

Vergaderjaar 2008–2009

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 79

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 maart 2009

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹, de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² en de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit³ hebben op 4 februari 2009 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 2 juli 2008 over het kabinetsstandpunt nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) (30 175, nr. 55);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening d.d. 26 juni 2008 betreffende de meting van fijnstof (30 175, nr. 49);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 27 juni 2008 betreffende twee documenten met grote relevantie voor de aanpak van de luchtkwaliteitsproblematiek (30 175, nr. 56);**

¹ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouweland (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Timmer (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA) en Ortega-Martijn (ChristenUnie).

² Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel

(SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

³ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), ondervoorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Atsma (CDA), voorzitter, Poppe (SP), Waalkens (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Jager (CDA), Ormel (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Samsom (PvdA), Van Dijken (PvdA), Neppéus (VVD), Jansen (SP), Jacobi

(PvdA), Cramer (ChristenUnie), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Vermeij (PvdA), Zijlstra (VVD), Thieme (PvdD), Dibi (GroenLinks), Polderman (SP) en Elias (VVD).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Mastwijk (CDA), Ten Hoopen (CDA), Luijben (SP), Tang (PvdA), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Biskop (CDA), Koşer Kaya (D66), Van Leeuwen (SP), Eijssink (PvdA), Depla (PvdA), Van Baalen (VVD), Kant (SP), Blom (PvdA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Brinkman (PVV), Kuiken (PvdA), Ten Broeke (VVD), Ouweland (PvdD), Vendrik (GroenLinks), Lempens (SP) en Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD).

- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 15 september 2008 betreffende uitstel herziening EU-richtlijn Nationale emissieplafonds (NEC) (28 249, nr. 97);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 29 september 2008 betreffende inspraak Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en toezending NSL (30 175, nr. 58);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 9 oktober 2008 betreffende voortgangsrapportage verkeersmaatregelen luchtkwaliteit (30 175, nr. 59);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 5 november 2008 betreffende advies Commissie Meten en Berekenen Luchtkwaliteit (30 175, nr. 62);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 6 november 2008 betreffende onderzoek milieubelastende emissies verschillende vervoerswijzen (31 700 XI, nr. 9);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 11 november 2008 betreffende voortgang Programma luchtwassers (28 385, nr. 120);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 17 november 2008 betreffende planningsoverzicht voor het proces op weg naar het definitieve Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (30 175, nr. 63);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 9 december 2008 betreffende onderzoeksrapport «Effecten van groen op de luchtkwaliteit» (28 385, nr. 125);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 22 januari 2009 betreffende Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (30 175, nr. 66).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Koopmans
Griffier: Van der Leeden

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: Ik heet de minister van VROM, mevrouw Cramer, van harte welkom, evenals haar medewerkers. Wij gaan uit van een spreektijd van tien minuten per fractie. In eerste termijn sta ik drie interrupties per fractie toe. Mevrouw Wiegman trapt af.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Dank u wel voor de eer dat ik de aftrap mag verrichten. Het is goed dat we vandaag met het Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) en de saneringstool aan de slag gaan en dat er wat stevig ligt, maar we moeten nu niet doen alsof we niet meer hoeven na te denken. Bij de voorbereiding kwam het beeld van het gebruik van een TomTom bij me op. Je moet zelf blijven nadenken en beoordelen of een advies logisch is en overeenkomt met de werkelijkheid. Ook een gezond besef van wat het NSL nu precies is, namelijk een uitwerking van een aanpak, moet ons niet ontslaan van voortdurende bezinning op wat de bron van de vervuiling is en waarom we deze willen aanpakken. Wat dat

betreft zijn de adviezen van de commissies-Verheijen en Elverding zeer waardevol. De ChristenUnie vraagt de minister uit te leggen hoe de inzichten van vooral de commissie-Verheijen vertaald worden naar het luchtkwaliteitsbeleid en het NSL. Een goede invulling van de genoemde drie sporen, focus op maatregelen, omgang met onzekerheden en het principe «verminder de kwantiteit plus verbeter de kwaliteit», is voor de ChristenUnie voorwaarde om uiteindelijk akkoord te gaan met het NSL. Het NSL is gebaseerd op het idee: rood als er niet wordt voldaan aan de norm en groen voor het geval de balans zo doorslaat dat aan de norm wordt voldaan. Rood voor fout, groen voor goed. Maar wat in de gevallen als het net aan goed is? Kan de minister met de saneringstool aangeven wat de resultaten zijn als er een veiligheidsmarge van 10% of 20% wordt aangehouden; een soort oranje zone dus? 10% komt overeen met een slecht meteorjaar, 20% met de onzekerheidsmarge die de commissie-Verheijen noemt. De ChristenUnie wil dit in beeld hebben. En hoe gaan we na 2015 verder? Het zou de minister sieren als ze een meerjaren-perspectief voor de periode daarna schetst. Dan kunnen de steden en andere net-wel- of net-nietgebieden zich daarop richten.

Fijnstof en stikstofdioxide. Waarom heeft Nederland voor zowel fijnstof als stikstofdioxide derogatie aangevraagd? Als Nederland bij de volgende GCN-kaarten geen concentratieoverschrijdingen van de jaargemiddelden voor fijnstof meer kent en slechts op een enkele plaats een overschrijding van meer dan 35 dagen, is meer een lokale aanpak gewenst en geen uniforme aanpak. Is de derogatieaanvraag voor fijnstof daarom noodzakelijk voor 2011?

Op het moment dat in het NSL alle projecten en maatregelen zitten, blijft het zin hebben om in betekenende mate-projecten (IBM) individueel te toetsen, omdat op lokaal niveau een project toch overschrijdingen in straten kan geven als je nauwkeurig kijkt. Gaat dit dus bij de Raad van State stand houden? De commissie-MER waarschuwt ook voor een te absoluut gebruik van de saneringstool in de beleidsvoering. Dat moet dus niet als enige instrument worden ingezet bij het vaststellen van knelpunten en maatregelen. Hoe gaat de toetsing van projecten eruit? Moet dit met de saneringstool gedaan worden? Is deze tool daar klaar voor? Wat is de juridische houdbaarheid daarvan? Dit is een belangrijke vraag gezien de vele juridische procedures en de gedetailleerdheid die aan de orde is bij dergelijke procedures. In de saneringstool wordt op een groter schaalniveau gerekend dan in het CAR II-model, waardoor piekconcentraties kunnen worden weggemiddeld. Is dit uit gezondheidsoogpunt volgens de minister verdedigbaar?

Er is in het land en zeker in de steden met luchtproblemen een sterke behoefte aan een goede monitoring. Gaat het ons lukken? En hoe komt de monitoring eruit te zien? Gaan we meer meten en kan de feitelijke luchtkwaliteit straks worden afgelezen voor tussenliggende jaren en aan het eind tot op projectniveau, zodat er ook voor NSL-projecten een goede effecttoets is? De ChristenUnie pleit wat betreft de steden voor een kwalitatief goed meetnet. Monitoring heeft ook een relatie met gezondheidseffecten. Wanneer worden deze opgenomen in de monitor? De minister wil hiervoor indicatoren ontwikkelen. Dat is mooi, maar het doel daarvan moet wat betreft de ChristenUnie zijn dat de luchtkwaliteit verder verbetert. Dus niet alleen voldoen aan de grenswaarden, maar daarna verder gaan met de verbetering van de luchtkwaliteit. Hoe ambitieus is de minister op dit punt? De minister mikt aan de ene kant op maximaal uitstel, gaat uit van minimale normen, maar stelt ook dat effecten mogelijk sneller kunnen worden bereikt. Maar juist dat is niet doorgerekend. Hoe kan de Kamer dit dan beoordelen? Wat gaat de minister doen als het effect van de NSL-maatregelen tegenvalt? Het is nodig om maatregelen achter de hand te houden, maar als je die hebt, waarom zou je ze dan niet meteen nu al nemen? Ik maak mij namelijk zorgen over de tijdige voorbereiding, omdat het nemen van aanvullende maatregelen wel eens zou

kunnen leiden tot lastige juridische kwesties. Een concreet voorbeeld. Rijkswaterstaat gaat kilometers schermen langs de snelwegen plaatsen. Naast het feit dat deze maatregel wellicht op gespannen voet staat met stedenbouwkundige principes, kan het gebeuren dat het effect van deze maatregel minder is dan er nu aan wordt toegedicht. Hoe staat het met de pilotprojecten hieromtrent en wat gaat de minister doen als het tegenvalt? En wat als we de grenswaarden ook met derogatie niet halen? Klopt het dat dan door het ontbreken van een individuele toets van projecten de juridische dekking voor alle NSL-projecten weg zou zijn en dus niet alleen voor projecten die de overschrijding hebben veroorzaakt?

Sommige maatregelen lijken geweldig, maar zijn het niet of nog niet. We worden misschien wel blij van het idee van bussen die op waterstof lopen. Maar hiervoor is onder meer titanium nodig dat diep in Afrika onder vreselijke omstandigheden gedolven wordt. Ik pleit ervoor dat we maatregelen over de gehele levenscyclus beoordelen. Daarbij zijn milieu, gezondheid, economie en arbo zijn aan de orde. Uiteraard moet daarbij wel volop ruimte zijn voor innovatie. Wat vindt de minister ervan om de maatregelen van luchtkwaliteit op een dergelijke manier te toetsen?

Dan nog wat technische details. De Raad van State hecht groot belang aan actualiteit van gegevens. Hoe is de actualiteit van de verkeerscijfers in de saneringstool geborgd en hoe worden discontinuïteiten met de landelijke en lokale verkeersmodellen voorkomen? Berekeningen voor bestemmingsplannen moeten ook voor tien jaar na realisatie gemaakt worden. Die zitten niet in de saneringstool. Wat is de relatie tussen deze berekeningen en de monitoring? Er zijn Niet IBM-projecten die toch MER-plichtig zijn. Moeten deze beoordeeld worden voor de luchtkwaliteit? Hoe is de rekentool voor niet in betekenende mate-projecten juridisch geborgd? Kan een combinatie van meer nibm-projecten een ibm-project worden?

Wanneer is sprake van een relevante wijziging van een ibm-project waardoor een meldings- dan wel wijzigingsprocedure doorlopen moet worden? Toevoeging van één extra woning aan een project van 2000 woningen niet, maar wanneer dan wel? Hoe moet dit worden aange-toond? Moet een milieueffectrapportage voor een structuurvisie wel de effecten van de luchtkwaliteit in beeld brengen als de structuurvisies zelf niet meer getoetst hoeven worden op lucht, zoals nu het geval is? Wij roepen de minister op de bepaling die samenhangt met het wel of niet uitsluiten van het toetsen van plannen beter te definiëren.

Dan enige actuele punten. Schone bussen. Onder schone bussen worden normaal gesproken bussen verstaan die voldoen aan de voor de desbetreffende voertuigen gestelde emissienormering van de Euroklassen. In Utrecht is gebleken dat wat in het landelijke rekenmodel voor luchtkwaliteit is staat vermeld, CAR II, wellicht een onderschatting is van de werkelijke emissies. Gebleken is dat de daar aangeschafte bussen van de EEV-classificatie, schoner dan Euro V, toch een veel hogere emissie geven dan wat in het model is opgenomen. Gaat de minister op grond van de nieuwe inzichten in de busemissies en mogelijk ook andere vrachtwagens, waarvoor wel of niet een milieuzone is gesteld, opnieuw beoordelen of deze op een goede verantwoorde wijze in het CAR II-model zijn meege-nomen? Het CAR-model is van de minister, en gebruikers moeten er van op aan kunnen dat zij, mits bij kundig gebruik, de goede lucht-berekeningen voor de ruimtelijke procedures maken.

Het is opmerkelijk dat Rijkswaterstaat slechts kiest voor enkelvoudige maatregelen. Zo worden combinaties van maatregelen uitgesloten. Als bijvoorbeeld de effecten van doorstroming of snelheidsverlaging tegen-vallen, wordt direct gekozen voor schermen. Het gaat hierbij om een juri-dische maatregel omdat je tien meter vanuit de wegrand moet voldoen aan de normen. Dit lukt bij schermen, maar de lucht wordt er niet schoner van. Door aan rode diesel dezelfde kwaliteitseisen te stellen als aan gewone diesel kan de vervuiling sterk worden teruggedrongen. Europa mikt nu op 1 januari 2011. Is de minister bereid dit sneller in te voeren?

We hebben net de Spoedwet wegverbreding aangenomen. Deze gaat uit van succes met het derogatieverzoek. Hoe zit het met de terugvalopties in dit NSL? De aanpak voor de luchtwassers vind ik typisch iets waarbij je de vraag kunt stellen wat werkelijk duurzaam is. Op de korte termijn is het de best beschikbare techniek, want wij moeten de uitstoot nu ook terugdringen, maar op welke wijze kunnen subsidies ook ten goede komen aan de uitstoot van stallen die met luchtwassers werken? Het zou heel jammer zijn als wij door het spoor van de luchtwassers te volgen onvoldoende oog hebben voor alternatieve technologieën, waarmee bijvoorbeeld biologische boeren bezig zijn op hun bedrijven.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Een vraag over die luchtwassers. Ik vind dat wij het wat dat betreft soms zo ingewikkeld maken. Er is een beperkt aantal superspecialisten in Nederland beschikbaar om het te handhaven. Er komt nog iets bij, want het is ook heel aantrekkelijk om de luchtwassers uit te zetten en alleen aan te zetten als je weet dat er iemand in de buurt is. Doelt mevrouw Wiegman daar ook op?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Dat vind ik ook een interessant punt, maar wij moeten ervoor oppassen ons blind te staren op één methode op basis van meten. Je meet iets en vervolgens plaats je een luchtwasser, waardoor het probleem is opgelost, zodat je er niet meer naar hoeft te kijken. In die zin is een luchtwasser eigenlijk een gelegenheidsmaatregel. Wij moeten de echte oorzaken van het probleem niet uit het oog verliezen. Wij moeten al aan het begin, bij de bron maatregelen nemen.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Het KNMI riep een aantal weken geleden dat de luchtkwaliteit in de afgelopen decennia aanmerkelijk beter is geworden. Als zelfs Erwin Krol bevestigt dat er minder mist is, omdat de lucht schoner is, dan is dat goed nieuws. Dat moeten wij vandaag expliciet vieren. Het bericht gaf ook moed toen ik de stapel stukken voor vandaag begon door te worstelen. Wij voeren in deze Kamer al jarenlang een ingewikkelde discussie over luchtkwaliteit. Na ontzettend veel gedoe hebben wij uiteindelijk een oplossing gevonden die misschien niet de schoonheidsprijs verdient, maar die wel een oplossing is die twee doelen dient, in de eerste plaats natuurlijk het belang van schone lucht en het belang van de gezondheid van mensen, en in de tweede plaats het belang van het kunnen realiseren van een aantal gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in woningbouw, infrastructuur en bedrijventerreinen. De CDA-fractie heeft steeds steun verleend aan wetgeving en aan het tot stand brengen van een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, omdat dit naar onze stellige overtuiging het beste is wat wij hebben kunnen bedenken om de luchtkwaliteitseisen te halen en tegelijkertijd ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te blijven maken. Of wij daarin zijn geslaagd, weten wij nog steeds niet zeker. Wij houden de vingers daarom nog steeds gekruist, in afwachting van het oordeel van de Europese Commissie. Ik weet dat de minister geen glazen bol heeft en niet met zekerheid kan voorspellen met welk oordeel de Commissie in april zal komen, maar ik blijf benieuwd naar de laatste stand van zaken. Ik ben ook benieuwd naar de reactie van de minister op de laatste activiteiten van de collega's van GroenLinks in het Europees Parlement. Zij hebben de Commissie een tiental punten voorgehouden op basis waarvan zij zeggen dat het NSL niet de toets der kritiek van de EC zou kunnen doorstaan. Met dat soort vrienden heb je geen vijanden meer nodig, zou ik bijna willen zeggen. Ik zou de collega's van GroenLinks nog een keer willen herinneren aan het feit dat wij met overgrote meerderheid, ik geloof 141 stemmen voor, wetgeving hebben aanvaard die de luchtkwaliteit in Nederland moet brengen op het niveau dat in het NSL is vastgelegd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het moet niet gekker worden. Laten wij eerst met elkaar vaststellen dat de politieke geschiedenis van het dossier Luchtkwaliteit in Nederland er een is van uitstel, uitstel en nog eens uitstel, om maar één reden, namelijk dat de oorspronkelijke Europese normen te dwingend waren in verband met allerlei infrastructurele projecten van diverse ministers van Verkeer en Waterstaat. Die moesten doorgang vinden, waardoor de normen opgerekt, uitgesteld en naar de toekomst moesten worden geduwd. Dat is de politieke geschiedenis. Wij zitten inmiddels aan het eind van weer uitstel, de derogatie die de EC mogelijk bereid is te geven, maar dan moet Nederland eindelijk een keer gaan leveren. Zo is het en niet anders. Dan is het tamelijk evident dat wij ook bij de Europese Commissie te rade gaan over hoe het daarmee staat en hoe zij dit plan beoordeelt. Dat willen wij inderdaad graag weten, want het wordt tijd dat wij de luchtkwaliteit in Nederland op de eerste plaats zetten en niet alle infrastructurele projecten, zoals laatst met de Spoedwet – die inderdaad met een grote meerderheid is aangenomen – maar daarvoor gaan wij wel weer door met meer auto's en meer asfalt, waardoor de luchtkwaliteit op de laatste plaats komt. Dat willen wij omdraaien. Als mevrouw Spies serieus meent dat wij verder moeten met de luchtkwaliteit, dan hoop ik dat zij dit ook wil en dat de Europese Commissie een geloofwaardig plan van Nederland krijgt gepresenteerd, maar dat ligt er volgens mij niet. Mevrouw Spies moet niet boos zijn op ons, maar op deze minister, omdat zij haar huiswerk niet maakt, in het belang van de gezondheid van mensen. Is mevrouw Spies dit met mij eens? Ik ga daarvan uit.

Mevrouw **Spies** (CDA): Nee. Ik ben het daar volstrekt mee oneens. De Kamer heeft de minister groen licht gegeven om bij de Europese Commissie aan te dringen op derogatie. Dat hebben wij met een overgrote meerderheid gedaan. Het strijkt mij dan zeer tegen de haren in dat GroenLinks op deze manier een heel robuuste parlementaire meerderheid probeert naast zich neer te leggen. Bovendien is de werkelijkheid dat van de 27 Europese lidstaten 24 in gebreke blijven waar het gaat om het halen van de luchtkwaliteitsdoelstellingen. Nederland is van die 24 landen het eerste land dat een goed beargumenteerd plan bij de Europese Commissie heeft neergelegd om ervoor te zorgen dat wij weliswaar iets langer doen over het halen van de doelstellingen, maar er wel aan gaan voldoen. Wij hebben 1,3 mld. vrijgespeeld om op een buitengewoon creatieve manier het onderste uit de kan te halen waar het gaat om het treffen van maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Dat moet ook en dat willen wij ook. Bij het op deze manier ter discussie stellen van de Nederlandse ambities, niet alleen van de regering, maar ook van een groot deel van het parlement, heb ik mijn bedenkingen. Die breng ik vandaag ook naar voren.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb een beetje bezwaar tegen deze manier van optreden van mevrouw Spies. Elke partij, waar dan ook in Europa of hier, heeft het recht om te zeggen, ook al is sprake van een meerderheid, dat hij het ergens niet mee eens is of dat hij het niet voldoende vindt. Neem het gedoe over de wel of niet parlementaire enquête naar Irak. Hoe zit dat dan? Bedoelt mevrouw Spies dat, als er sprake is van een meerderheid, andere partijen het denken stil moeten zetten?

