

Vergaderjaar 2008–2009

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 87

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 augustus 2009

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), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Pieper (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Sterk (CDA), Ortega-Martijn (ChristenUnie) en Besselink (PvdA).

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), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 2 juli 2009 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 27 februari 2009 over stopzetting subsidiëring halfopen retrofit roetfilters op zware voertuigen (30 175, nr. 77);**
- **schriftelijke vragen van de heer Poppe (SP) d.d. 24 maart 2009 over de ontwikkelplannen voor de Spoorlaan in Utrecht (2009Z05427);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 8 mei 2009 over kenmerken van de Sloopregeling oude auto's en voortgang met de gemeentelijke milieuzones voor vracht- en bestelauto's (30 175, nr. 82);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 20 mei 2009 over beantwoording vragen van de vaste commissie voor VROM inzake de stopzetting van de subsidiëring van halfopen retrofit roetfilters op zware voertuigen (30 175, nr. 83);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 29 april 2009 over aanbieding Monitor en Verkenning Schoon en Zuinig (31 209, nr. 77);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 9 juni 2009 over aanbieding CE-rapport naar de CO₂-effecten van verschillende bpm-systemen voor stimulering van zuinige personenauto's (31 492, nr. 14);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 10 juni 2009 over ontwikkelingen in Programma gecombineerde luchtwassers voor de veehouderij (28 385, nr. 148);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 25 juni 2009 over conclusies**

naar aanleiding van meetresultaten van aanvullend onderzoek halfopen retrofit roetfilters op vrachtwagens (30 175, nr. 84);

– **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 26 juni 2009 over stand van zaken gedifferentieerd parkeren (31 700-XI, nr. 96).**

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

Voorzitter: Koopmans
Griffier: Van der Leeden

Aanwezig zijn 6 leden der Kamer, te weten: Boelhouwer, Van Gent, Jansen, Koopmans, Neppéus en Spies,

en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Over de luchtkwaliteit wordt natuurlijk veel gesproken. De luchtkwaliteit wordt voor een deel beter, maar toch zijn er ook dingen waarvan je zegt: hoe kun je komen tot vermindering van de CO₂-uitstoot en hoe kun je een aantal dingen beter doen? Ik ben blij dat er een sloopregeling is gekomen voor oude auto's. Ik spreek daarvoor mijn waardering uit, want de VVD-fractie heeft daar vaak om gevraagd. Als je iets maar blijft vragen, gebeurt het soms. Op de agenda staat ook de discussie over Utrecht en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Er zijn basisafspraken gemaakt. Hoe Utrecht die afspraken wil invullen, vinden wij net als de minister een zaak voor Utrecht zelf. Daar hoeven wij ons als Kamer niet mee te bemoeien. De minister heeft basisafspraken gemaakt met alle gemeenten. Daar gaan wij als Kamer dan niet mee verder. Dat moet Utrecht zelf doen, mits zij zich natuurlijk per saldo aan de afspraken houdt. Verder is dat een lokale zaak.

De milieuzonering komt de ene keer in de commissie voor Verkeer en Waterstaat aan de orde en de andere keer in de commissie voor VROM. Wij hebben altijd al vraagtekens gezet bij dit instrument. Het merkwaardige is dat sommige gemeenten de milieuzonering gaan invoeren en daar ook een heleboel dingen in willen doen, terwijl uit onderzoeken, bijvoorbeeld in Amsterdam, blijkt dat het rendement heel beperkt zou zijn. Dat is lastig. De VVD-fractie vindt daarom dat dit instrument heel beperkt moet worden gebruikt, tenzij duidelijk zou worden dat het wel helpt. Voorlopig is daar nog niets van gebleken. Een koppeling met de Dienst Rijkswegverkeer lijkt mij helemaal niet handig, maar in Amsterdam zie je dat het soms tijd kost voordat men daarachter komt.