Mevrouw **Spies** (CDA): Waar het mij om gaat, is het volgende. Ik citeer even uit een persbericht van gisteren van de heer Vendrik en mevrouw Buitenweg, namelijk «... dat GroenLinks zeker tien punten af te dingen heeft op de stelling van het kabinet.» Wat mij betreft is dat ook de stelling van de Kamer geweest. Ik vind het bijzonder, maar dat hoeft de kwalificatie van de heer Poppe niet te zijn, dat een partij die het debat in de Kamer heeft verloren, op deze manier niet alleen de regering, maar ook

een meerderheid van de collega's in het parlement probeert op andere gedachten te brengen, dan wel bij de Europese Commissie probeert een wit voetje te halen.

Het concept-NSL is een degelijk document geworden dat zichtbaar maakt dat, als de nood hoog is, er ontzettend veel creativiteit en middelen kunnen worden ingezet om doelstellingen binnen bereik te brengen. Een compliment daarvoor aan alle betrokkenen. Kijkend naar het concept en alle inspraakreacties en dergelijke, heb ik een aantal opmerkingen. Ik heb ook een aantal vragen voor de minister.

Uit de inspraakreacties komt zorg naar voren over de vraag of wij de doelen met deze maatregelen inderdaad gaan halen. Er is twijfel over de betrouwbaarheid van de saneringstool. Het zou heel jammer zijn als er over het instrument dat wij gebruiken heel veel discussie ontstaat, dus ik krijg daar graag een reactie van de minister op. Zij geeft in dat kader aan dat zij bezig is met een aanvullend pakket van maatregelen. Kan de minister een indicatie geven waar zij aan denkt als sprake zou moeten zijn van aanvullende maatregelen? Van het TNO-rapport wordt gezegd dat daar feitelijke onjuistheden in zitten. Is de minister bereid om daar nog eens heel kritisch naar te kijken? Als onderliggende rapporten namelijk niet deugen, als daar foute feiten of foute veronderstellingen in staan, kan dat tot verkeerde conclusies leiden.

Dan iets over de NEC-richtlijn. Wij vinden het in alle eerlijkheid niet zo heel erg dat de Europese Commissie de herziening van die richtlijn even heeft bevroren, met de nadruk op even. De minister stelt dat zij nog geen definitief standpunt heeft ingenomen, maar ik houd alvast toch maar een waarschuwingsbordje in de lucht. Het gemak waarmee in het CE-rapport kosten- en batenanalyses worden gemaakt van de aanscherping van de richtlijn gaat ons echt te kort door de bocht, evenals de conclusie dat de baten de kosten zeker zullen overtreffen. In het rapport wordt ook gesteld dat de kosten vooral zullen worden gemaakt in de aardolie-industrie, de landbouw, de metaal en de bouw. Daarvan wordt heel snel gezegd dat wij die kosten maatschappelijk wel kunnen dragen en dat die kunnen worden doorberekend aan de burger. Kijkend naar de landbouw en de olie-industrie ben ik echter helemaal niet van mening dat de kosten daarvan kunnen worden doorberekend aan de burger, want wij zijn in het kader van de concurrentiestrijd met andere landen ook van anderen afhankelijk. Wij kunnen een en ander niet zo maar doorberekenen. Ik wil preciezer weten wat de consequenties van de aanscherping van de richtlijn zijn. Ik vraag de minister voorts om daartoe ook in overleg te treden met de betrokken sectoren en daarover verslag te doen aan de Kamer.

Dan de inzet om het verkeer schoner te maken. De noodzaak blijft over-eind om te blijven hameren op bronbeleid. Voor auto's en schepen is en blijft dat de eerst aangewezen route. Helaas gebeurt dit nog steeds te traag en te weinig ambitieus in Europees verband. Het is logisch dat wij in Nederland met nextbestoplossingen aan de gang zijn gegaan. Die werken, maar kosten wel heel veel overheidsgeld, bijna 300 mln. tot 2011. Kan de minister iets meer zeggen over de voorgenomen sloopregeling?

Bovag/RAI liet na publicatie van een Duitse sloopregeling weten binnen enkele weken met een eigen voorstel te zullen komen. De minister gaf bij de begrotingsbehandeling op vragen van mij aan dat zij verwacht in het voorjaar met zo'n sloopregeling te kunnen komen. Zij gaf ook aan dat er in eerste instantie wellicht geen overheidsgeld voor nodig is. Ik ben dus heel benieuwd naar de voortgang op dat dossier.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Vindt mevrouw Spies dat er wel overheidsgeld aan te pas moet komen, zo er een sloopregeling moet komen?

Mevrouw **Spies** (CDA): Die vraag vind ik lastig te beantwoorden, want ik ken de inhoud van de sloopregeling niet. Ik heb ook geen kennis van de

benodigde financiële middelen die ermee gemoeid zouden zijn. De heer Vendrik was ook aanwezig bij de begrotingsbehandeling. Wij hebben toen gevraagd of het verstandig is om door te gaan met het subsidiëren van roetfilters. Als wij die verplicht mogen stellen, zou het dan niet beter zijn om het geld dat wij nu beschikbaar hebben gesteld voor die roetfilters te reserveren voor een eventuele sloopregeling? De minister vond dat niet nodig, omdat zij er met gesloten rijksbeurzen uit zou komen. Ik ben heel benieuwd of dat gaat lukken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Is het dan minimaal een hard criterium voor de CDA-fractie dat bij een eventuele overheidsbijdrage aan zo'n sloopregeling heel indringend wordt gekeken naar de effectiviteit van de maatregel in termen van bestede euro's en mogelijk te realiseren milieuwinst? Die lat moet hoog worden gelegd, omdat wij dan mogelijk voorkomen dat wij heel veel geld uitgeven voor misschien te weinig milieuwinst.

Mevrouw **Spies** (CDA): Vanzelfsprekend moet daar heel goed naar gekeken worden. In een eerdere fase was het een probleem bij het maken van een sloopregeling op welke wijze je kunt voorkomen dat tweedehandsauto's uit Nederland die nu in Bulgarije en Roemenië rijden als derdehandswrakken hier weer naar toe komen en op kosten van de Nederlandse belastingbetaler onder een sloopregeling komen te vallen. Het waterdicht maken van de regeling is voor mijn fractie ook een belangrijk punt bij de beoordeling van welk voorstel dan ook.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Op dit punt geldt dat andersom ook. Dat was mijn verhaal. Het is prachtig als wij een mooie regeling maken, maar als die ertoe leidt dat wij onze oude wrakken in Afrika dumpen waar ze flink rokend en stinkend door de dichtbevolkte steden rijden, hebben wij ons luchtkwaliteitsprobleem verplaatst naar landen waar ze nog veel grotere problemen hebben, ook op andere terreinen.

Mevrouw **Spies** (CDA): Dat klopt, maar ik heb geen vraag gehoord.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Vindt u dat ook erg?

Mevrouw Spies stelt dat de grenzen goed in de gaten moeten worden gehouden, omdat al die oude wrakken uit landen als Roemenië en Bulgarije niet naar Nederland terug mogen komen om hier interessante subsidies in het kader van een sloopregeling op te halen. Andersom is het ook ontzettend jammer als onze oude wrakken, omdat subsidies misschien wat minder goed uitpakken, snel over de grens worden gedumpt waar ze rokend en stinkend verder rijden.

Mevrouw **Spies** (CDA): Dat zou een extra pleidooi zijn voor een Nederlandse sloopregeling, want daarmee worden de grenzen iets minder open. Op die manier kun je het probleem waar mevrouw Wiegman terecht op wijst iets verminderen.

Ik kom bij de commissie-Verheijen, de Commissie Rekenen en Berekenen Luchtkwaliteit. Ik sluit mij aan bij de vragen die mevrouw Wiegman hierover heeft gesteld. Ik heb nog twee aanvullende vragen. Ik reken erop dat het advies past binnen de afspraken over Meten en rekenen die wij ook in Europees verband hebben gemaakt. Die twee zaken mogen niet uit elkaar gaan lopen. De commissie doet ook een aanbeveling over de houdbaarheidsdatum van milieuonderzoeken. Ik ben heel benieuwd hoe ver de minister is met haar voornemen om te onderzoeken op welke wijze een verlenging van de houdbaarheidsdatum van milieuonderzoeken kan

worden gerealiseerd. Sluit dat bijvoorbeeld aan bij de twee jaar die in de Spoorwet wegverbreding zijn vastgelegd?

Dan nog iets over luchtwassers en duurzaam inkopen. Ondanks het feit dat de maatregel voor luchtwassers een effectgerichte maatregel is, hebben wij een effectief instrument in handen om net als in de sector verkeer voor de landbouw iets te kunnen doen aan de verbetering van de luchtkwaliteit. De brief van 11 november roept nog wel twee vragen op. In de brief staat dat een geschikte, gecombineerde luchtwasser voor de pluimveehouderij op dit moment nog niet beschikbaar is. Tegelijkertijd stelt de minister dat zij van plan is om een regeling open te stellen, van 1 juni tot 15 juli dit jaar, en dat zij dan prioriteit geeft aan het oplossen van de fijnstofproblematiek binnen de pluimveehouderij. Hoe kan ik een en ander met elkaar verbinden? Technisch zou het nog niet kunnen, maar toch wil de minister zes weken lang een regeling openstellen met behulp waarvan die dingen aan de man moeten worden gebracht. Dan opnieuw een vraag over duurzaam inkopen. Ik blijf aanbestedingen zien van decentrale overheden, of het nu Nijmegen, de provincie Zeeland of de provincie Drenthe is, waarin geen gehoor wordt gegeven aan een Kamermotie waarin wordt uitgesproken dat wij niet tot middelvoorschriften, maar tot doelvoorschriften moeten komen. Dat betekent dus dat de regionale aanbesteders van openbaar vervoer niet moeten voorschrijven dat het per se aardgasbussen moeten zijn, maar dat de bussen waarmee gaat worden gereden een bepaalde milieuprestatie moeten leveren. De minister zou daarover samen met haar collega van Verkeer en Waterstaat in gesprek treden met de decentrale aanbesteders, maar ik moet tot op heden concluderen dat dit gesprek nog steeds niet tot het gewenste effect leidt, namelijk het uitvoeren van de motie. Ik wil daar graag een nadere toelichting van de minister op.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Luchtkwaliteit is een gevoelig onderwerp. De lucht is beter geworden. Dat was laatst ook in het nieuws. De volksgezondheid is in dat kader ook ontzettend belangrijk, maar Nederland moet natuurlijk niet op slot. Wij hebben in dit land ook woningen nodig, evenals een stuk bedrijvigheid. Het NSL is daarbij van groot belang, in het licht van de vraag hoe er aan de normen kan worden voldaan, maar ook omdat Nederland niet op slot moet, zodat wij dadelijk alleen nog maar in Madurodam kunnen bouwen.

De stukken lezend, lijkt mij dat sprake is van een stap voorwaarts, maar er moeten nog meer stappen worden gezet. Wat dat betreft geef ik de minister voorlopig het voordeel van de twijfel. Ik vraag mij wel af of een en ander ook in stedelijke gebieden werkt, in die zin dat daar nog iets bij kan. Ik hoor daar verschillende geluiden over. Misschien kan de minister daar helderheid over scheppen.

Een andere kwestie betreft de derogatie in Brussel. Krijgen wij meer tijd van Brussel wat dit betreft? Een aantal maanden geleden hoorde ik dat organisaties protest hadden aangetekend. Kennelijk is er nu een politieke partij bijgekomen, maar de essentie blijft hoe Brussel ertegen aankijkt. Heeft de minister daar al meer zicht op? Bij de begrotingsbehandeling in november was dat nog niet het geval. Het is nu februari. Komt er al meer duidelijkheid op dit punt?

Wat betreft het NSL doet de vraag zich voor wat er straks nog moet worden gemeten. Als je niet per individueel project meet, waarover ik verschillende dingen lees, hoe zit dat dan juridisch? Mensen hebben het recht om te procederen. Wat kan er in een proces naar voren komen en hoe hard is dat? Ik kom daar ook op naar aanleiding van wetsvoorstel 31 589, waarin een regeling voor derogatie en wijziging van de Wet milieubeheer is opgenomen. Hoe verhouden zich deze wetsvoorstellen tot elkaar? Als een kwestie bij de Raad van State terecht komt, wat gaat er dan gebeuren? Leidt dat tot een clutch of wordt een en ander dan per geval bekeken? Dat is voor ons wezenlijk, ook gelet op de vraag of wij straks

echt voortgang kunnen maken, of dat wij weer blijven hangen in allerlei procedures. Het lijkt mij goed als daar van te voren duidelijkheid over komt. De Raad van State heeft uiteraard alle recht van spreken, maar de wetgever moet ervoor zorgen dat alles zo scherp mogelijk in beeld komt. Het meten van de luchtkwaliteit speelt ook een rol. Het rapport-Verheijen lezend, proef ik daar een heleboel onzekerheden in. Kunnen wij zeker zijn van die meetinstrumenten? Hoe reageren wij daar kwalitatief op? Nu er zoveel onzekerheden zijn ingebouwd, houden wij straks extra marges aan, in de zin dat het er wellicht overheen gaat, waardoor het nog moeilijker zou kunnen worden. Hoe streng je de normen ook wilt laten zijn, het gaat erom hoe je een en ander meet en hoe betrouwbaar het is. In de stukken kom ik, van de kant van de chemische industrie en VNO, commentaren tegen op metingen van TNO, in de zin dat die veel zwaarder zouden zijn aangezet en dat conclusies worden getrokken die niet altijd juist zijn. Ik ben niet technisch genoeg om dat te beoordelen, maar ik wil wel duidelijkheid hierover. Wij moeten echt afspraken maken over een bepaald meetstelsel. Na een aantal jaren moet je dan bezien hoe dat werkt, je moet dat blijven volgen, maar duidelijkheid wat dit betreft is van groot belang. Dan Natura 2000. Ik heb in november bij de begroting een motie ingediend. Er kan voortgang worden gemaakt als «Elverding» is uitgevoerd en als het wetsvoorstel-Vermeij/Koopmans/Neppérus de eindstreep haalt. In Natura 2000 staat dat in de desbetreffende gebieden en ook in de omgeving ervan degenen die een project voor infrastructuur of andere bebouwing willen beginnen duidelijk moeten maken dat daarbij geen schade optreedt. In de motie heb ik de minister gevraagd om een reactie, maar zij heeft daarvoor een halfjaar de tijd gekregen, dat wil zeggen tot mei. Toch hoor ik graag of er al enige beweging op dit punt is te melden. Als er iets in de lucht zit, kunnen wij van alles proberen om tot een verbetering te komen, maar het is veel beter om te komen tot betere producten, dus schonere auto's, schonere vliegtuigen en betere boten. Dat vinden wij essentieel. Ik heb, gelet op de huidige auto's, al vaker vraagtekens geplaatst bij de roetfilters, maar die discussie doe ik niet over. Ik wijs wel op de mogelijkheden van de sloopregeling. In september 2007 heb ik daar ook voor gepleit. De minister wilde dat onderzoeken. De kwestie is in november bij de begrotingsbehandeling weer aan de orde gesteld. Het lijkt mij zo langzamerhand tijd worden om echt te kijken wat op dat punt kan gebeuren, want vooral met auto's van tien jaar en ouder, met name met oude diesels, kun je enorme effecten bereiken. Die effecten moet je van te voren uiteraard goed berekenen, maar daarmee kun je wat bereiken. Dan kun je echt oude auto's van de weg halen. De brief van de minister lezend, wil zij die kwestie helemaal aan het bedrijfsleven overlaten, maar ik verzoek haar in overweging te nemen om wat dit betreft ook stukjes van roetfilters daarvoor te besteden. Natuurlijk moet het een dichte regeling worden, zodat je niet auto's uit de hele wereld hier naar toe krijgt, maar er zijn wel degelijk mogelijkheden op dit punt. Dan de schone bussen. Daarover hebben wij het een en andermaal gehad. Er is een Kamerbrede motie op dat punt aanvaard, maar wij spreken daar al twee jaar over. Het gaat gemeenten om het doel, maar het middel moet open blijven. Sommige gemeenten willen zich beperken tot alleen bussen op aardgas. Dat is de enige groep die kan intekenen, maar dat was en is de bedoeling niet. Ik hoop dat de minister op dit punt actie wil ondernemen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb een vraag aan mevrouw Neppérus over de kilometerheffing. Die speelt een tamelijk belangrijke rol in het NSL. Een gedifferentieerde kilometerheffing zou moeten bijdragen aan schonere lucht in Nederland. Dat is allemaal belangrijk om de normen te halen. Het is ook onderdeel van het plan van het kabinet om bij Brussel uitstel te krijgen voor het halen van de normen. De VVD is tegen de kilometerheffing, maar dat slaat een behoorlijk wak in het NSL. Ik ga ervan

uit dat de VVD de gezondheid van mensen ook belangrijk vindt en dat de VVD ook graag ziet dat die derogatie wordt verleend, maar hoe gaat de VVD dat gat vullen?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Het huidige systeem voor kilometerheffing is volstrekt onuitvoerbaar. Ik hoop dat de heer Vendrik dat ook meeneemt in zijn beschouwingen. Wij willen gewoon schonere auto's. Dat is een veel efficiëntere methode. Een kilometerheffing op deze manier leidt helemaal tot niets, dus ook niet tot een schonere lucht.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Schonere auto's zijn leuk, al hebben wij wat dat betreft net een vervelend avontuur in Europa achter de rug, bijvoorbeeld met de CO₂-normering voor auto's. Dat schiet namelijk helemaal niet op. Er liggen al toekomstige beleidslijnen vast over de nieuwe uitstootklassen voor auto's. Dat kunnen wij hier niet in ons eentje bepalen. Dat is allemaal Europa. Dat ligt goeddeels vast. Wij kunnen wel roepen dat het allemaal schoner moet, maar dat gebeurt niet, in ieder geval niet via de normstelling, want dat is Europees beleid. Dat ligt goeddeels vast. Dat kan dus niet. Die mogelijkheid valt nu af. Daarmee repareert de VVD het effect van de kilometerheffing niet. Wat is dan uw voorstel?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): U laat iets afvallen wat ik niet laat afvallen. GroenLinks is in Brussel bezig om het derogatieverzoek onmogelijk te maken, maar anderzijds roept GroenLinks wel dat Brussel niet werkt. Zo kennen wij GroenLinks weer. Ik heb er wel vertrouwen in dat wij in Brussel kunnen komen tot afspraken over schonere auto's, schonere boten en schonere vliegtuigen. Ik stel vast dat GroenLinks daar geen vertrouwen in heeft, maar er blijktbaar wel op vertrouwt dat verzoeken om derogatie om zeep worden geholpen. Ik vertrouw erop dat er wat dit betreft grote stappen kunnen worden gezet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mevrouw Neppérus, niet al te opzichtig. Wij willen heel graag dat de Europese Commissie haar huiswerk goed doet. De Commissie moet goed kijken of Nederland zijn best doet. Daar twijfelen wij aan. Daarover gaan de vragen. Dat is geen antwoord op de vraag die ik u heb gesteld. Er zijn al normen in Europa afgesproken over een lagere uitstoot voor personenauto's en vrachtwagens. Dat is allemaal vastgelegd. U moet kiezen. Het is van tweeën een. U moet tegen het kabinet zeggen dat dit moet worden opengebroken en dat de normen moeten worden geradicaliseerd. Het duurt namelijk ook nog een tijd voordat ze zijn ingevoerd en tot het schoner worden van het wagenpark leiden. Dat gaat jaren duren en zelfs dan haal je het waarschijnlijk niet. Dan heb je het standpunt dat Europa veel schoner moet. Of u legt zich neer bij het feit dat de besluiten inmiddels en recentelijk zijn genomen. Het kabinet doet dat. Dat getuigt volgens mij van iets meer realiteitszin, maar dan moet je wel een plan B hebben, want er is een gat. De VVD maakt de lucht zeker niet schoner in dit land. Hoe gaat u dit oplossen?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ja, u hebt altijd ongeveer tien minuten nodig om een vraag te stellen. Ik herhaal dat het ons erom gaat, dat staat in onze stukken, dat het kabinet probeert te werken aan efficiëntere auto's en vliegtuigen. Je moet dus beginnen bij de bron, want daar kun je veel meer rendement halen dan met een volstrekt onuitvoerbare kilometerheffing die ook niet tot schonere lucht leidt. Mijn echte voorkeur is een gewone ont koppeling, maar dat is helaas niet bespreekbaar in de Kamer.

De heer **Van der Ham** (D66): Een aanvulling op de heer Vendrik. Wil mevrouw Neppérus de minister vragen om de plannen van het kabinet door te rekenen en voor te leggen aan de Commissie, zonder de kilometerheffing? Dan zou inzichtelijk kunnen worden gemaakt hoe de

Europese Commissie de mogelijkheden daarvan inschat en dan kan mevrouw Neppérus misschien later de vraag beantwoorden hoe zij het gat dat wellicht ontstaat, opvult.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Op welke commissie doelt u?

De heer **Van der Ham** (D66): U zou de minister kunnen vragen het derogatieverzoek, met de kilometerheffing waar wij wel een voorstander van zijn, net als de VVD twee jaar geleden, aan de Commissie voor te leggen, zonder de kilometerheffing erbij te betrekken.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Mijnheer Van der Ham, u heeft in uw eigen bijdrage de mogelijkheid om de minister die vraag te stellen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik denk met uw kromme redenering mee.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Dat is sympathiek, maar ik geef u graag de ruimte om die vraag zelf te stellen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik kijk wel uit.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Waarom?

De heer **Van der Ham** (D66): Omdat ik uw verhaal niet zo consequent vind. U vindt dat er derogatie moet worden verleend. Dat vinden wij allemaal. Eén van de elementen in het verzoek dat nu wordt bekeken, is de kilometerheffing. U bent daartegen om opportunistische redenen. U moet op een gegeven moment kleur bekennen en aangeven hoe u dit namens uw fractie wilt oplossen.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Niet de gehele Kamer vindt dat er derogatie moet worden verleend. De partij van de heer Vendrik wil dat niet. Dat stel ik eerst vast. U stelt dat iedereen het wil, maar...

De heer **Van der Ham** (D66): GroenLinks wil het ook, alleen op goede gronden.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik stel vast dat de heer Van der Ham allerlei werkelijkheden optelt die niet allemaal werkelijkheden zijn. Wij zijn het liefst voor ontkoppeling. Dat hebben wij een en andermaal gezegd. Een goede tweede oplossing is volgens ons als er met het NSL gaat worden gewerkt. Het element van de kilometerheffing is volgens ons echter onuitvoerbaar. Dat leidt tot niets. Ik ben wel benieuwd hoe zwaar de minister de kilometerheffing ziet en of die al of niet een rol speelt bij het derogatieverzoek.

De heer **Van der Ham** (D66): Fantastisch. Daar was ik op uit. Ik ben blij.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. Dat is weer mooi geregeld. In de jaren zeventig en tachtig knokte ik al met een heleboel mensen tegen de verstikkende smog in de Rijnmond. Ik zie de minister knikken. Toen kwam er nog 130 000 ton SO₂ alleen al bij Shell uit de pijp, met daarnaast stof en stank. Wij kregen veel verzet van bestuurders en de captains of industry, omdat onze acties slecht voor de economie en de werkgelegenheid zouden zijn, maar de acties hebben wel geholpen. De lucht is de afgelopen 25 jaar aanzienlijk schoner geworden. Europa legt er nu nog eens een schepje bovenop met strenge normen voor fijnstof. En terecht. Wat nu voorligt, is een pakket van maatregelen tegen fijnstof, tot stand gekomen met veel vertraging, rekentruks en definitiegeneuzel. Maar daar hebben we het de afgelopen jaren al over gehad. Of dit al of niet

voldoende is, moet in de praktijk blijken, maar nu zeg ik daarom tegen de minister: aan de slag ermee, met of zonder goedkeuring van Europa. Ik heb nog wel een aantal vragen. In de brief op stuk 30 175, nr. 62, kondigt de minister indicatoren aan voor extra handvatten om de gezondheidseffecten te beoordelen. Welke indicatoren zijn dat, zijn ze er al, worden ze al toegepast en betekent dit ook dat de normen nog kunnen worden aangescherpt als uit de indicatoren blijkt dat dit voor de volksgezondheid noodzakelijk is? Stel dat Europa dwars gaat liggen of een aantal zaken niet wil dat er wel in staat, wat doet de minister dan?

Dan de commissie-Verheijen. Al dat gereken in het NSL was al erg genoeg. Eigenlijk lokt de overheid daarmee fraude of frauduleus handelen uit. Kijk naar de bodemanalyses. Er is 30 jaar gefraudeerd met monsteranalyses. Kleine verschillen maken financieel soms enorme verschillen voor de waarde van een stuk grond. Wat mij betreft dus geen gezeur meer met de onzekerheidsmarges van 20% en geen gezeur meer over globaal of specifiek meten binnen de 5%-norm of daar juist buiten. Het gaat om verbeteren van het milieu en de volksgezondheid. Dat stelt de commissie-Verheijen ook. De luchtkwaliteit mag er nergens meer op achteruitgaan. Kap dus met die rekenmethoden en monsteranalyses. Er mag geen ruis meer worden opgeworpen met al die bandbreedtes, want dat zijn ook sjoemelbreedtes. Het gaat wat dat betreft eerder de verkeerde kant op met al die gemiddelde berekeningen dan de goede. Is de minister het met mij eens dat wij de strengste norm moeten handhaven, evenals de strengste uitkomst van de meting? Die moet niet naar onderen of boven worden weggecijferd, al zal het laatste niet gebeuren.

Even praktisch, een bouwplan voor een school in Ouderkerk aan de Amstel, 100 meter van een snelweg. Mag dat wel? Is die lucht daar echt schoon en blijft die schoon? Kan er gebouwd worden volgens de huidige manier van meten, straks ook met het geneuzel over 20% en die marges? Volgens mij kan het dan zeker wel, want dan kun je naar boven opmeten. 20% is nogal wat! Maar wat als de lucht dan toch net die 20% vuiler blijkt te zijn?

Slopen we dan de school, dat kwetsbare object, of sluiten we de weg? En zeggen we sorry tegen de jongens en meisjes met hun verprutste longetjes?

De minister is niet duidelijk genoeg geweest naar de gemeenten. Zij zou een brief sturen naar de gemeenten, maar volgens mij heeft zij ze nog een escape gegeven met de voorwaarde dat de luchtkwaliteit aan meetbare normen moet voldoen. Dat is gewoon niet duidelijk genoeg. Dat leidt tot wantrouwen, tegenstrijdige onderzoeken en procedures tot aan de Raad van State. Ik zeg: 300 meter is 300 meter. Is de minister dat met mij eens?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): De heer Poppe liet zich vrij negatief uit over bandbreedtes. Maar als je met een heel strenge norm gaat werken, al zul je je altijd moeten afvragen waar die op is gebaseerd, gelet op alle externe factoren, kun je misschien ook heel rare situaties krijgen. Dan zeg je: dit is de norm, wij kijken niet naar de omstandigheden en ook niet naar de marges. Dan kunnen echter de meest lompe maatregelen worden genomen, terwijl je veel beter naar de marges kunt kijken. Daarom mijn voorstel om met oranje zones te werken, want dan bied je voor de lange termijn meer ruimte om rustig naar de beste maatregelen te kijken. Als je zonder bandbreedtes gaat werken, maar met een vaste norm, dan zit je dat in de weg.

De heer **Poppe** (SP): Een onzekerheidsmarge van 20% is heel erg veel, gelet op de grote belangen. Daar kun je volgens mij veel te veel kanten mee op. Lokale bestuurders zullen in die zin misschien wel druk uitoefenen, want een stukje grond wordt meer waard of waardeloos bij wijze van spreken. Daarom moet je tot veel strengere normen komen. Uiteraard moet je naar de omgeving kijken, maar een onzekerheidsmarge van 20%

biedt wat mij betreft de ruimte voor sjoemelen. Dat is een marge voor oprekken, maar dat is niet goed.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): De heer Poppe noemde het voorbeeld van de school. Dat speelt op meer plaatsen in Nederland. Uiteindelijk is het echter de ultieme verantwoordelijkheid van de gemeente, de scholenbouwer, of zij die school daar al of niet wil bouwen. Als het op enig moment tegenvalt, dan is het schoolbestuur aanspreekbaar, c.q. de gemeente die de school bouwt, maar niet de minister of de Tweede Kamer.

De heer **Poppe** (SP): De gemeente is natuurlijk verantwoordelijk voor de huisvesting van het onderwijs. Dan gaan gemeentelijke belangen een rol spelen. Dan komen vragen op als: wat doen wij met de grond? Is die iets waard? Kunnen wij daar een school op kwijt, zo goedkoop mogelijk? Dat soort zaken speelt een rol. De rijksoverheid is niet gebonden aan die lokale belangen en de misschien wat krappe gemeentebegroting op dat moment. Ik denk dus dat de rijksoverheid er een rol in moet spelen. Ik denk dan ook aan de sociale volkshuisvesting. Wij hebben in Amsterdam gezien hoe fout dat lokaal kan lopen, omdat de rijksoverheid op te grote afstand stond. De lokale overheid kon het nauwelijks meer controleren. De lokale overheid is uiteraard wel verantwoordelijk, maar als die verantwoordelijkheid niet op de juiste manier wordt genomen, dan moeten er landelijke regels zijn waar die overheid aan moet voldoen. Dat blijf ik vinden.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): De heer Poppe kan toch niet menen dat de Tweede Kamer elk bouwplan van elke school in ultimo nog moet beoordelen in termen van luchtkwaliteit?

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het al gezegd. Ik ben zelfs voor een afstand van 500 meter, maar uiteindelijk is gekozen voor een afstand van 300 meter voor gevoelige objecten, maar dat is het matje. Wordt er bij de metingen overigens ook rekening gehouden met de industrie in de omgeving? Bij een bepaalde windrichting, die langer kan duren dan een aantal dagen, is sprake van een enorme piek in de fijnstofbelasting als er industrie aan de andere kant van de weg staat en als die wordt meegeteld. Dan kun je marchanderen met die onzekerheidsmarge. Ik vind dus dat je moet uitgaan van het worstcasescenario. Er is sprake van een bepaalde windrichting. Daar staat die industrie. Dat leidt tot die vorm van vervuiling en daarom is dat het matje. Volgens mij moeten wij het op die manier doen. Dat is goed voor de volksgezondheid. Dan neem je voorzorgsmaatregelen en dan ga je niet van gemiddelden uit. Niemand gaat dood aan gemiddelden, maar wel aan pieken, of men wordt er ziek van.

Mevrouw **Spies** (CDA): Volgens mij kunnen wij het wetsvoorstel in de prullenbak gooien als het aan de heer Poppe ligt en moeten wij ons huiswerk overdoen. De 300 meter hebben wij door de minister toegezegd gekregen. Het staat ook in de AMvB, maar die is wel beperkt tot overschrijdingssituaties. De situatie van Ouderkerk aan de Amstel betreft geen overschrijding. Daar is het aan het gemeentebestuur om iets te doen. De heer Poppe stelt dat wij moeten uitgaan van worstcase-scenario's, marchanderen en dat soort zaken, maar in de wet hebben wij normen voor een aantal dagen met allerlei windrichtingen en dat soort zaken opgenomen. De heer Poppe gaat uit van zijn eigen ideeën en de allerergste situaties, maar dan moet dit wetsvoorstel, dat ook al door de Eerste Kamer heen is, helemaal over, terwijl de SP daar tot op heden wel steeds steun aan heeft gegeven.

De heer **Poppe** (SP): Twee dingen. Er ligt een wetsvoorstel en daar ben je wel of niet mee eens. Het kan ook zijn dat je het wetsvoorstel niet voldoende vindt, maar dat je het wel een stap vooruit is. Dan ben je niet tegen het wetsvoorstel. Dat is dat wikken en wegen dat je in de politiek altijd moet doen. Dat hebben wij ook gedaan, maar toch blijf ik mijn stelling herhalen. Je moet van een worstcasescenario uitgaan. Eigenlijk is 300 meter voor gevoelige objecten als scholen, ouderenhuisvesting en ziekenhuizen het matje. Ook moet je nog kijken naar omgevingsfactoren, bijvoorbeeld of een object in de buurt van een industriegebied ligt dat bij een bepaalde windrichting extra belasting met zich brengt. Dat moet je in je berekeningen meenemen als een worstcasescenario. Daarom vind ik de maatregelen die wij tot nu toe hebben genomen onvoldoende. Het kan beter, maar wij hebben het wetsvoorstel gesteund, omdat het toch een stap vooruit is.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Als dit de lijn is van de SP, vraag ik mij af of die fractie niet heel naïef generiek bezig is. Je kunt dan toch veel beter kiezen voor het spoor dat ook de commissie-MER voorstelt? Die commissie vindt dat de tool verkennend moet worden gebruikt en dat op lokaal niveau moet worden bekeken hoe maatwerk kan worden verschaft. Als je generiek aan de slag gaat en je kijkt alleen naar de normstelling, zonder oog te hebben voor wat in een bepaalde situatie het beste is, zet je alles op slot, maar daar is niemand mee gediend, ook geen enkele gezondheidssituatie.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat hier om gevoelige en kwetsbare objecten. Een afstand van 300 meter is niet zo'n probleem, want als dat wel het geval zou zijn, hebben wij echt een heel groot ruimtelijk-orderingsprobleem in Nederland. Ik vind voor de door mij genoemde projecten die 300 meter het matje. Dat is het en verder niet, behalve als uit metingen blijkt dat die 300 meter voor de normen niet eens voldoende is. Dan moet je of bronmaatregelen nemen of de afstanden vergroten, al zijn bronmaatregelen het beste, omdat die ook in andere delen van het land effect hebben, ook op grotere afstanden in andere gebieden.

De **voorzitter**: De voorzitter is er ondertussen achter wat een matje is.

De heer **Poppe** (SP): Dat is: tot hier en niet verder. Het staat in de Van Dale volgens mij.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Minister Eurlings heeft ook een matje.

De heer **Poppe** (SP): Als het de voorzitter duidelijk is, moet het een ieder duidelijk zijn.

De minister heeft een tweede brief naar de gemeenten gestuurd over de grens van 300 meter, maar die heeft volgens mij niet goed gewerkt. De Kamer zou de brief ook krijgen, maar ik heb die nooit gezien. Ik krijg die graag alsnog.

Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft in december voorgerekend dat de CO₂-uitstoot door de kredietcrisis minder werd. Dit zal ook gelden voor fijnstof. Bouwprojecten gaan niet door en er is tijdelijk minder verkeer. We moeten ons daar de komende jaren niet rijk mee meten en rekenen. Als je op dit moment zou meten, zou dat wellicht tot een verkeerde meting over pakweg vijf jaar kunnen leiden. Hoe gaat de minister daarmee om? Daarom moet er worden ingezet op verplichte afstanden en bronmaatregelen.

In België is regelmatig sprake van smogalarm, met op alle wegen een maximumsnelheidsgebod van 80 km per uur, bij langdurig windstil weer en een lage inversielaag. Dan ontstaat smog met veel fijnstof. Ik heb dat in Nederland nog nooit meegemaakt. Zijn het weer en de verkeersoms-

tandigheden hier zoveel beter met weinig wind en een lage inversielaag, of overschrijden wij gewoon de normen vanwege de economische belangen en willen wij geen kilometerbeperking invoeren? Graag een reactie van de minister.

Dan de brief op stuk 30 175, nr. 59 over milieuzones. Prachtig allemaal, als ze maar niet worden gefrustreerd. Ik heb het dan over de aanpak van de overtuimen in de stedelijke gebieden om het zo te zeggen, waar ook kindercrèches en scholen staan. Wij spraken zojuist over meer schone auto's en over milieuzones waar geen vrachtverkeer mag komen. Weg met de slurpbakken. Welke maatregelen zijn in dat kader genomen en wat heeft dat voor effecten voor de volksgezondheid en de kwetsbare objecten? Wij willen daar wel resultaten van zien. Ook de auto-industrie moet flink innoveren. Yes, you can, minister! Pak ze beet.

Mevrouw **Spies** (CDA): Welke auto-industrie voor Nederland? Daar geldt toch echt, zelfs voor de SP, dat dit alleen maar Europees kan.

De heer **Poppe** (SP): Wij bouwen nog wel wat vrachtwagens, al zijn het er vandaag de dag wat minder helaas, voor de mensen die er werken. Als je de auto-industrie wilt aanpakken, dan is Europa een middel. De minister moet daar zwaar op inzetten, want de normen die Europa stelt, kunnen wel zwaarder worden voor CO₂- en fijnstofuitstoot. Daarvoor moeten strengere normen komen. Overigens ben ik altijd voor Europese samenwerking geweest, zeker als het gaat om grensoverschrijdende zaken als veiligheid en criminaliteit.

De 160 mln. voor de sloopregeling hebben de autogebruikers zelf bij elkaar gebracht met de verwijderingsbijdrage. Het is door de consument betaald geld. Ik hoop dat de minister dit snel bekijkt en de sloopregeling invoert. Het moet gaan om auto's die de afgelopen acht of tien jaar wegenbelasting in Nederland hebben betaald. Als ze een vergoeding willen krijgen, moeten ze ook een sloopbewijs hebben van een Nederlands erkende sloperij. Dan voorkom je allerlei problemen. Wat vindt de minister daarvan?

Dan heb ik een opmerking over de scheepvaart. In 1995 hield ik in de Kamer een interpellatie over stookolie. Om de olie goed op viscositeit te krijgen, werden er allerlei giftige middelen doorheen gemengd, zogenoemde blendmiddelen. Uit de interpellatie is een onderzoek voortgekomen, nog in de tijd van ex-minister De Boer, resulterend in het rapport Olievlek. Ik heb degenen die dat onderzoek hebben gedaan toevallig een paar weken geleden gesproken. Zij zeggen dat de bunkerleveranciers in de Nederlandse havens – de majors Shell en Esso, maar ook de kleinere bunkerbedrijven – nog steeds blenden met allerlei chemische troep die wel brandt maar niet zo gezond is. Die schepen varen door onze havengebieden, de Nieuwe Waterweg, het Schelde-Rijnkanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal. Ik vraag de minister een onderzoek te doen om te controleren of er verbeteringen zijn opgetreden en daarbij met name te bekijken of er geen scheepsdiesels gebruikt worden als illegale afvalverbrander. Het is het beste om dat onderzoek door dezelfde mensen te laten doen omdat zij alle feiten kennen.

Over de binnenvaart hebben wij kortgeleden een rapport uitgebracht. Wanneer kunnen wij de plannen van de minister op dit terrein verwachten?

Tot slot wat klein leed, dat door sommigen als groot leed ervaren wordt. Ik krijg veel signalen over verstikkende stank van de burens, niet van de oksels maar van de allesbrander. Men gooit van alles in de allesbrander, zelfs oude schoenen. Alles wat maar branden wil, gaat erin en wordt vaak zelfs als hoofdverbranding gebruikt. Dat verziekt niet alleen het leefgenot van de omgeving, maar het draagt ook bij aan de uitstoot van fijnstof. Ik ben niet voor een verbod op allesbranders, maar ik vraag de minister of zij onderzoek wil doen naar dit probleem. Het schijnt groter te zijn dan wij

denken. Misschien kan zij in overleg met de VNG een gerichte voorlichtingscampagne starten of in bouwverordeningen voorschriften laten opnemen voor het stoken in allesbranders. Het is klein leed, maar het kan grote narigheid veroorzaken.