Dan de halfopen roetfilters. Ik heb daar twee jaar en drie maanden geleden voor het eerst vragen over gesteld toen de eerste geluiden kwamen dat die filters niet werkten. Er waren allerlei onderzoeken waaruit steeds naar voren kwam dat de filters wel werkten, ook al waren die onderzoeken vaak heel beperkt, met drie of vier auto's. Ik spreek vandaag voor een deel ook vreugdevolle woorden, want tot mijn vreugde kwam de minister in februari met het besluit om het gebruik van roetfilters voor vrachtwagens acuut stop te zetten. Dat leek mij verstandig. Ik zeg daar wel bij dat, als ik de getallen goed bij elkaar optel – want de bedragen wijken in de vragen en antwoorden van elkaar af – al meer dan 130 mln. hieraan was uitgegeven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): 136 mln.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Meer dan 130 mln. dus. Waarom is er niet eerder hiermee gestopt? Welke extra informatie is er gekomen nadat eerst steeds werd gezegd dat het zo goed werkte? Kennelijk is er toen besloten om hiermee te stoppen. Dat lijkt mij heel verstandig, maar waarom kon dat niet eerder?

In de brief van februari stond dat wij op dit punt nog informatie zouden krijgen over de personenauto's, maar die informatie heb ik nog niet ontvangen. Op de website van VROM staan nog steeds juichende berichten over de subsidie die je kunt krijgen voor een halfopen roetfilter op een personenwagen. Ik vind dat onbegrijpelijk. Ik krijg bij dit onderwerp

hetzelfde gevoel als bij de biologische brandstoffen: we waren eerst allemaal erg enthousiast over het idee, maar toen hebben we helaas moeten vaststellen dat het niet werkt. Ik vraag de minister daarom waarom we dit niet ook voor personenauto's gewoon stopzetten.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. «Recessie levert schone lucht op», kopte de Volkskrant op 20 juni. Dat is misschien mooi meegenomen, maar erg blij worden wij daar natuurlijk niet van. Uiteindelijk mag het halen van doelstellingen op het gebied van schone lucht en de reductie van de CO₂-uitstoot niet afhankelijk zijn van economisch slechte tijden. Dat neemt niet weg dat de CDA-fractie vindt dat wij de goede route te pakken hebben. In de Monitor en Verkenning Schoon en Zuinig staat dat wij op koers liggen voor het halen van de doelstellingen voor 2020. Ik roep in herinnering dat we het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit nu van een derogatie hebben voorzien. Ook dat biedt heel veel perspectief. Ook het succes van de vergroeningsmaatregelen en de enorme impuls die zij voor schonere en zuinigere auto's opleveren, zijn heel goede en mooie stappen.

Daarmee zijn we er vandaag echter natuurlijk niet. Beide bewindspersonen kunnen na deze lofzang nog niet achteroverleunen, vandaag in dit debat niet en zeker ook niet als je ziet wat er allemaal nog moet gebeuren. Wij hebben nog wel een aantal vragen, allereerst specifiek over de luchtkwaliteit. We hebben op dat punt met drie tegenvallers te maken, allereerst met de stopzetting van de subsidie voor de halfopen roetfilters. Die stopzetting is logisch omdat die filters niet doen wat ervan werd verwacht, maar is buitengewoon zuur, omdat daaraan veel belastinggeld is besteed. Nog steeds is niet duidelijk hoe het nu verder moet. De minister kondigt een TNO-onderzoek aan. Wij kennen dat onderzoek evenmin als mevrouw Neppéus, maar misschien kan de minister vandaag helderheid verschaffen.

Van de CDA-fractie geen kwaad woord over het niet doorgaan van de milieuzones. Daar waar beleid het probleem niet oplost, is het verstandig om dat beleid niet door te zetten.

Ik heb nog wel een vraag over de gecombineerde luchtwassers voor de pluimveehouderij. Daarvoor hebben we 45 mln. beschikbaar, maar er zijn nog geen luchtwassers die technisch aan de eisen voldoen. Wanneer zullen die dingen volgens de ministers eventueel wel beschikbaar zijn? Zelfs als ze niet beschikbaar komen, willen wij graag de garantie dat die 45 mln. beschikbaar blijft voor het verbeteren van de luchtkwaliteit.

De heer **Jansen** (SP): Het wegvallen van die drie opties moet gecompenseerd worden, ook volgens het CDA. Voor de zekerheid vraag ik u of u ook vindt dat dit gecompenseerd moet worden binnen de sector waar de dekking wegvalt.