Mevrouw **Spies** (CDA): Naar aanleiding van dit laatste punt heb ik een vraag. Klein leed kan inderdaad heel groot zijn, maar het is de vraag hoe de overheid dit ooit kan controleren. Mijn burens doen ook wel eens iets in de vuurkorf op zondagavond, waarvan ik denk: had dat nou gemoeten?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Een vuurkorf?

Mevrouw **Spies** (CDA): Een vuurkorf is voor buiten en een allesbrander is voor binnen, mijnheer Vendrik. Wij hebben een tuin en de burens ook. Ik wil absoluut niet toe naar een situatie waarin wij bij wijze van spreken bij menschen thuis gaan controleren wat er al dan niet in de allesbrander gaat.

De heer **Poppe** (SP): Daar ben ik ook niet voor. Ik heb het niet over vuurkorven. Die ken ik alleen van stakingen bij de poort in de winter als het koud is, maar u hebt ze in de tuin. Ik heb het over allesbranders die vaak de hele winter door als hoofdverwarming gebruikt worden. Dan wordt het knap vervelend, zeker als je zelf zo'n luchtventilatiesysteem hebt. Dus mijn vraag is of er met bouwverordeningen iets geregeld kan worden. Vijf à zes jaar geleden was dit al een punt van discussie. Mijn vraag aan de minister is om in overleg met de VNG te bekijken of er in bouwverordeningen iets geregeld kan worden, zodat bewoners die klachten hebben zich kunnen beroepen op regels.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Aan het begin dacht ik dat ik in het verkeerde AO terechtgekomen was toen ik mijn GroenLinksbuurman hoorde. Ik dacht: het gaat over zure regen. Maar het valt uiteindelijk mee. Ik heb op de agenda gekeken en het gaat vandaag over schone lucht. Het was zo zuur wat de heer Vendrik zei over derogatie.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is één van de essentiële onderdelen van de vergadering vandaag. Het is goed dat er derogatie is aangevraagd. Ik ben benieuwd wanneer Brussel daarover uitsluitel geeft. Wij moeten ons realiseren dat derogatie inhoudt dat wij daar in 2015 mee klaar zijn. Derogatie is een tijdelijke vorm van uitstel en mag niet leiden tot afstel. Dit leidt automatisch naar de commissie-Verheijen. Deze commissie stelt dat verbetering van de luchtkwaliteit ook moet doorgaan nadat het NSL is afgerond. Dat betekent dat de huidige aanpak aan de bron van groot belang is. Die moet zwaar blijven wegen, omdat daarmee de kwetsbaarheid van de plannen afneemt.

De scheepvaart is in de stukken een vergeten paragraaf. Uit publicaties begrijp ik dat de scheepvaart wereldwijd verantwoordelijk is voor 5% van de uitstoot. In havens is geconstateerd dat deze uitstoot zeer aanzienlijk kan zijn, zelfs los van het blendverhaal van mijn geachte collega Poppe. Eerder is door de PvdA gepleit voor het grootschalig beschikbaar stellen van walstroom. Het lijkt mij goed om dat nog eens te onderzoeken, omdat dit in het binnenstedelijk gebied een grote bijdrage kan leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. De commissie-Verheijen vindt dat ook anders moet worden omgegaan met onzekerheden in de luchtkwaliteitsmeting. De bandbreedte kan oplopen tot 20% boven of onder de norm. Wij moeten er rekening mee houden dat op enig moment boven de norm wordt uitgekomen. Dan moeten wij een aantal maatregelen achter de hand hebben. De commissie pleit voor het wettelijk mogelijk maken van een effecttoets, waarbij je bij gunstige ontwikkelingen bepaalde maatregelen kunt heroverwegen. Je kunt het gezondheidsaspect daarbij meenemen. Het achter de hand houden van dergelijke maatregelen maakt

dat wij niet in vervelende situaties terecht hoeven te komen bij overschrijding van de norm.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het ook over de schepen gehad en walstroom is inderdaad een goede suggestie. Ik wijs erop dat maatregelen voor industriële omstandigheden – bijvoorbeeld voor scheepvaart in de buurt van bewoning – niet alleen gericht moeten zijn op winst. Dan maak je geen milieuwinst, maar dan creëer je gewoon bouwruimte. Als er in een bepaalde omstandigheid sprake is van een overschrijding die weggenomen kan worden door in de achtergebieden – de omgeving van industrie en scheepvaart – bronmaatregelen te nemen, mag dit niet leiden tot bouwen tot aan het matje: bouwen tot de norm. Dan ga je voorbij aan het gezondheidsaspect. Hoe moet ik dat zien?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik zit er even over te denken wat de heer Poppe nu eigenlijk zegt. Voorlopig heeft Nederland derogatie aangevraagd. Dat betekent dat wij boven de norm zitten en dat wij eraan willen werken om die norm naar beneden te krijgen. Je kunt de norm bijvoorbeeld naar beneden brengen door met walstroom te werken. Mijn pleidooi is – dat neem ik over van de commissie-Verheijen – om in sommige situaties iets meer te doen. Je moet namelijk iets in de achterzak hebben voor het geval er tegenvallers komen. Ik vind dat deze scheepvaartmaatregelen horen bij de dingen die je in de achterzak hebt. Ik ben er ook niet voor om de maximale ruimte helemaal op te vullen. Ik vind zeker dat wij bepaalde extra maatregelen moeten nemen maar dat moet niet automatisch op voorhand al gebeuren.

De heer **Poppe** (SP): Vraagt u aan de minister om dat idee om het niet meteen in te vullen over te nemen?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik denk dat de minister nog helemaal niets invult, want zij heeft een probleem en daarvoor heeft zij derogatie aangevraagd. Wij moeten er eerst heel hard met elkaar aan werken om dat voor elkaar te krijgen. Met andere woorden: de aanpak aan de bron blijft hierbij het belangrijkste punt.

Ik wil ook bij deze gelegenheid nog eens zeggen dat de luchtkwaliteit vooruitgaat. De VVD is geneigd om dat allemaal maar gemakkelijk weg te wimpelen, maar dit kabinet heeft in dat opzicht vreselijk veel voor elkaar gekregen, mede met steun van de lokale overheden. De lokale milieuzones werken fantastisch. Het is heel goed dat de vervuilende diesels buiten de binnenstad worden gehouden. Ik wijs op de fiscale stimulans voor leaseauto's, de roetfilters en dergelijke. Het werkt in ieder geval. Voor het eerst is er een omkering tot stand gekomen. De heer Poppe zat toen in de oppositie en nu nog. Gezien die rol zal hij het natuurlijk niet met mij eens zijn, maar het is wel zo.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): De heer Boelhouwer rekent zich helemaal rijk aan dit kabinet. Alle goede dingen schrijft hij aan dit kabinet toe. Als wetenschapper zou hij de gegevens eens goed moeten bestuderen en dan kan hij zien dat de luchtkwaliteit al jarenlang aan het verbeteren is. De roetfilters waren er al onder staatssecretaris Van Geel.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ja, dat is een mededeling. Daar hoef ik niet op te reageren.

De heer **Poppe** (SP): De afgelopen 25 jaar heeft het RIVM geconstateerd dat de luchtkwaliteit verbetert. Dat is niet aan dit kabinet toe te rekenen. Wel is aan dit kabinet toe te rekenen dat wij hier veel te laat mee begonnen zijn.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Aanvullende maatregelen blijven nodig, niet alleen omdat Nederland anders niet aan zijn Europese verplichtingen kan voldoen maar ook omdat een goede luchtkwaliteit uitermate belangrijk is voor zowel het milieu als de volksgezondheid.

De minister kondigt aan dat zij zal bezien of het mogelijk is om indicatoren te ontwikkelen die een extra handvat bieden bij de keuze van maatregelen, zodat de gerelateerde gezondheidseffecten kunnen worden meegenomen in de beoordeling. Ik ben benieuwd waar de minister aan denkt.

De minister heeft een lijst opgesteld van mogelijk kansrijke, innovatieve maatregelen. Bij een vorig AO is daar al bij stilgestaan in het kader van een proef die in samenwerking met TU Delft wordt gedaan om deeltjes fijnstof in de lucht af te vangen, een systeem dat mogelijk een goede toepassing kan vinden bij tunnelmonden. In de nabije omgeving van tunnels heeft men last van een geconcentreerde uitstoot van fijnstof. Wanneer de wind door de tunnel heen blaast, kan het zich in grote hoeveelheden op huizen afzetten. Het zou mooi zijn als wij dat kunnen afvangen. Ik ben benieuwd hoe het daarmee staat. Welke maatregelen staan er op die lijst? Wanneer gaat de minister die uitvoeren? Kan zij in beeld brengen wat de financiële consequenties ervan zijn?

Aangetoond is dat het verblijf van mensen nabij drukke wegen, of zij daar nu wonen of naar school gaan, nadelige effecten op de gezondheid heeft. Het CBS heeft een inventarisatie gemaakt van gevoelige bestemmingen. Al eerder is in de Kamer geconstateerd dat het belangrijk is dat rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen naar een lagere fijnstofnorm, met het feit dat kinderen een aandachtsgroep zijn als het gaat om luchtkwaliteit. Dit houdt in dat er bij nieuw- of verbouw van scholen zodanig gebouwd moet worden dat de scholen toekomstbestendig zijn. Dat betekent dat de scholen een goede luchtcirculatie moeten hebben. Ook al voldoet het gebied waar de school staat aan de norm, de opdrachtgever moet er wel degelijk voor zorgen dat het binnenklimaat van die school desnoods extra gezuiverd wordt. Met het oog op de temperatuurstijgingen die wij in relatie tot de klimaatverandering kunnen verwachten, is het extra belangrijk dat het binnenklimaat van scholen goed geregeld wordt. Alleen het bepalen van een grens van 300 meter is geen oplossing van het probleem, zoals de heer Poppe voorstelt. Dat is veel te gemakkelijk. Dit is een zaak die in overleg met de gemeentebesturen veel aandacht verdient.

De lucht houdt zich niet aan landsgrenzen. Ook emissies uit de ons omringende landen dragen bij aan de verslechtering of verbetering van de luchtkwaliteit. Daarmee is de luchtkwaliteit in Nederland maar ook in de ons omringende landen een Europees probleem. Europese problemen vragen om een Europese oplossing. De huidige normering is het gevolg van EU-richtlijnen. Omdat die normen uit de richtlijnen door Nederland en diverse andere landen niet binnen de gestelde tijd gehaald kunnen worden, ligt er op dit moment een derogatieverzoek. Dat wordt onderbouwd via het NSL. Punt is dan wel welke extra maatregelen er komen. Ook gemeenten vragen hierom. De gemeenteraad van Utrecht heeft gevraagd om meer meetpunten. Men heeft het gevoel dat al het gepraat over normen nergens toe leidt. Mevrouw Spies had het in dit verband over de te grote uitstoot van bussen in de stad Utrecht. Burgers roepen daar dan om. Het nadeel van een meetpunt is dat er geen vergelijking is met het verleden. Is de minister bereid om de gegevens die de extra meetpunten opleveren niet voor een specifieke plek maar wel ter verdere onderbouwing van haar luchtkwaliteitsmodel te gebruiken? Daarmee kan zij het model perfectioneren en dat zal leiden tot een verkleining van de bandbreedte, die nu op 20% is gesteld.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Het is mijn verwachting deze middag dat wij hier tegenover een gepassioneerde minister van milieu zitten die haar stinkende best wil doen om de luchtkwaliteit in Nederland

de komende jaren substantieel te verbeteren. Voor minder doen wij het vanmiddag niet. Daar is alle reden toe. De Wereldgezondheidsorganisatie heeft enige tijd geleden de uitspraak gedaan dat er in Europa meer doden vallen door luchtverontreiniging dan door verkeersongevallen. Dat is een interessante uitspraak. Het was diezelfde Wereldgezondheidsorganisatie die ook streng geadviseerd heeft over de te hanteren normen voor luchtkwaliteit. Het is misschien goed om dat hier te herhalen, want de norm die in Europa voor bijvoorbeeld fijnstof is vastgesteld, 40 microgram per vierkante meter, is al een verdubbeling ten opzichte van de norm die de Wereldgezondheidsorganisatie in het belang van de gezondheid van mensen het liefst wil hanteren. De Wereldgezondheidsorganisatie stelt een norm voor van 20 microgram per vierkante meter. Europa heeft dat verdubbeld. Dus het idee dat Europa geweldig strenge normen stelt, waarbij vooral de focus ligt op de gezondheid van mensen, klopt niet helemaal. Die norm was een compromis. Wij praten nu over een plan van het Nederlandse kabinet dat in Brusselse ogen een uitstel moet rechtvaardigen, omdat die hogere Europese norm ook niet gehaald wordt en tot 2015 fors zal worden overschreden.

Duidelijk is dat wij hier niet gelukkig mee zijn. Eind jaren negentig, toen de soap rondom de luchtkwaliteit begon, werden relatieve normen voor luchtkwaliteit vastgesteld. Wij vinden dat het de taak van overheden is om te zorgen dat daaraan wordt voldaan. Daarvoor stel je immers normen? Inmiddels moeten wij constateren dat dit land tot 2015 niet aan die normen voldoet. Dat is niet best. Dat betekent dat je de gezondheid van bewoners ten onrechte in de waagschaal stelt, want daarvoor zijn die normen ontwikkeld. Ik vraag het kabinet om te rechtvaardigen waarom die derogatie is aangevraagd. Ik zou zeggen dat het belang van de gezondheid van mensen op de eerste plaats moet komen. Daar vloeit inderdaad uit voort dat een kabinet soms heel lastige maatregelen moet nemen om te zorgen dat die normen in Nederland gehaald worden. Wij zijn er wat dat betreft nog lang niet. De stukken van dit kabinet bieden niet het zicht op het snel halen van die normen in Nederland. Sterker nog, ik kan zo een tiental acties van dit kabinet aanwijzen die ertoe leiden dat wij alleen maar verder af raken van die norm. Daarover gaat de actie die ik samen met Kathalijne Buitenweg heb ondernomen. Het Europees Parlement – en dit zeg ik in het bijzonder tegen mevrouw Spies – is met name opgericht om het werk van de Europese Commissie te controleren. Wat ons betreft wil Nederland ten onrechte een derogatie-uitstel verdienen in Europa. Maar goed die procedure loopt. Dat zo zijnde, is het de eerste taak van mijn collega's in het Europees Parlement om de Europese Commissie daarover vragen te stellen. Daar zijn regels voor. Het Parlement moet controleren of de derogatie op goede gronden verleend wordt en of er een plan ligt dat deugt. Dat raakt volstrekt niet het spel van meerderheden en minderheden; het raakt het belang van de gezondheid van mensen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik luister dit nou zo'n beetje aan. Ik heb gevraagd wanneer de beslissing over de derogatie terugkomt. De heer Vendrik zegt eigenlijk: als daar positief over wordt beschikt, deugt dat niet. Volgens hem zijn er ondeugdelijke redenen om een derogatie aan te vragen. Dus wat er ook beslist wordt, het deugt niet. Nou, dat is een leuk signaal aan de Europese Commissie! Misschien stelt de heer Vendrik zich iets te scherp op.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijnheer Boelhouwer, het is fijn dat u luistert, maar het is nog fijner als u goed luistert. Dat besluit in Europa moet nog genomen worden. Wij willen dat het een volwaardig besluit is, waarbij breed gekeken wordt naar de inzet van Nederland. De eerste en belangrijkste eis voor het verkrijgen van derogatie is dat Nederland inzichtelijk maakt dat men zijn uiterste best doet om te zorgen dat die normen in het latere jaar wel gehaald worden. Daar staat tegenover dat dit kabinet

ook heel erg zijn best doet – ik kan dat overigens niet zozeer deze minister aanwrijven als wel andere ministers in dit kabinet – om te zorgen dat die normen niet gehaald worden. Ik neem het besluit over de derogatie serieus. Dan vind ik ook dat de Europese Commissie volwaardig de Nederlandse inspanning – niet alleen de plussen, maar ook de minnen -moet beoordelen om tot een totaaloordeel te komen over alle inspanningen die Nederland op dat punt levert. Dan gaat het niet alleen over wat deze minister voornemens is te doen om de luchtkwaliteit te verbeteren, maar ook over beleidsontwikkelingen die leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dat zijn de tien beleidsontwikkelingen die wij voorhouden aan de Europese Commissie. Dat zit mij hoog en mijn fractie in het Europese Parlement evengoed. Aan deze kant van de tafel, beste collega's, wordt menigmaal een vierkante cirkel getekend. Hier zijn wij vol van luchtkwaliteit, maar nog geen drie weken gelden wordt sans rancune een Spoedwet wegverbreding doorgetimmerd met dertig projecten in Nederland, waarvan aantoonbaar is dat die leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Wij zitten al boven die norm. Het gesprek daarover op dat moment met de minister van Verkeer en Waterstaat – en de meerderheid van de collega's sluit zich daar helaas bij aan – is van nul en generlei betekenis, want de Spoedwet wegverbreding moet door en de kwestie van de luchtkwaliteit mag de minister van VROM oplossen. Dat is hier gebeurd. Daarom vind ik het mijn plicht om tegen de Commissie te zeggen dat zij bij de beoordeling van de maatregelen die Nederland moet nemen om de norm te halen ook die andere maatregelen mee moet nemen, die van zeer significante betekenis zullen zijn voor de gezondheid van mensen, omdat de luchtkwaliteit voor al die honderdduizenden Nederlanders die langs al die spoedwetwegverbredingen wonen achteruit gaat. Ik vind dat de Europese Commissie daarnaar moet kijken. Dan zullen wij vervolgens zien wat het besluit is. En inderdaad, mijnheer Boelhouwer, als de Europese Commissie al die projecten helemaal links laat liggen, dat volstrekt negeert en puur en alleen kijkt naar die paar maatregelen uit het NSL die voorgelegd zijn aan Europa, vind ik dat een ondeugdelijk besluit. Dan heeft Nederland niet zichtbaar weten te maken dat men werkelijk over een breed front de luchtkwaliteit zo belangrijk vindt, dat die norm in 2015 gehaald wordt. Daar gaat de actie over. Het gaat niet over parlementaire meerderheden en minderheden, het gaat over het belang van de kwestie. Tegen mevrouw Spies zeg ik dat mijn collega in het Europese Parlement gewoon haar plicht als parlementariër uitoefent om de Europese Commissie op een serieuze manier te controleren.

Mevrouw **Spies** (CDA): De heer Vendrik is een slecht verliezer als hij zich moet neerleggen bij in het Nederlandse parlement met overgrote meerderheid genomen besluiten. Maar dat weten we. Mijn vraag richt zich op de inhoud van het NSL. De heer Vendrik doet het nu voorkomen alsof in het NSL geen maatregelen zouden staan die de luchtkwaliteit verslechteren. Het is juist zo dat in het NSL een balans wordt gemaakt van maatregelen die erop gericht zijn de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij zijn alle bouwprojecten genoemd, op welk vlak dan ook, die een negatief effect op de luchtkwaliteit zouden kunnen hebben. Het NSL is in tegenstelling tot de indruk die de heer Vendrik probeert te wekken, een eerlijke weergave van plussen en minnen. Beoordeeld wordt of iets een min is, neutraal is of een plus is. Ook ik heb daarover vragen aan de minister voorgelegd. De heer Vendrik moet nu niet net doen alsof het NSL maar de halve waarheid bevat. Het bevat de gehele waarheid.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Laten wij er maar van uitgaan dat de Europese Commissie serieus haar werk doet en dat zij alle plannen en projecten van dit kabinet beoordeelt die relevant zijn voor luchtkwaliteit in Nederland. Dan praten wij verder.

Voorzitter. Het stoort mijn fractie dat wij nog jaren doorgaan met het overschrijden van normen die op zich een compromis zijn tussen economische belangen en gezondheidsbelangen van mensen. Die normen hadden wat mij betreft hoger mogen zijn. De overschrijding is wat mij betreft al helemaal uit den boze. Maar wat mij opvalt bij het lezen van de maatregelen die de minister in het kader van het NSL overweegt, is dat de norm halen al weer voldoende is. Zou de minister de politieke uitspraak willen doen dat zij het daar niet bij laat? Mijn collega's spraken er ook al over. Lokale partijgenoten willen nog veel verder gaan met lokale maatregelen om de luchtkwaliteit in hun stad te verbeteren. Er zijn verschillende initiatieven. Ik noem de gedifferentieerde parkeertarieven. Ik weet dat mijn politieke vriend in Nijmegen zich heftig inzet om de luchtkwaliteit in de straten van Nijmegen te verbeteren. Maar dat mag hij niet doen, want hij valt niet onder de experimentenwet, die dit soort experimenten mogelijk moet maken. Die experimentenwet heeft namelijk een beperkt bereik. Ik verzoek deze minister om maximaal ruimte te geven aan gemeenten. Wij zouden gemeenten juist moeten stimuleren en ze geen strobreed in de weg moeten leggen wanneer zij verder willen gaan dan de landelijke ambities ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Ik geef een ander voorbeeld: de milieuzones. Ook wat dat betreft moeten gemeenten die dat willen invoeren alle ruimte hebben. Ik wil de goudgerande toezegging van deze minister dat de minister van Verkeer en Waterstaat die bestanden beschikbaar stelt en dat hij komt met de daartoe strekkende maatregelen en met een wetsvoorstel om dat mogelijk te maken, anders kunnen die milieuzones niet effectief worden. Ook hier graag maximale ruimte voor de gemeenten die verder willen gaan op weg naar de norm die de Wereldgezondheidsorganisatie stelt.

Ik merk dat er nogal optimistisch gerekend wordt als het gaat om de maatregelen die dit kabinet overweegt en die ter dekking van het traject naar 2015 moeten dienen. Het realiteitsgehalte van alle berekeningen die aan het NSL ten grondslag liggen, is een heel apart chapter. De GGD Amsterdam, die metingen heeft gedaan om te onderzoeken hoe het daar is gesteld met de luchtkwaliteit, spreekt van een stilstand gedurende de afgelopen tien jaar. Er is daar geen progressie geboekt. Het Planbureau voor de Leefomgeving signaleert dat ook als een landelijke trend. Er is geen trend naar schonere lucht. Nee, we staan stil. Dus we blijven gewoon overschrijden op allerlei plekken. Ik heb het idee naar aanleiding van de modelmatige analyse van deze minister dat zij denkt dat het wel beter gaat. Ik pleit ervoor om daar wat onzekerder over te zijn en nadrukkelijker een aantal maatregelen alvast in voorbereiding te nemen die dit kabinet zouden helpen om de luchtkwaliteitsnormen wel te halen. Ik heb bij de minister van Verkeer en Waterstaat een indringend pleidooi gehouden voor elektrische auto's. Ik vraag opnieuw naar de 80 kilometerzones. Die zijn zeer effectief als het gaat om het voorkomen van pieken in de lokale luchtkwaliteitsbelasting. Ik raad het kabinet aan om die opnieuw in overweging te nemen en die niet af te schaffen, zoals de minister van Verkeer en Waterstaat voorstelt. Het kabinet moet veel radicaler zijn met zijn plannen voor openbaar vervoer in de steden. Ik doel op de plannen met de trams. Dat is buitengewoon goed voor verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Ik noem de luchtwassers in de bio-industrie die op dit moment worden gesubsidieerd. Kunnen wij niet een volgende stap maken en deze verplicht stellen zolang de bio-industrie nog bestaat? Ons standpunt over de bio-industrie is bekend. Hetzelfde geldt voor rode diesel. Een apart tarief, daar moeten wij mee ophouden, want rode diesel is buitengewoon vervuilend. De binnenvaart is al voorbij gekomen en de roetfilters. Wat dat betreft is er nog een wereld te winnen. Ik dring nogmaals aan op een plan B.

Tot slot vraag ik de minister korthedshalve om mij de techniek van het NSL goed uit te leggen. De belangrijkste vraag daarbij is hoe dwingend

het NSL is. In welke mate dwingt het NSL tot het nemen van aanvullende maatregelen?

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Dit debat over het NSL is ingebed in allerlei andere debatten: over het klimaat, de kilometerheffing, de Spoedwet wegverbreding. De D66-fractie probeert daar een midden in te vinden. Wij vinden het belangrijk dat wij een beetje door kunnen rijden in Nederland. Daarbij moeten wij goed in de gaten houden dat de omwonenden en het groene gebied daarvan geen overlast ondervinden. Op een aantal punten geven wij het kabinet groen licht om ervoor te zorgen dat die noodzakelijke maatregelen er komen, maar de oplossingen die daaraan vastzitten, namelijk maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, worden behoorlijk naar achteren geschoven. Wij hebben wel vertrouwen in het kabinet, dat nu een derogatie heeft aangevraagd. Dat verzoek steunen wij wel, maar voor ons is niet altijd even helder hoe hard het is en wat de achtervangopties zijn op het moment dat Brussel geen toestemming verleent voor derogatie. Wij willen graag constructief met het kabinet meedenken over allerlei onderwerpen. Over een aantal grote kwesties hebben wij echter nog onvoldoende duidelijkheid. Het kabinet wenst invoering van kilometerheffing. In de debatten daarover hoor je als je goed luistert dat bepaalde regeringsfracties – dan heb ik het natuurlijk over het CDA – en zelfs de minister de kleine lettertjes uitspreken: wij moeten binnen de 5% exploitatie blijven; dat is een harde eis. Bedoelen zij daarmee dat de kilometerheffing van de baan is als het 6% of 7% is? Daar is onduidelijkheid over. Die discussies krijgen wij dit voorjaar nog. De discussie over de kilometerheffing hangt nauw samen met de plannen die het kabinet nu voorlegt over luchtkwaliteit. De fractie van D66 steunt de plannen van het kabinet voor het NSL. Er zijn echter nog veel losse eindjes waardoor om politieke redenen uiteindelijk nog geen grote knopen kunnen worden doorgesneden. Mevrouw Spies beschouw ik als een «groene vriendin», maar ik weet dat fractiegenoten van haar voor een andere aanvliegroute kiezen. Ik zie de voorzitter nu naar mij zwaaien. Ik had de heer Koopmans natuurlijk niet op het oog. Soms vraag ik mij af of er met dubbele tong wordt gesproken. Ik maak mij daar grote zorgen over en ik hoop dat ook deze minister zich daar grote zorgen over maakt.

Mevrouw **Spies** (CDA): De heer Van der Ham heeft geen enkele reden tot zorg. De CDA-fractie spreekt altijd met één mond. Hij heeft heel veel vrienden en vriendinnen binnen de CDA-fractie.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is heel erg fijn om te horen, toch weet ik uit ervaring en op basis van wat ik gelezen heb voordat ik lid werd van deze Kamer, dat er rondom dit soort grote thema's veel escaperoutes worden bedacht. Die hoor je al in de kleine lettertjes. Ik hoor dat vooral uit de mond van de CDA-vertegenwoordigers, zowel in het kabinet als in de Kamer. Ik maak mij daar grote zorgen over. Ik vraag mij af of het engagement met de kilometerheffing wel echt is. Ik hoop dat met name de ChristenUnie en de PvdA in het kabinet hun coalitiegenoot op dat punt strak houden.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit heeft als doel de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Daar liggen drie belangrijke redenen aan ten grondslag. Ten eerste de gezondheid van mensen. Vervuilende projecten die leiden tot de overschrijding van normen kunnen niet doorgaan. Dat levert bepaalde problemen op. Natuurlijk hoort daarbij de Europese context, waardoor wij in gebreke gesteld kunnen worden wanneer normen worden overschreden. De gezondheid van mensen staat vanzelfsprekend voorop. De tweede reden om meer vervuilende projecten uit te kunnen voeren, is soms van belang omdat het een economisch doel dient. Dat moet natuurlijk in goed evenwicht met elkaar worden gebracht. Toch is dat soms moeilijk te rijmen. De gezondheid staat voorop, maar

gaat het NSL daar wel ver genoeg in? De wettelijke normen die worden gesteld zijn laag en bieden niet altijd genoeg bescherming. De GGD's, maar ook de WAO – ook de heer Vendrik sprak daarover – stellen dat de gezondheidsrisico's met de huidige normen nog steeds groot zijn. De plannen van de minister zijn wat dat betreft nog niet toereikend genoeg. Ook zitten er een paar ontmoedigende maatregelen in. Bijvoorbeeld gemeenten die officieel onder de norm zitten, worden niet echt ondersteund om extra maatregelen te nemen. Als de norm voor de luchtkwaliteit weer op orde is, worden effectieve maatregelen weer teruggedraaid. Is de minister bereid deze regels te verruimen, zodat inspanningen ook mogelijk zijn onder de norm, de norm die nog steeds gezondheidschade oplevert.

De discrepantie waar ik eerder over sprak heeft ook betrekking op de AMvB over het bouwen van scholen in de buurt van snelwegen. Volgens de regeling mag er een school in de buurt van een snelweg worden gebouwd mits de lucht aan de kwaliteitsnormen voldoet. Anderen hebben gesproken over de luchtkwaliteit in scholen en de grote problemen daarmee. Bij die opmerkingen wil ik mij graag aansluiten. Twee van mijn fractiegenoten met kinderen op school vertelden mij dat de luchtkwaliteit in de scholen van hun kinderen erg slecht is. Vanzelfsprekend ben ik benieuwd naar de reactie van de minister hierop en op de opmerkingen die daarover door andere collega's zijn gemaakt. Daarnaast zijn de eisen aan de luchtkwaliteit buiten de scholen ook laag, met name als het gaat om de gezondheidsrisico's. De lucht naast snelwegen voldoet heel vaak aan de norm omdat de norm relatief hoog is. In de omgeving van Amsterdam mag op de meeste plekken direct naast de snelweg worden gebouwd. De metingen van de stoffen voor het beoordelen van de luchtkwaliteit geven een onvoldoende beeld van de gezondheidsrisico's. De minister schrijft in haar brief dat de PM en de zwarte rook geschiktere indicatoren zijn om luchtverontreiniging langs drukke wegen te meten. Wat doet de minister om deze indicatoren in de toekomst mee te nemen bij de beoordeling van de luchtkwaliteit?

Het doel van het amendement-Van der Ham/Duyvendak is het beschermen van kwetsbare groepen, met name van kinderen. Het is onacceptabel dat zij worden blootgesteld aan vuile lucht. Er moet onderzoek worden gedaan om te bezien of extra, bovenwettelijke maatregelen nodig zijn om de luchtkwaliteit rondom en in scholen te verbeteren. Kinderen ontwikkelen dan een normale longinhoud en hebben minder kans op bijvoorbeeld astma. Deze aanbeveling is mede op initiatief van het Astmafonds gedaan. De huidige regelingen en normen bieden te weinig maatregelen om kinderen extra te beschermen.

Om de effecten van het NSL te berekenen, is een bepaalde rekenmethode gebruikt. Hoe betrouwbaar is die rekenmethode? De onzekerheidsfactor is 20%. Dat is fors voor de minutieuze manier waarop de effecten zijn berekend. De kans dat de effecten bijvoorbeeld 20% lager uitkomen, is ook aanwezig. De rekenmethode sluit niet aan bij de werkelijke metingen. Volgens de berekeningen gaat de luchtkwaliteit erop vooruit terwijl dit uit de metingen niet blijkt. Welke acties onderneemt de minister om de rekenmethode accurater te maken?

Het NSL is niet ambitieus genoeg, zo lijkt het. Het zet niet voldoende in op het schoner en gezonder maken van de lucht. Sterker nog, het heeft ook als doel om meer ruimte te maken voor meer vervuilende projecten. De kans dat de doelstellingen uit het NSL niet gehaald worden, is wel degelijk aanwezig. De rekenmethode zorgt voor veel onzekerheid. Het NSL gaat ervan uit dat de lucht uit het buitenland schoner wordt. Maatregelen die essentieel zijn voor het halen van de normen zijn onzeker, bijvoorbeeld de kilometerheffing en de 80 kilometerzones. De politieke onzekerheid over de kilometerheffing is een ongelofelijk wankel pilaar onder de voorliggende plannen.

Ik hoop dat deze minister ons op al die punten gerust kan stellen. Wij denken graag mee. Wij zijn niet alleen maar aan het «bashen» op de plannen van het kabinet, maar over deze zaken maken wij ons grote zorgen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Antwoord van de minister

Minister Cramer: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun inbreng in eerste termijn, vooral voor de eerste woorden die veel Kamerleden uitspraken in verband met de voortgang die op het dossier luchtkwaliteit wordt geboekt. Mevrouw Neppérus noemde het een stap vooruit. De heer Boelhouwer zei dat er vooruitgang geboekt wordt met de luchtkwaliteit, zeker in samenwerking met andere overheden. Zo zette een aantal Kamerleden positief de toon. Dat doe ik ook graag. Wij zijn er nog lang niet. De zorg die allen hebben uitgesproken over de luchtkwaliteit en de effecten op de gezondheid deel ik van harte. Dat is de reden waarom het kabinet er keihard aan werkt om de luchtkwaliteit te verbeteren. Wij hebben in het verleden grote problemen gehad met het overeind houden van de ruimtelijkeontwikkelingsopgave van ons land, zoals mevrouw Spies memoreerde. Ook daar moeten wij aandacht voor hebben. Juist die combinatie van factoren vormde de basis voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, het NSL.

Ik geef toe dat het nog geen gelopen koers is en dat het heel moeilijk is om precies op elk moment te weten waar wij staan. Het samenspel van meten en rekenen, de basis van het NSL, is weliswaar het uitgangspunt, maar dat is met veel onzekerheden omgeven. Dat wordt bevestigd door de commissie-Verheijen. Dit laat onverlet dat wij met die onzekerheden bij het opstellen van het NSL rekening hebben gehouden. Ik kom straks uitgebreid terug op vragen die daarover zijn gesteld. Er is bijvoorbeeld gevraagd of het kabinet nog een aantal additionele maatregelen achter de hand heeft. De commissie-Verheijen constateert ook dat er veel onzekerheid is. Die valt niet weg te poetsen, hoe hard wij ook gaan rekenen en hoe veel wij ook gaan meten. Het blijft een marge. In het ene geval veel minder dan 20% en in het andere geval misschien wel 20%. Het belangrijkste is dat wij daarmee gaan werken en dat wij maatregelen achter de hand hebben als het minder goed uitpakt. Wanneer het beter uitpakt, kunnen wij bezien wat wij met het hele pakket doen. Dat laat onverlet dat wij inzetten op het halen van de normen. Wij hebben derogatie aangevraagd omdat het een gigantische opgave is om al die doelen te realiseren. Wij zetten erop in om de doelen voor fijnstof in 2012 te halen en de NO_x-doelstellingen in 2015. Mochten wij het eerder kunnen realiseren, dan is dat mooi meegenomen. Wij koersen erop aan dat wij de derogatie realiseren en wij nemen alle maatregelen om dat te bewerkstelligen. Wij houden robuust koers. Dat wil zeggen dat wij steeds zorgen voor een goede monitoring. Dat is namelijk de basis van het NSL. Elk jaar zullen wij de thermometer hanteren om precies te weten waar wij staan. Het heeft geen zin om ad hoc elke keer opnieuw te meten, want dan krijg je dagkoersen. Dat zegt niets over een jaargemiddelde. Dus wij moeten uitgaan van een jaarlijkse goede monitoring. Om ons daarbij te helpen hebben wij de juiste instanties ingeschakeld.

Ik wil de beantwoording van de vragen in blokken doen: ten eerste de vragen over derogatie, ten tweede de wetgeving, ten derde meten en rekenen, ten vierde vragen over de maatregelen en ten vijfde vragen over het NSL in bredere zin, nota van antwoord. Mogelijkerwijs voeg ik nog een zesde kleine categorie resterende vragen toe.

Er zijn verschillende vragen gesteld over de derogatie. Mevrouw Wiegman vraagt waarom voor zowel fijnstof als stikstofdioxide derogatie wordt aangevraagd. De derogatie wordt aangevraagd omdat uit ramingen

blijkt dat wij voor fijnstof en voor NO₂ nog overschrijdingen hebben als wij geen derogatie krijgen. Dus wij moeten voor beide stoffen op koers liggen en de norm halen.

Mevrouw Spies vraagt naar de kritiek van GroenLinks op de derogatie, met name op het NSL, verwoord door de heer Vendrik. Het staat de heer Vendrik natuurlijk vrij om commentaar te leveren op het NSL, maar ik sta er pal voor dat het plan dat wij hebben opgesteld wel voldoet aan de eisen van Brussel. Wij zijn nog niet zeker van derogatie, maar daar gaan wij voor. Samen met andere overheden hebben wij alles in het werk gesteld om het NSL goed te onderbouwen. Wij zijn het eerste land in Europa dat een dergelijk plan, onderbouwd met een uitgewerkte saneringstool, hebben ingeleverd op deze manier. Dat heeft de Europese Commissie zeer positief beoordeeld, maar dat laat onverlet dat deze Commissie natuurlijk heel streng zal bekijken of alles voldoet.

Met betrekking tot de NEC-richtlijn vraagt mevrouw Spies of ik mij niet in een nieuwe strop hang. Zij vindt dat ik meer moet weten over de kosten en de baten. Wij hebben een algemeen overleg over ammoniak gevoerd waarin dit punt zeer nadrukkelijk naar voren kwam. Toen heb ik de Kamer toegezegd om haar te informeren over de acties die wij op korte termijn samen met de stakeholders, met LTO Nederland en de andere overheden in gang gaan zetten om ervoor te zorgen dat wij die NEC-plafonds wel halen. Ik heb 2010 genoemd en dat blijft zo. Wij halen die NEC-plafonds, alleen hebben wij specifieke afspraken gemaakt over hoe wij dat gaan doen in de tijd. Het is nog geen gelopen race. Een aantal problemen is nog niet opgelost. Naar aanleiding van het algemeen overleg over ammoniak is er actie in gang gezet om de zorg van mevrouw Spies meteen te adresseren.

Mevrouw Spies informeert naar onze houding ten opzichte van bronbeleid. Wij hebben daar absoluut aandacht voor. Ik ben, net als verschillende Kamerleden, voorstander van bronbeleid. Dat is natuurlijk de beste methode: preventie waar mogelijk. Sommige zaken kunnen wij niet alleen regelen. Dat moet uit Brussel komen. Ik doel op de EURO V- en VI-emissionormen. Dat geldt ook voor andere zaken die in Brussel spelen. Er zijn echter ook lokale maatregelen te nemen die wel brongericht zijn. Waar mogelijk zullen wij bronbeleid inzetten, maar het is niet het enige beleid dat wij kunnen inzetten om de doelen te halen. Ik noem de roetfilters, aanscherping van emissienormen die wij ook in Nederland via andere maatregelen proberen te stimuleren.

De heer Vendrik vindt de EU-norm te slap. Hij wijst erop dat de WHO een veel strengere eis stelt ten aanzien van fijnstof. De Euronorm voor fijnstof is zeer zorgvuldig tot stand gekomen. Oorspronkelijk was die norm zo scherp dat het voor geen enkel land mogelijk was om die überhaupt op korte termijn te halen. Daarom zetten wij nu in op een norm voor fijnstof die een aanzienlijke gezondheidswinst oplevert. Dat blijkt ook uit een studie uit de Verenigde Staten die aantoont dat het luchtbeleid de afgelopen tijd, in de periode van 1980 tot 2000, al heel veel resultaat heeft opgeleverd. Ik ben zeker bereid om in Europees verband te blijven kijken naar het zo snel mogelijk terugdringen van de gezondheidseffecten met zo efficiënt mogelijke inzet van maatregelen. Ik kom op deze gezondheidseffecten nog uitgebreider terug naar aanleiding van de gestelde vragen. De norm die wij nu halen is wezenlijk scherper dan wij ooit te voren hebben gehaald. Ik vind dat wij daarop moeten blijven aankoersen.

De heer Vendrik stelt dat er onvoldoende maatregelen worden genomen om NO_x-doelen te halen in het NSL om derogatie te verkrijgen. Daar ben ik het niet mee eens. Nederland moet een pakket maatregelen aanleveren – en dat is gebeurd – waarmee de NO_x-overschrijdingen worden opgelost. Het is aan elke lidstaat om daaruit maatregelen te kiezen, zolang maar op zijn minst op nul wordt uitgekomen. Het is geen kwestie van het nemen van voldoende maatregelen, maar wel van het oplossen van die knelpunten. Dat hebben wij in het NSL duidelijk onderbouwd.

Voorzitter. Ik kom bij de vragen over de wetgeving. Mevrouw Wiegman stelt dat toetsing van ruimtelijke projecten nodig blijft vanwege eventuele lokale overschrijdingen. Ik wijs haar erop dat een belangrijk winstpunt van het NSL onbenut wordt gelaten als wij op lokaal niveau blijven toetsen. Het NSL laat immers middels de saneringstool zien dat alle maatregelen ertoe bijdragen dat elk specifiek project niet tot een overschrijding leidt. De met de tool berekende programmawinst van het NSL dient als bewijsovervoering dat de afzonderlijke grote projecten, de zogenoemde IBM-projecten («in betekenende mate»-projecten), geen overschrijding veroorzaken. Het biedt juist meerwaarde dat wij de projecten in het programma opnemen. Het is niet zo dat er een overschrijding mag plaatsvinden als uiteindelijk aan de eisen wordt voldaan, want overal moet men beneden de norm blijven. Daar hoeft mevrouw Wiegman zich niet ongerust over te maken.

Gevraagd is of de problemen die zijn ontstaan door uitspraken van de Raad van State definitief voorbij zijn. De problemen zijn voorbij voor projecten die onder het NSL vallen. De Raad van State beoordeelt voor het aspect luchtkwaliteit alleen nog of het project binnen het NSL past. Op de vraag of het NSL wel Raad van State-proof is, is het antwoord dat uitspraken van de Raad van State pas te verwachten zijn nadat het NSL onherroepelijk is geworden. Als de Europese Commissie het NSL goedkeurt, is het niet logisch om van de nationale rechter een andere uitkomst te verwachten. Dat is het uitgangspunt, want de Raad van State toetst aan de wet. Bij het maken van het NSL is er nauwgezet op gelet dat aan alle eisen wordt voldaan van nationale wet- en regelgeving. Ik kan natuurlijk geen garanties geven op dit moment, maar er ligt de best denkbare aanpak voor die voldoet aan de juridische eisen zoals wij op dit moment kunnen overzien.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik heb een vraag over de relatie met ruimtelijke ordening. Zijn wij nu in de beruchte ontkoppelingsdiscussie terechtgekomen? Dat zou ik heel erg jammer vinden, juist het spoor dat wij volgen voor ruimtelijke ordening met het maken van structuurvisies en met MER-toetsing geeft meerwaarde. Zaken worden dan veel breder bekeken. Ik zou het erg jammer vinden wanneer telkens gezegd wordt: toetsing hoeft niet meer, want het zit in het NSL en dan is het Raad van State-proof. Is dat dan einde verhaal? Dat zou heel erg jammer zijn.

Minister **Cramer**: Het uitgangspunt van het NSL is juist die koppeling met ruimtelijke ordening. Er is echter ook een mogelijkheid tot flexibele ontkoppeling indien het past binnen het geheel. In die zin is het een terechte vraag. Het antwoord daarop heb ik zojuist gegeven.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb dezelfde interesse als mevrouw Wiegman. Het antwoord wil bij mij nog niet landen. Kan de minister die flexibele ontkoppeling nader duiden, bijvoorbeeld aan de hand van een concreet project in de toekomst, zoals een wegverbreding?

Minister **Cramer**: Het antwoord op de vraag over wegverbreding kan ik direct geven. De 30 projecten waar de heer Vendrik over sprak, zijn al in het NSL opgenomen. Daar heeft de flexibele ontkoppeling geen betrekking op. Soms is er echter sprake van een mogelijkheid om het een en ander los te laten om de normen toch te halen op lokaal niveau.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De minister zegt dat de mogelijkheid bestaat om het een en ander los te laten om toch de norm te halen. Misschien kan zij dat iets scherper formuleren. Hoe zit dat precies in elkaar? Ik heb het niet over die 30 projecten, maar de mogelijkheid bestaat dat de heer Eurlings nog een ander project op het oog heeft voor

wegverbreding. Ik sluit dat niet uit. Kan de minister mij uitleggen hoe dat in de praktijk werkt? Hoe werkt de flexibele ont koppeling wanneer als gevolg van dat project een overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit dreigt?

Minister **Cramer**: De heer Vendrik heeft mij ook gevraagd om klip-en-klaar uit te leggen hoe het NSL in elkaar zit. Het gaat om een programma dat uit verschillende projecten bestaat waarvoor «overall» de normen moeten worden gehaald. Dan zoek je naar een balans. Je hebt projecten en maatregelen. Je kunt dan op programmaniveau proberen om het geheel tot een positief resultaat te leiden. In sommige gevallen zul je flexibel moeten ont koppelen om voor het geheel die normen te halen. Ik kan nu geen voorbeelden geven, omdat wij het nog niet aan de hand hebben gehad.

De heer **Poppe** (SP): Het is voor mij Chinees. Ik spreek geen Chinees, dus ik snap er niks van. Je hebt flexibele ont koppeling en harde ont koppeling, maar het woord «ont koppeling» is het belangrijkste in deze uitdrukkingen. Wordt er nu ont koppeld of niet? Wij zijn er altijd sterk op tegen geweest, de liberalen waren er altijd erg voor. De liberalen hadden het er vooral over dat Nederland niet op slot moet, dat er vooral gebouwd moet kunnen worden. De liberalen wilden daarom ont koppeling van de gezondheid snormen. De RO-belangen gingen dus voor. Wat is daar nu flexibel in? Ik snap er helemaal niets van. Er moet niet ont koppeld worden, niet flexibel en niet star.

Minister **Cramer**: Nee, er is geen sprake van ont koppeling zoals de heer Poppe het nu formuleert. Binnen het programma bestaat de mogelijkheid om enige flexibiliteit te hanteren om de doelen te halen. Dat is de essentie. Dus het is absoluut geen ont koppeling in de zin zoals mevrouw Wiegman vroeg. Nee, dat niet.

De heer **Poppe** (SP): Een beetje minnen en plussen dus.

Minister **Cramer**: Nou ja, dat moet toch ook? Dat is de essentie van het NSL.

De heer **Poppe** (SP): Dat is toch geen ont koppeling?

Minister **Cramer**: Voorzitter. Dan de vraag van mevrouw Neppérus over de implementatie van de EU-richtlijn. Het aanhangige wetsvoorstel dient ter implementatie van de laatste EU-richtlijn en biedt een wettelijke basis voor vragen op het gebied van derogatie. Dat is de inzet. Mevrouw Neppérus vraagt hoe de implementatiewet staat ten opzichte van het NSL, welke juridische randvoorwaarden er nog geregeld moeten worden alvorens het NSL-regime definitief kan worden. Brussel moet eerst akkoord gaan met derogatie. Wij verwachten dat akkoord in april. Het wetsvoorstel waarin de richtlijn met de derogatie wordt geïmplementeerd, moet door beide Kamers zijn aangenomen en in werking zijn getreden. De Kamer heeft de behandeling van deze implementatie geagendeerd. Ook de Eerste Kamer zal het NSL nog agenderen. Daarna zal alles in werking treden. De heer Poppe heeft gevraagd of een brief aan gemeenten over gevoelige bestemmingen ook aan de Tweede Kamer is gestuurd. De brief is naar de VNG en de Kamer gestuurd. De heer Poppe heeft verder gevraagd of doelvoorschriften voor OV, schone bussen en aardgasbussen wettelijk vastgelegd kunnen worden. Hierover is ook de motie-Spies/Boelhouwer ingediend. Bij landelijke wetgeving is het mogelijk om doelvoorschriften vast te leggen, maar dit kost uiteraard tijd. Bij regionaal beleid ligt de verantwoordelijkheid in principe bij de regionale overheden. Dat geldt ook voor de concessieverlening. Wij hebben gemeenten aangespoord om niet te werken met

middel- maar met doelvoorschriften. Ik zal de gemeenten op grond van de vraag van de heer Poppe nogmaals en nog actiever aanspreken op het gemeentelijk klimaatbeleid. De motie hebben wij immers naar behoren uitgevoerd, maar misschien moeten wij een wat actievere herinnering sturen om dit echt voor elkaar te krijgen. Ik begrijp uit de reactie van de heer Poppe dat hij zich over bepaalde aanbestedingen enige zorgen maakt.

Ik kom te spreken over het derde thema: meten en rekenen. Hierover zijn veel vragen gesteld.

Er is een uitgangspunt dat rekenen weliswaar betrouwbaarder is dan modelberekeningen, maar dit geldt alleen als langdurig wordt gemeten. Wij toetsen namelijk normoverschrijdingen aan de hand van het jaargemiddelde, een jaargemiddeldeconcentratie of het aantal overschrijdingen van een dagnorm gedurende een jaar. Meten vergt een grote, kostbare en langdurige inspanning. Wij hebben nu voor voldoende meetpunten gezorgd, maar wij hebben deze gecombineerd met modelberekeningen. Die combinatie is eigenlijk nog krachtiger dan meten alleen. Ik kan de Kamer daarover allerlei plaatjes sturen, waarin dit heel duidelijk wordt. Wij zorgen in het kader van het NSL voor voldoende meetpunten, maar combineren die met een rekenmodel waarmee wij de bandbreedtes kunnen vaststellen.

Mevrouw Neppéus heeft gevraagd hoe betrouwbaar het meten is. Wij meten op voldoende meetstations op alle stoffen uit de richtlijn Lucht-kwaliteit. Dit gaat om NO₂, verschillende soorten NO_x, PM₁₀, benzeen en koolstofmonoxide. Wij moeten voldoen aan strenge kwaliteitseisen van Brussel. Wij moeten wel een lange meetreeks bekijken, want alleen dan ontstaat een betrouwbaar beeld. Deze meetreeks combineren wij vervolgens met de modelberekening.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb gesproken over omgevingsfactoren, zoals een industriegebied waar veel stof en andere spullen vrijkomen. De meetpunten zijn nu zo opgesteld dat je met alle windrichtingen de worstcase-situatie kunt meten. Dat ging bij de snuffelpalen in Rijnmond helemaal fout. Die stonden gewoon op de verkeerde hoeken, waardoor er nooit een uitslag kwam. Is de plaatsing exact voorgeschreven?

Minister **Cramer**: Wij hebben natuurlijk jaren ervaring met meten. De heer Poppe sprak over de jaren zeventig, maar toen hadden wij nog niet zo veel ervaring. De meetpalen zijn nu zo neergezet dat zij zo representatief mogelijk zijn voor het meten van de luchtkwaliteit ter plekke. Mijn antwoord is dus: «ja».

De heer Vendrik heeft gevraagd of de meetgegevens stabiliseren. Hij heeft gezegd dat de meetgegevens van het landelijk meetnet de afgelopen jaren stabiel zijn gebleven. Dat klopt inderdaad en staat gewoon in het NSL. Volgens het RIVM wil dit echter niet zeggen dat de trend naar beneden niet is ingezet. Die trend moet je namelijk over een reeks van jaren zien en bovendien moet het effect van maatregelen van de afgelopen twee jaar nog in de meetgegevens tot uitdrukking komen. Wij lopen daarom in de meetrappage altijd wat achter op de realiteit. Ik begrijp de zorgen van de heer Vendrik. Als het niet afneemt, dan vraag je je af of wat wij doen niet genoeg is. Wij doen van alles en wij zullen dan ook de dalende lijn zien. Wij hebben een zeer intensief monitoringssysteem dat wij jaarlijks goed evalueren, opdat wij up-to-date kunnen rapporteren. Het gaat om een jaargemiddelde, en dus niet om «dag X».

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De saneringstool van deze minister is gebaseerd op dat rekenmodel. De vraag is of de ervaring met de concrete meetgegevens van Amsterdam en van het RIVM bij deze minister tot overgevoeligheid zou kunnen leiden, waardoor zij heel voorzichtig is met de saneringstool en het rekenmodel. Dit dreigt af te drijven van de alle-

daagse werkelijkheid. Is dat ook niet een belangrijke les uit de afgelopen jaren? En zo ja, welke conclusie trekt de minister daar dan uit?

Minister **Cramer**: Wij hebben heel duidelijk aangegeven dat wij ons bewust zijn van de onzekerheden. Wij werken met instrumenten die zo goed en betrouwbaar mogelijk zijn, maar er zitten bandbreedtes in. Wij hebben daarom conform het advies van de commissie-Verheijen een aantal maatregelen achter de hand die wij kunnen inzetten als het uit de pas loopt. Ik vind het zo aardig aan onze huidige manier van werken dat de saneringstool lokaal door de gemeenten wordt gebruikt. Zij hebben door trainingen heel goed met die tool leren werken en weten heel goed wat wel of niet moet worden berekend. Ook op lokaal niveau is een enorme bewustwording op gang gekomen over wat er precies met elkaar moet worden gedaan. Ik merk het als ik op werkbezoek ben of wethouders spreek. Zij zeggen allemaal: sinds wij dat hebben, voelen wij ons steeds meer verantwoordelijk om zelf het pakket op de juiste manier samen te stellen. Ik ben er zeer positief over dat wij met elkaar ons uiterste best doen om het zo goed mogelijk voor elkaar te hebben, niet alleen op papier, maar ook door maatregelen te nemen.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (CU): Ik heb een voorstel gedaan over de zogenaamde «oranje lampjes». De oranje lampjes spelen een rol bij de vraag hoe moet worden omgegaan met bandbreedtes. Dat geldt juist voor steden en plekken waar lastige situaties bestaan, waarbij het de vraag is of het misschien net wel kan. Dan kan het helpen dat er meer inzicht is in de stand van zaken in 2011 of op de nog langere termijn. Misschien denkt men dat plan A op korte termijn volstaat, maar als men beseft dat het een oranje lampje betreft, doet men er verstandiger aan om juist voor de langere termijn betere maatregelen te nemen.

Minister **Cramer**: Mevrouw Wiegman heeft een interessante gedachte. Wij kunnen daarover nadenken in het kader van de uitwerking van het rapport van de commissie-Verheijen en het advies van de commissie-Elverding. Ik benadruk dat wij sowieso met de onzekerheidsmarge blijven rekenen. De 10 tot 20% moeten wij aldoor in het achterhoofd houden. Het is misschien nog duidelijker wanneer wij die bandbreedte helemaal oranje maken. Visueel gezien werkt dat misschien meer als een alarmbel, maar die alarmbel zit allang in het systeem. Ik vind het echter een interessante gedachte, en ik kom erop terug wanneer wij er verder over hebben nagedacht. Kleuren helpen soms ook wel om mensen in de benen te krijgen.

De **voorzitter**: Ik denk dat mevrouw Wiegman graag wil weten wanneer de minister daarop terugkomt.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (CU): Een goed moment zou zijn wanneer alle punten uit het advies van de commissie-Verheijen worden uitgewerkt. Wij vinden dit punt zo belangrijk, dat wij er voorwaardescheppend mee om willen gaan.

Minister **Cramer**: Akkoord.

De heer Poppe heeft in het kader van de bandbreedte gesproken over sjoemelen. Wij werken met bandbreedtes, omdat de wereld nu eenmaal niet met zo veel precisie is vast te stellen. Daarom moeten wij er ook voor zorgen dat wij het maatregelenpakket achter de hand hebben om in geval van tegenvallers weer andere maatregelen te kunnen inzetten.

De heer **Poppe** (SP): Ik begrijp wat de minister bedoelt, maar ik ben het er niet zo mee eens. Het ging in mijn argumentatie erom dat je met bandbreedtes goede en slechte kanten op kunt. Het gaat vaak om grote

belangen en dan is het helemaal niet gek en heel menselijk dat men de verkeerde kant op gaat «wegmiddelen» als het om volksgezondheid gaat. Kan die bandbreedte niet veel scherper worden gesteld met het doel: «er mag niet naar de verkeerde kant worden weggemiddeld»? Ik weet niet hoe ik het duidelijker moet zeggen dan zo.

Minister **Cramer**: Wat de heer Poppe zegt, spreekt voor zich. Een bandbreedte kan namelijk alleen worden toegepast in combinatie met een eindcheck om te controleren of wij het halen, en eventuele aanvullende maatregelen zijn nodig zijn in combinatie met een oplevertoets. Het is dus niet vrijblijvend.

Mevrouw Wiegman heeft gevraagd of als Nederland bij de volgende GCN-kaarten, de Grootschalige Concentraties Nederland-kaarten, geen concentratieoverschrijdingen van jaargemiddelden voor fijnstof meer kent en slechts op een enkele plaats een overschrijding kent, dan een meer lokale aanpak gewenst is in plaats van een uniforme aanpak. Uit de meetresultaten blijkt dat wij op de goede lijn zitten, maar er zijn nog wel degelijk overschrijdingen, zoals bij de landbouw. Bovendien geven metingen nu geen garantie dat de situatie een jaar later nog beter is. Wij hebben nog tijd nodig om alle knelpunten eerst op te lossen. Daarom is derogatie aangevraagd.

De heer Boelhouwer en mevrouw Neppérus hebben gevraagd naar de relatie tussen de commissie-Elverding en de commissie-Verheijen. Ik heb daar al veel over gezegd. De voorstellen van de commissie-Elverding en de uitwerking in het rapport Sneller en Beter richten zich op de besluitvorming over projecten waarbij onder andere aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit moet worden getoetst. Voor NSL-projecten is er geen sprake van toetsing per project, maar wel van programma's. De Sneller en Beter voorstellen zijn dus niet van belang voor projecten onder het NSL. De uitwerking ervan past goed in het kader van de EU-regelgeving over Meten en Rekenen.

De heer Boelhouwer heeft nog een andere vraag gesteld over de relatie tussen de commissie-Elverding en commissie-Verheijen. De verbetervoorstellen van beide commissies zullen vooral voor de periode na het NSL van belang zijn. Het NSL lost nu de ergste knelpunten op door de integrale aanpak. De adviezen van beide commissies worden nu uitgewerkt en moeten zorgen voor effectievere besluitvorming na het NSL. Wij houden dus niet op wanneer wij de derogatie hebben. Wij hebben dan een continu proces waar de commissie-Elverding en commissie-Verheijen een belangrijke basis voor zijn.

Mevrouw Spies heeft gevraagd naar de houdbaarheid van milieuonderzoeken. Een van de aanbevelingen van de commissie-Elverding was het langer houdbaar maken van milieuonderzoeken, met name naar de luchtkwaliteit. Het kabinet is nu bezig met de uitwerking van deze adviezen. Wij komen hierop terug.

Mevrouw **Spies** (CDA): Wanneer?

Minister **Cramer**: Wij verwachten dat dit rond de zomer is.

De heer **Poppe** (SP): Dat is een brede marge!

Minister **Cramer**: Het is altijd een lange zomer.

De **voorzitter**: Kunt u wat preciezer zijn?

Minister **Cramer**: Laten wij dan zeggen: juni.

Mevrouw Wiegman heeft gevraagd of wij het CAR II-model bij de Utrechtse bussen kunnen betrekken. Zij verwees ernaar dat in Utrecht bleek dat de emissies voor nieuwe, regionale bussen afwijken van de

emissies zoals die door het CAR II-model worden berekend. Dit was niet bekend toen de gemeente de berekeningen met het model uitvoerde. De gemeente heeft met de destijds best beschikbare kennis gerekend. Het model is door mij goedgekeurd. Wij zullen op grond van nieuwe bevindingen ook weer aanpassingen moeten doen. Utrecht zal dit dan zelf in gang moeten zetten, omdat het zaak is dat Utrecht op een gegeven moment aan de norm voldoet.

De heer **Poppe** (SP): De minister heeft in de brief op stuk nr. 62 indicatoren aangekondigd voor extra handvatten om gezondheidseffecten te beoordelen. Dit hoort ook bij de bandbreedte en dergelijke.

De **voorzitter**: Dit betreft de brief over commissie-Verheijen.

Minister **Cramer**: Daar kom ik nog op terug in het blokje over de monitoring.

Ik kom nu te spreken over de vragen over maatregelen. Ik begin met de vraag van de heer Vendrik: zijn voor 2005 alle passende maatregelen genomen? Voor 2005 waren nog geen overschrijdingen bekend. De eerste overschrijding uit 2003 bleek uit de rapportage over 2004. De aanpak plus extra geld en maatregelen zijn pas in het Prinsjesdagpakket van 2005 naar voren gekomen en volgden direct in 2005. Het antwoord op zijn vraag luidt dus «nee».

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Er lijkt sprake te zijn van een misverstand. De minister heeft het over het jaar 2005, maar ik heb dat jaartal helemaal niet gebruikt.

Minister **Cramer**: Er is dan sprake van een misverstand. Mijn excuses.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik kom er in tweede termijn op terug.

Minister **Cramer**: De heer Boelhouwer heeft gevraagd: wat is de lijst van maatregelen die de minister gaat uitvoeren en welke kosten zijn daarmee gemoeid? In het NSL is een hele lijst van generieke maatregelen opgenomen. Deze maatregelen worden uitgevoerd, en de meeste zijn al in uitvoering. De hiermee gemoeide kosten staan allemaal in het NSL vermeld. Mevrouw Spies heeft een bedrag van 1,3 mld. dat al in de boeken staat, genoemd. Veel van de maatregelen worden uitgevoerd door de regio's zelf. Onderdeel van de NSL-financiering is dan ook de ondersteuning door het Rijk bij deze regionale en lokale maatregelen. Wij geven dus niet alleen financieringen aan generieke maatregelen vanuit het Rijk, maar ook aan lokale maatregelen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik heb hier specifiek naar gevraagd, omdat het ook gelezen kan worden alsof het extra maatregelen bovenop het NSL betreffen.

Minister **Cramer**: Ik wilde net een vraag van de heer Vendrik gaan beantwoorden, waarmee ik precies inga op de vraag van de heer Boelhouwer. Welke extra aanvullende maatregelen heb ik nog achter de hand? Het gaat vooral om maatregelen die nu in ontwikkeling zijn en die ik wil versnellen. Het betreft verschillende typen maatregelen, zoals maatregelen waarbij een andere uitvoering benodigd is, of met anderen afspraken moeten worden gemaakt om ze te kunnen uitvoeren. Je zou dus kunnen zeggen dat het gaat om een lijst, maar ik geef nu voornamelijk voorbeelden. Het gaat om onder meer de sloopregeling, de vervroegde stimulering van Euro VI-eisen, de versnelling in het kader van een elektrisch wagenpark, en het afvangen van stoffen in tunnelmonden. Op lokaal gebied kan uiteraard veel meer gebeuren, zoals verkeerscirculatieplannen, maatregelen

voor ruimte voor fiets- en voetpaden enz. Er zijn meer mogelijkheden dan met het huidige NSL-pakket in gang zijn gezet. Wij hebben maatregelen achter de hand, en wij kunnen ook extra maatregelen ontwikkelen.

Mevrouw **Spies** (CDA): In de wet is een aanwijzingsbevoegdheid voor de minister opgenomen. Als lokale of meer generieke maatregelen niet worden getroffen, dan kan de minister toch de lokale overheden aanspreken op hun leverplicht. Die aanwijzingsbevoegdheid kan de minister heel snel toepassen. Strekt die aanwijzingsbevoegdheid ook zo ver dat als maatregel A niet wordt getroffen of onvoldoende blijkt te zijn, de minister dan de betreffende gemeente ook een aanwijzing kan geven om met aanvullende lokale maatregelen te komen?

Minister **Cramer**: Er is een uitvoeringsplicht. Die houdt in dat een gemeente zich moet houden aan de afspraken over het halen van de norm. Binnen dat kader moeten gemeenten zelf bepalen welke aanvullende maatregelen moeten worden genomen. Ik ga geen additionele, specifieke maatregelen opleggen, omdat dat een middel is. Het doel moet worden gehaald.

Mevrouw **Spies** (CDA): De minister kan gemeenten verplichten tot het nemen van aanvullende maatregelen op basis van het NSL?

Minister **Cramer**: Ja, in die zin dat wij zeggen wat zij dan moeten doen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zullen wij eerst het omgekeerde even regelen? Ik denk hierbij aan gemeenten die echt vooruit willen lopen met milieuzones en gedifferentieerde parkeertarieven. Voorts denk ik aan Westerpark en de Baarsjes om mensen met een superschone auto sneller een parkeervergunning te geven. Daar was deze minister niet heel erg enthousiast over. Kan het kabinet de gemeenten die echt willen leveren op luchtkwaliteit, maximaal ondersteunen? Bijvoorbeeld minister Eurlings moet haast maken om de RWD-gegevens die nodig zijn voor onder meer milieuzonering, beschikbaar te stellen.

Minister **Cramer**: Dit hebben wij eerder besproken. Wij zijn voor extra maatregelen als die nodig zijn. Wij hebben eerst ingezet op het huidige pakket. Wij gaan er geen woud van verschillende regelingen van maken en wij gaan ervoor zorgen dat de maatregelen die wij nemen, gebaseerd zijn op eenzelfde soort principe. Anders schoei je het in gemeente A op het ene principe, en in gemeente B op het andere. De Kamer heeft zelf ook voorgesteld om er geen lappendeken van te maken. Wij hebben één set van soorten maatregelen en criteria. Wij gaan niet allerlei verschillende criteria naast elkaar gebruiken. Meer kan en wil ik er niet over zeggen. Mevrouw Spies heeft haar zorgen geuit over de inspraak bij het halen van de normen en de betrouwbaarheid van het gehele pakket. Ik meen dat de meeste zorgen door mijn eerdere antwoorden zijn weggenomen. Door de harde uitvoeringsplicht moeten wij gezamenlijk de doelen halen, want geen enkele gemeente kan zomaar ontwijkgedrag vertonen, en het Rijk vanzelfsprekend ook niet.

Mevrouw Wiegman heeft gevraagd of wij maatregelen achter de hand hebben. Ik heb het in dat kader gehad over bronmaatregelen en aanvullende maatregelen.

Voorts heeft mevrouw Wiegman gevraagd naar RWS die schermen gaat plaatsen. Daarnaast heeft zij gevraagd naar de stand van zaken van het pilotproject en wat ik ga doen als de resultaten tegenvallen. Ik heb uit haar vraag begrepen dat zij voorstander is van het eerst nemen van bronmaatregelen en daarna pas het plaatsen van schermen. Het kabinet staat dit ook voor, maar helaas is een bronmaatregel niet altijd afdoende. Het plaatsen van schermen is een oplossing die meer gericht is op het binnen

de perken houden, maar het is een oplossing. Wij zullen dit waar nodig ook moeten doen, als wij niets anders hebben.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (CU): Dit raakt aan hetgeen mevrouw Spies zojuist over de aanwijzingsbevoegdheid heeft gevraagd. Dit is mijn zorg. Het is ontzettend goed om te horen dat de minister allerlei aanvullende maatregelen achter de hand heeft. Ik kan mij echter voorstellen dat als blijkt dat het NSL onvoldoende is en extra maatregelen moeten worden genomen, er een behoorlijke tijdsdruk staat op het nemen van die maatregelen. Naast het achter de hand hebben van maatregelen, zul je direct de juridische paden gladgestreken moeten hebben, om direct door te kunnen gaan. Je mag er niet achter komen dat een extra in te zetten maatregel niet is toegestaan door Europa, of dat de wetgeving van de lagere overheden die maatregel tegenhoudt. Dan zitten wij immers echt in een heel vervelend woud.

Minister **Cramer**: Ik kan mevrouw Wiegman geruststellen: dat is niet echt het probleem. Als wij extra maatregelen moeten nemen, dan moeten die worden genomen en dan is er een uitvoeringsplicht. Wettelijk gezien hebben wij die zaak goed onder controle.

De heer Van der Ham heeft gevraagd of gemeenten ook maatregelen mogen nemen als zij onder de norm zitten. Maatregelen nemen mag altijd. Het is aan de gemeenten zelf om lager te gaan zitten dan de norm. Wij zeggen alleen dat de norm het minste is wat gehaald moet worden. Financiering via NSL is in deze gevallen alleen mogelijk als uit de saneringstool blijkt dat in latere jaren wel sprake zal zijn van een overschrijding. Wij moeten uiteraard het geld zo effectief mogelijk inzetten en wij moeten met dat geld ervoor zorgen dat wij minstens in geheel Nederland aan die norm gaan voldoen. Daar zal dan ook als eerste het geld naartoe gaan. Wij hebben innovatiegelden beschikbaar voor innovaties, voor elektrisch vervoer en voor het stimuleren van maatregelen in het kader van klimaatbeleid, maar die gelden komen niet uit het budget voor het NSL.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan even de concrete casus van Nijmegen. Nijmegen haalt de norm, maar het lokale bestuur wil graag meedoen aan het experiment met gedifferentieerde parkeertarieven. Maar dat mag niet van het Rijk. Dat is toch erg vreemd! Zeker omdat de minister in het begin van haar betoog eigenlijk suggereerde – en dat vind ik goed – dat die 40 de norm is, maar dat wij eigenlijk verder zouden moeten, omdat er nog meer gezondheidswinst valt te behalen. Nijmegen doet dan het goede, maar de stad wordt niet tot het experiment toegelaten.

Minister **Cramer**: Over gedifferentieerde parkeertarieven hebben wij eerder van gedachten gewisseld in deze Kamer. Nijmegen neemt inderdaad niet deel aan het experiment. Wij hebben gezegd: een experiment is een experiment en dat voeren wij uit op plaatsen waar het moeilijk is om de luchtkwaliteitsnormen te halen. Wij hebben de verzoeken van gemeenten die mee wilden doen en waar de huidige maatregelen waarschijnlijk onvoldoende zijn, gehonoreerd. In Nijmegen worden die normen niet dusdanig overschreden dat de stad er met de huidige maatregelen in het standaardpakket niet komt. In dat opzicht hebben wij de steden heel bewust gekozen. Dit experiment is er niet voor niets. Wij hebben heel duidelijk gezegd dat het huidige pakket in heel veel maatregelen voorziet en dat wij niet nu al meer maatregelen als een lappendeken over het land gaan verspreiden, als dat niet nodig is. Het uitgangspunt is dat wij eerst gaan experimenteren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit is nu precies de illustratie van de zorgen die ik heb geuit in eerste termijn. Dit is nou normenfetisjisme. Wij hebben de norm van 40. That's it. Het telt hierbij niet eens dat wij onder die norm kunnen duiken en dat er goede redenen voor zijn om dat te willen, want Nijmegen mag niet eens meedoen, omdat de stad al op de norm zit. Ik vind het buitengewoon vreemd dat er geen ruimte wordt gegeven aan die lokale besturen, ook al halen zij de norm van 40. Als je meer wilt doen ten gunste van de gezondheidswinst voor burgers: doen! Geef die ruimte! Ik snap er helemaal niets van.

Minister **Cramer**: Wij hebben een experiment niet voor niets een experiment genoemd. Wij experimenteren met een beperkt aantal steden. Dat is afgesproken en dat heeft het kabinet nu in gang gezet. Ik houd mij daar gewoon aan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit is toch geen antwoord op mijn vraag? Ik heb de reden aangegeven waarom wij dit een probleem vinden. Ik vraag de minister echt uit te leggen, waarom zij zo star vasthoudt aan de beperkte definitie van een experimenteerartikel waarmee zij de facto blokkeert dat een lokaal bestuur verdergaat ten gunste van de gezondheid van haar bewoners. Wat is daar nou op tegen? Het interesseert mij niet dat de minister dat heeft afgesproken. Waarom doet de minister dat?

Minister **Cramer**: Ik heb niks toe te voegen.

De heer **Van der Ham** (D66): In de eerste plaats heb ik misschien een andere ingang voor hetzelfde probleem. Als je de WHO-berekeningen en de opmerkingen van GG&GD bekijkt over wat eigenlijk aanvaardbaar is, dan kunnen wij wel zeggen dat dit de norm is, maar bij die norm zijn wel vraagtekens te zetten. Ik wil dat de minister reageert op die verhouding. Misschien vinden wij over een aantal jaren de nu gestelde norm veel te ruim en vinden wij dat die norm om gezondheidsredenen zou moeten worden verlaagd. Wij zouden dan misschien heel blij zijn geweest met experimenten die op lokaal niveau al worden uitgevoerd. In de tweede plaats heb ik niet helemaal begrepen wat de minister heeft gezegd over de ruimte die gemeentes hebben om meer te doen dan nationaal beleid. Heeft de minister net gezegd dat ook preventieve maatregelen onder het NSL kunnen vallen? Nu worden de normen nog niet overschreden, maar wij zien het verkeer de komende tien jaar zo veel toenemen, dat de investeringen wegens de preventieve werking wel onder het NSL zouden vallen. Wil de minister dit concreter maken?

Minister **Cramer**: Er wordt nu van alles bijgehaald. Ik kom straks terug op de gezondheidsrisico's en de norm. Het gaat nu over iets anders. Wij hebben al heel veel maatregelen in het NSL-pakket opgenomen. Op een gegeven moment treden er irritaties op als dat een heel woud van verschillende dingen is. Wij gaan aan de slag met de maatregelen die nu het effectiefst lijken. Daar waar wij twijfels hebben of wij die maatregelen direct grootschalig moeten uitrollen, gaan wij een experiment doen met de gemeenten die erop uit zijn gekomen dat zij misschien de normen niet halen. Ik val overigens nu in herhaling. De gemeenten gaan experimenteren met die maatregelen om ook gewoon de reacties van de burgers in die gemeenten te peilen. Het heeft dus niets te maken met een norm of iets dergelijks, maar gewoon met het houden van draagvlak voor het gehele pakket maatregelen dat in het kader van het NSL wordt uitgerold. Dat is de hoofdreden.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Voor het gedifferentieerd parkeerbeleid is een wijziging van de Gemeentewet nodig. Wij hebben met de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken een

debat gehad over het wel of niet kunnen experimenteren met gedifferentieerde parkeertarieven. Daar is de conclusie uitgerold dat een aantal gemeenten aan die experimenten mee kan gaan doen. Laten wij een klein beetje consistent zijn!

De **voorzitter**: Dat was geen punt van orde, maar een opvatting.

De heer **Van der Ham** (D66): Mijn vraag ging niet over parkeertarieven. Ik kreeg niet helder hoe het met de preventieve werking van het pakket zit in de zin van dat een enorme toename van autoverkeer op een bepaald traject is te verwachten. In hoeverre kan een gemeente maatregelen nemen om te voorkomen dat een probleem gaat ontstaan?

Minister **Cramer**: Dat zit in het NSL. Er is een groot aantal maatregelen om die problemen op te lossen in het kader van verkeerscirculatieplannen.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorkomen, niet oplossen, want dan is het probleem er al.

Minister **Cramer**: Mijn excuses. Voorkomen.

De heer **Van der Ham** (D66): Welke termijn zit eraan? Rekent de minister door tot tien jaar? Binnen welke marges kunnen gemeenten daar aanspraak op maken?

Minister **Cramer**: Het is aan de gemeenten zelf om dat te bepalen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik neem aan dat daar voorwaarden voor zijn.

Minister **Cramer**: Nee. Wij hebben een NSL. Iedere gemeente weet wat van belang is om de norm te halen. Daarvoor zijn plannen opgesteld. Iedere gemeente heeft vanzelfsprekend zelf bepaald of er iets moet worden voorbereid voor als de norm niet wordt gehaald, ook in het kader van de groene en oranje zone. De mogelijkheden om nog meer te doen dan puur wat iedere gemeente heeft gegeven, zijn onder meer verkeerscirculatieplannen en 80 kilometer per uur of nog langzamer rijden.

De heer **Poppe** (SP): Het is toch een zaak van de gemeenten die aan afspraken in het NSL moeten voldoen, als zij daar bovenop allerlei andere maatregelen nemen die verdergaan dan die afspraken? Als het gemeentelijk bestuur daar draagvlak voor heeft in de gemeenschap, dan kan dat toch? Dat heeft toch niets te maken met rommelen? De minister zegt dat er geen woud aan maatregelen moet ontstaan. Je moet zeggen: hier moeten gemeenten aan voldoen, maar verdergaan mag ook.

Minister **Cramer**: Natuurlijk. Een gemeente kan een groot aantal additionele maatregelen nemen. Sommige maatregelen brengen echter wetswijzigingen met zich en zijn ingrijpender voor het lokale draagvlak enz. Wij hebben dit in experimenten opgenomen. Ik ga het niet weer herhalen, maar wij hebben dus een pakket en er zijn veel mogelijkheden voor iedere gemeente om een aantal extra maatregelen te nemen waar helemaal geen discussie over is.

Mevrouw Neppérus heeft gezegd dat de sloopregeling als een donkere wolk boven de luchtkwaliteit hangt. De heer Poppe heeft verzocht tot snelle invoering van de sloopregeling. Ik heb al eerder gemeld dat de onderhandelingen met de branche lopen. Het kabinet heeft een aantal criteria opgesteld. De branche moet minstens meefinancieren. Er ligt een nadruk op de bestelwagens, omdat die met name voor de steden het meest problematisch zijn. De sloopregeling is effectief voor de verbetering

van de luchtkwaliteit in het algemeen en meer in het bijzonder voor flankerend beleid, zoals de milieuzones. Wij gaan daar dus op inzetten. De sloopregeling moet er links- of rechtsom komen. Ik zal de Kamer daar zo snel mogelijk over informeren.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voor mij is een sloopregeling geen donkere wolk. Ik wil de sloopregeling juist graag. Ik wil weten wanneer de minister daarop terugkomt, want wij praten hier al twee jaar over en het schiet nog niet echt op.

Minister **Cramer**: Binnenkort.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Wat is binnenkort?

Minister **Cramer**: Binnen drie weken.

Mevrouw **Spies** (CDA): Ten opzichte van de begrotingsbehandeling hoor ik twee nieuwe elementen. Ten eerste was de minister de vorige keer nog zo optimistisch dat de branche de sloopregeling wel alleen kon financieren, terwijl de branche nu op zijn minst moet meefinancieren. Ten tweede het accent op de bestelauto's, terwijl het fonds dat door de Bovag-RAI zou kunnen worden aangesproken, door alle autobezitters is opgebracht.

Minister **Cramer**: Mevrouw Spies heeft een goed punt. Het is een onderdeel van de onderhandelingen. Verder zeg ik er niets over. De heer Vendrik heeft gevraagd of de 80 kilometerzones worden afgeschaft. Ik kan uitgebreid ingaan op het beleid daarover, maar dat doe ik niet. Het is onderdeel van het NSL-pakket dat in verband met de luchtkwaliteit op sommige trajecten 80 kilometer gereden gaat worden. Verder vroeg de heer Vendrik naar het effect van de kilometerheffing. Het effect daarvan in deze NSL-periode tot 2013 is zeer gering. Hij snapt wel waarom. De kilometerheffing is dan namelijk nog maar net ingevoerd. Zij kan dus nauwelijks effect hebben. Het effect in 2020 is wel aanzienlijk. Wij spreken dan over zo'n 2 kiloton NO_2 en 0,4 kiloton PM_{10} , fijnstof. Voorts heeft de heer Vendrik gezegd: alleen de norm halen is niet voldoende. Het is een politieke uitspraak van de minister dat zij verdergaat dan de norm. Dit slaat onder meer op de Nijmegen-case en de parkeertarievendifferentiatie en daar heb ik het al over gehad. Mevrouw Spies heeft gevraagd naar en haar zorg geuit over de beschikbaarheid van de luchtwassers. Haar zorg deel ik. Wij hadden een uitstekend en ambitieus investeringsplan voor moderne luchtwassers. Dat plan loopt nog steeds, en op zichzelf gezien goed, maar wij moeten ervoor zorgen dat de luchtwassers optimaal functioneren en dat hebben wij nog niet 100% voor elkaar. Alles op alles wordt gezet om ervoor te zorgen dat dit wel gebeurt, want wij zijn er erg afhankelijk van.

Mevrouw **Spies** (CDA): Maar wat is dan de consequentie voor de stimuleringsregeling die de minister van 1 juni tot 15 juli open wilde stellen? Kan die regeling opengesteld worden? Wordt zij wat naar achteren geschoven? Het geld ligt immers op de plank en dat mogen wij niet ongebruikt laten.

Minister **Cramer**: De regeling blijft langer open. Dat is dus de zorg niet. De vraag is of wij technologisch gezien de ratrace wel halen. Mevrouw Wiegman heeft gezegd dat de luchtwassers een vreemde vorm van duurzaamheid zijn. Ik zou willen dat ik hiervoor ook preventieve maatregelen zou kunnen verzinnen. Ik heb mij helemaal verdiept in de fijnstof in verband met de kippen.

De **voorzitter**: Een kip heeft nu eenmaal veren.

Minister **Cramer**: Kippen hebben veren, en bij het fladderen komt ongelukkig veel fijnstof vrij. Ik weet niet of mevrouw Wiegman wel eens in een kippenranch is geweest, maar zij zou dan met een gerust hart kunnen zeggen dat dit probleem niet zo gemakkelijk is op te lossen. Het is overigens ook een gezondheidsprobleem voor de betreffende boer. Als hij zich niet voorziet van goede apparatuur, dan is de longenproblematiek zeer, zeer zorgelijk. Wij moeten dit probleem dus niet alleen voor de arbo, maar ook voor het milieu oplossen.

De heer **Poppe** (SP): Dit geldt trouwens ook voor duivenmelkers.

Minister **Cramer**: Dat zal best.

Mevrouw Wiegman heeft gevraagd of wij de uitfasering van de rode diesel naar voren kunnen halen. Wij zijn gelukkig de weg ingeslagen dat wij mede dankzij Europees bronbeleid de rode diesel op termijn zullen uitfaseren. In aanloop daar naartoe zal het zwavelgehalte al gaan dalen, omdat producenten nu al aan het overschakelen zijn. Er wordt dus niet nu pas begonnen. Gelukkig is die ontwikkeling reeds in gang gezet.

Voorts heeft mevrouw Wiegman gevraagd naar de beoordeling van de maatregelen in het kader van de gehele levenscyclus van waterstofbussen. Ik ben het geheel eens met het principe dat wij moeten zorgen voor een integrale ketenbenadering, maar het strekt te ver om dat in dit AO over luchtkwaliteit helemaal uit de doeken te doen.

De heer Boelhouwer heeft gevraagd of ik ervan op de hoogte ben dat de TU Delft en BAM een project hebben om fijnstof in tunnelmonden af te vangen. Ik ben daar zeer wel van op de hoogte. Dit project loopt via IPL, het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit. Wij willen het fijnstof in tunnelmonden gaan afvangen als het technologisch uitontwikkeld en te betalen is.

De heer Poppe heeft een vraag gesteld over allesbranders. Uit de inspraakronde kwam heel duidelijk het probleem van houtkachels in zijn algemeenheid en allesbranders als een zorgpunt naar voren. Naar aanleiding van die klachten hebben wij gemeend om de gegevens daarover op een rij te zetten en eens te bezien in hoeverre de emissies van houtkachels zo substantieel zijn dat wij daar extra beleid op moeten zetten, of dat het gaat om een te kleine bijdrage aan het geheel waardoor wij dat niet ook nog moeten proberen in te tomen.

De heer **Poppe** (SP): Wij krijgen zo'n 50 miltjes per jaar hierover. Kan de minister een termijn noemen?

Minister **Cramer**: Ik denk dat het nog wel even duurt voordat wij dit op een rij kunnen hebben. Het zal wel het eind van het jaar worden. Wij moeten het wel af hebben in het kader van extra maatregelen, maar dat is dus aan het eind van het jaar.

De heer **Poppe** (SP): De toezegging is dus eind van het jaar.

Minister **Cramer**: De heer Poppe heeft gevraagd welke maatregelen in de «Overtomen» van Nederland worden getroffen? Hij sprak over de Overtoom in Amsterdam. Juist in dit soort gebieden is de NSL-aanpak nodig. Daarvoor wordt zowel generiek beleid in gang gezet en wordt op lokaal niveau, door de wethouder van Amsterdam in het bijzonder, een groot aantal maatregelen genomen om op de hotspots geen overschrijdingen meer te laten plaatsvinden.

De heer Poppe heeft voorts gevraagd naar de bijdrage van de scheepvaart en de inzet van walstroom. Over zeescheepvaart zijn gelukkig recentelijk op mondiaal niveau in IMO-verband harde afspraken gemaakt. Dat was

tijdenlang al een probleem, maar het is nu officieel als probleem erkend. Ik wijs hierbij vooral op de afspraken over verlaging van het zwavelgehalte van de gebruikte brandstof. Tevens is afgesproken, de NO_x-normen voor scheepsmotoren fors aan te scherpen. Enkele gemeenten geven aan dat zij van plan zijn om walstroomvoorzieningen te creëren voor vaartuigen. Lokaal gezien kan dit zeer positief op de luchtkwaliteit uitwerken. In de Rijnmond wordt walstroom in het loodswezen onderzocht. Daar wordt in de Maashaven een pilot uitgevoerd in het kader van walstroom voor de binnenvaart. Overigens staat dit ook in het NSL. De heer Poppe heeft verder een vraag gesteld over het rapport Olievlek. Gaat het blenden van olie nu beter? Dit rapport is mij niet bekend. Mijn excuses daarvoor. Ik zal naar het rapport informeren en daar de Kamer over berichten, want dit is een ommissie mijnerzijds.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb gevraagd of er een vervolgonderzoekje kan plaatsvinden naar de vraag of dezelfde blendmaatregelen nog steeds bestaan. Deze mensen weten precies waar zij moeten zijn.

De **voorzitter**: De minister heeft toegezegd, uw vraag schriftelijk te beantwoorden.

Minister **Cramer**: Ik kom te spreken over het laatste blokje vragen over monitoring en gezondheidskwesties.

Mijnheer Vendrik heeft gevraagd hoe dwingend het NSL is in het kader van het nemen van aanvullende maatregelen. Ik heb hier mijns inziens over gesproken.

De heer Boelhouwer heeft een vraag gesteld over de parlementaire behandeling van het NSL. Dit zal naar verwachting juni of juli 2009 zijn. Ik heb al aangegeven welke stappen hierbij moeten worden gezet. Als het traject goed loopt, dan zal rond juni 2009 het NSL van kracht kunnen worden.

De heer Poppe en mevrouw Wiegman hebben gevraagd op welke wijze ik rekening houd met de gezondheidseffecten. Het doel van het NSL is om het aantal overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnorm terug te dringen, opdat de gezondheid wordt verbeterd. Het probleem is dat gezondheidseffecten nu niet goed gemonitord kunnen worden. Wij gebruiken nu met name de meetresultaten en wij kijken in de monitoring naar de afname van het aantal blootgestelden. Aan de hand daarvan kunnen wij bepalen hoeveel mensen nog worden blootgesteld aan de te hoge concentraties. Overigens zijn wij bezig om te bekijken of wij een gezondheidsindicator kunnen ontwikkelen. Het is echter erg lastig om in algemene termen aan te geven wat gezondheidswinst is, terwijl het effect afhankelijk is van de lokale situatie met het aantal auto's, weersomstandigheden, achtergrondconcentraties enz. Het RIVM doet wel constant onderzoek naar de gezondheidseffecten en daarin wordt dit ook meegenomen. Wij nemen dus de algemene gezondheidseffecten wel mee, want die komen via de norm tot uitdrukking. Maar wij zouden de gezondheidsindicator graag nog specifiekere willen hebben. Ik vind het belangrijk dat het RIVM daarmee bezig is, maar het is niet zo eenduidig als politici zouden willen. De wetenschappers breken hun hoofd erover om het voor elkaar te krijgen.

Mevrouw Wiegman heeft gevraagd hoe de monitoring eruit komt te zien en of de gezondheidseffecten worden gemonitord. De ChristenUnie wil een fijnmazig meetnet voor steden. Er is al een fijnmazig meetnet en aan de noodzakelijke uitbreiding ervan wordt gewerkt. Het is belangrijk dat het meetnet kwalitatief gezien goed blijft. Dit vergt investeringen. De eisen van de nieuwe richtlijn moeten daarin worden meegenomen. Wij moeten ons beraden over de metingen voor PM_{2,5}.

Mevrouw Wiegman heeft verder gevraagd wat relevante wijzigingen van in betekenende mate-projecten, IBM-projecten, zijn. Veranderingen in projecten of maatregelen moeten worden gemeld. Er moet worden aange-

toond wat het verschil is in effect met betrekking tot de saneringstool, omdat het geheel uiteindelijk weer moet kloppen.

Mevrouw Neppéus heeft gevraagd wat wij nog gaan meten bij individuele projecten. Als er geen veranderingen zijn, is het voldoende om met de saneringstool aan te tonen dat het project binnen het NSL past. Dat is immers de aanpak.

Mevrouw Wiegman heeft gevraagd of de actuele verkeersgegevens geborgd zijn. Die gegevens worden door gemeenten jaarlijks via monitoring op basis van actuele gegevens aangeleverd.

De heer Boelhouwer heeft een vraag gesteld over de gezondheidsmonitor. Ik heb daar al op geantwoord dat de indicator nog in ontwikkeling is en dat uit Amerikaans onderzoek is gebleken dat na een periode van intensiever luchtkwaliteitsbeleid een aanzienlijke gezondheidswinst optreedt. Dat onderzoek willen wij ook meenemen. Het RIVM is daar al mee bezig. Mevrouw Wiegman heeft gevraagd naar een meerjarenperspectief voor het NSL na 2015. Ik kan haar geruststellen. Wij werken niet alleen toe naar 2015, maar juist door de commissie-Elverding en de commissie-Verheijen wordt erop ingezet om de periode daarna goed te vervolgen.

Voorts heeft mevrouw Wiegman gevraagd of de clustering van niet in betekenende mate-projecten tot overschrijding kan leiden. In de AMvB is geregeld dat de cumulatie van niet in betekenende mate-projecten niet mogelijk is. Dit leidt dus niet tot overschrijding.

De heer Boelhouwer heeft gevraagd op welke wijze ik aankijk tegen het nadelige effect van de luchtverontreiniging op het binnenklimaat. Dit is een groot probleem. Ik maak mij daar ook ernstig zorgen over en hoor ook de berichten. Er zijn scholen die echt een onacceptabel binnenklimaat hebben. Wij zetten er alles op in om het binnenklimaat zo snel mogelijk te verbeteren, onder meer via het actieprogramma Binnenklimaat en in combinatie met de aanpak voor energiebesparing in woningen. Goede ventilatiesystemen zijn namelijk essentieel. Het is echt onacceptabel als wij dit zo laten doorgaan.

Er is een vraag gesteld over de spoedwet en het NSL. De wegen die in de spoedwet zijn opgenomen, zijn al meegenomen in het NSL.

Mevrouw Neppéus heeft gevraagd naar de relatie van het NSL met Natura 2000. Deze vraag zit op het randje van hetgeen in dit AO aan de orde kan komen. Zij heeft daarover samen met de heer Koopmans een motie ingediend. Aan de uitvoering van de motie wordt gewerkt. De relatie is van belang voor het halen van de doelen van het NSL. In dat opzicht is het binnen het randje. Ook is er sprake van een relatie met de landbouw. Zoals vorige week tijdens het AO over ammoniak is aangekondigd, zorgen wij voor een geïntegreerde aanpak Actieplan ammoniak/fijnstof.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik heb nog geen antwoord gekregen op de vraag wanneer wordt verwacht dat het derogatiebesluit wordt genomen.

Minister **Cramer**: April.

De **voorzitter**: In verband met de stemmingen die zo direct plaatsvinden, heeft iedereen nog de gelegenheid tot het stellen van één vraag.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Hoe stelt de minister zich het proces tot het definitief worden van het NSL verder voor? Op welk moment wil zij de Kamer daarbij betrekken?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (CU): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij mevrouw Spies. Voor de ChristenUnie is dit heel cruciaal. Ik zie graag nog twee dingen in de verdere uitwerking. Ten eerste wil ik een heel

goed geïnstrumenteerd reservepakket naar aanleiding van het advies van de commissie-Verheijen. Ten tweede heb ik nu heel veel denkend vanuit het NSL gehoord over de juridische borging in relatie tot de uitspraak van de Raad van State. Ik vind het heel interessant om van onderaf uitgelegd te krijgen op welke wijze de toetsing zal plaatsvinden in het RO-beleid van gemeenten, opdat wij inzicht krijgen in het lokale apparaat.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij mevrouw Spies. Verder staat nog een vraag open: hoe werkt het nu uit voor de grote steden?

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. Ik heb een vraag gesteld die helemaal niet is behandeld. België kent een fijnstofalarm, waarbij de maximumsnelheid op alle wegen maximaal 80 kilometer per uur is. Dat is waarschijnlijk een gunstige zaak voor een jaargemiddelde. Moeten wij deze maatregel overwegen in Nederland?

Op een van mijn andere vragen heeft de minister een antwoord gegeven dat niet helemaal duidelijk is voor mij. De minister schrijft in haar brief: «ik wil bezien of en hoe het mogelijk is om indicatoren te ontwikkelen die een extra handvat bieden voor de volksgezondheidseffecten». Komen die indicatoren er en wanneer kunnen wij deze verwachten?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zal bij een VAO een motie indienen om de ruimte voor extra beleid voor gemeenten te maximaliseren, ook als zij de normen halen. Tevens beoog ik met deze motie, de volledige medewerking van het Rijk aan de betreffende gemeenten te borgen. De minister heeft bevestigd dat de rekenarij die ten grondslag ligt aan de saneringstool en het NSL grote onzekerheidsmarges heeft. Dit betreft ook de effectiviteit van maatregelen. Ik ben er daarom erg voor dat zij veel meer het voorzorgprincipe hanteert. Als er gereede twijfel bestaat over effectiviteit van bepaalde maatregelen, dan moet er sneller worden gewerkt aan aanvullende pakketten. Als de minister hier geen helder antwoord op geeft, dan volgt tevens op dit punt een motie.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. In de eerste plaats heb ik nog een antwoord tegoed van de minister op de vraag over de eisen die de WHO wil stellen in het kader van gezondheid en de verhouding daarvan tot de huidige normen. In de tweede plaats: heeft de minister een plan B als kilometerheffing door allerlei omstandigheden wordt uitgesteld of zelfs vanwege politieke redenen niet door zou gaan?

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik beantwoord in staccato de vragen. Mevrouw Spies heeft gevraagd wat het proces tot het definitieve NSL is. Ten eerste hebben wij een draaiboek. Eerst moeten wij groen licht krijgen van Brussel, hopelijk in april. Ten tweede moet het NSL als beleidsplan worden geactualiseerd en voltooid, maar daarvoor heb ik wel de goedkeuring van de Kamer van het NSL nodig. In juni moet alles definitief zijn. Ik zend de Kamer nog een brief met meer informatie over het draaiboek. Mevrouw Wiegman heeft een vraag gesteld over de juridische borging. Ik stuur de Kamer daarover een brief.

De heer Poppe heeft gevraagd waarom Nederland geen fijnstofsmogalarm kent met de bijbehorende maximumsnelheid. Dit is niet nodig, omdat overal in Nederland de luchtkwaliteitsnorm rond ozon wordt gehaald.

Indicatoren zouden wij graag willen hebben. Indien mogelijk moeten deze op Europees niveau worden ontwikkeld. Het probleem is dat wij die indicatoren nu nog niet hebben.

De heer Vendrik wil mogelijk een motie indienen over ruimte voor extra beleid. Ik heb heel nadrukkelijk gezegd dat er wel ruimte voor extra beleid is. Differentiatie van de parkeertarieven is echter een experiment. Wij

hebben zeer duidelijk in de Kamer gewisseld welke doelstelling dit experiment heeft en waarom het een experiment betreft. Ik heb heel duidelijk gezegd dat dit daarom niet meteen in alle gemeenten wordt uitgevoerd. Over de effectiviteit van maatregelen heb ik heel nadrukkelijk gezegd dat wij voor het geheel een reservepakket hebben en dat wij additionele maatregelen kunnen inzetten.

De heer Van der Ham heeft een vraag gesteld over de norm van de WHO. Ik zal nader in een brief toelichten waarom er op Europees niveau sprake is van een norm van 40 microgram, terwijl de norm van de WHO 20 microgram is.

De heer Van der Ham heeft tevens gevraagd naar een plan B bij de kilometerheffing. Tot 2013 zal de kilometerheffing nog niet zo doortikken in het NSL, maar daarna wel.

Toezeggingen

- De minister zal de Kamer een toelichting geven van het verschil tussen de advieswaarde voor fijnstof die de WHO hanteert – 20 microgram per kubieke meter – en de grenswaarde van 40 microgram per kubieke meter van het Besluit Luchtkwaliteit.
- De Kamer wordt geïnformeerd over het proces tot de definitieve vaststelling van het NSL, waarbij expliciet de positie en rol van Kamer in de besluitvorming rond de definitieve vaststelling van het NSL wordt weergegeven.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de stand van zaken van en het vervolg op het rapport Olievlek.
- De Kamer wordt uiterlijk 25 februari 2009 geïnformeerd over de sloopregeling.
- De Kamer wordt in juni 2009 geïnformeerd over de verlenging van de houdbaarheidsdatum van milieuonderzoeken.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de uitwerking van het advies van de Commissie Meten en Berekenen Luchtkwaliteit (commissie-Verheijen), waarbij de suggestie van de fractie van de ChristenUnie voor de invoering van een «oranje stoplicht» wordt meegenomen.

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
Atsma

De griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Van der Leeden