Mevrouw **Spies** (CDA): Binnen de sector mobiliteit, ja. We hadden het echter specifiek ook over maatregelen die in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zijn getroffen. De minister geeft in haar voortgangsrapportage aan dat die maatregelen vallen binnen de marges die wij in dat nationale samenwerkingsprogramma hebben opgenomen. Dat is het goede nieuws, maar ik heb daar ook een aantal vragen over. Van de sloopregeling voor auto's worden natuurlijk ook bepaalde milieueffecten verwacht. De vraag is of, wat de milieueffecten betreft, de tegenvallers en de meevaller van de sloopregeling tegen elkaar wegvallen. Die vraag aan de minister heeft specifiek betrekking op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Met betrekking tot de sloopregeling vinden wij het heel belangrijk dat de slooppremie heel expliciet en apart zichtbaar wordt gemaakt op de factuur, zoals de minister in antwoord op onze schriftelijke vragen heeft aangegeven. Ik ben ook heel benieuwd naar de eerste ervaringen. We

werken hier nu een aantal weken, een beperkt aantal maanden, mee. Kan de minister al een eerste inschatting geven van het gebruik en de daarmee gepaard gaande milieueffecten?

Vanavond komen wij uitgebreider te spreken over duurzaam inkopen. De lijn van de minister en van ons is steeds geweest: geen middel- maar doelvoorschriften. Het wordt saai, maar ik krijg nog steeds klachten over overheden die kennelijk alleen op aardgas willen rijden en daarmee innovaties en betere alternatieven uitsluiten. Met enige regelmaat heb ik in dit kader aandacht gevraagd voor de hybride bus. Tot mijn vreugde gaat dat ding dankzij volhardende initiatiefnemers vanaf 9 juli meerijden in de dienstregeling in Apeldoorn, maar ik beveel de hybride bus nog steeds van harte in de aandacht van de minister aan. Is de minister bereid om een eventuele opschaling daarvan te helpen promoten?

We hebben het ook gehad over verschillende nieuwe methoden om fijnstof af te vangen, bijvoorbeeld het laden van fijnstofdeeltjes bij tunnelmonden. Ik heb begrepen dat er inmiddels contacten op de factuur zijn tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de initiatiefnemers. Dat geldt ook voor groenvoorzieningen, maar ik ben benieuwd of de minister van Verkeer en Waterstaat bereid is om bij die infrastructuurontwikkelingen en bouwactiviteiten plaats en ruimte te vinden voor deze en mogelijk ook nieuwe experimenten die wij zouden kunnen uitproberen om te bezien wat zij ten aanzien van de luchtkwaliteit verder kunnen verbeteren. Ik denk daarbij bijvoorbeeld ook heel specifiek aan de tunnel die onder Maastricht aangelegd gaat worden.

Ik ben ook heel benieuwd naar het vervolg van de motie-Spies, waarmee wij het kabinet ertoe hebben opgeroepen om zich bij de verdere beleidsontwikkeling te concentreren op de deeltjes in het fijnstof die echt ziekmakend zijn. Dat betreft het zogenaamde radicaal genererend vermogen. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van die motie?

Bij de voortgang van Schoon en Zuinig blijft Europees bronbeleid voor ons prioriteit nummer 1, 1 en 1. Eerder hebben wij al blijk gegeven van onze teleurstelling over de tekortschietende Europese richtlijnen voor auto's. Vandaag kunnen we in de krant lezen dat het kabinet mogelijk morgen al een actieplan voor de elektrische auto wil uitrollen. Ik ben buitengewoon benieuwd wat de minister daar allemaal mee van plan is. Ook ons bereiken heel veel initiatieven voor het verder uitrollen van de elektrische auto. Die bieden leuke innovatieve kansen, ook voor Nederlandse innovatie en Nederlandse economische ontwikkeling, maar ik hoor graag de ideeën van het kabinet daarover.

Het is onze uitdrukkelijke wens dat ook de scheepvaart eindelijk gaat meedoen in een emissiehandelsysteem. De luchtvaart gaat daar nu in meedoen. Waar blijft de scheepvaart of hoe kunnen we de scheepvaart zo goed mogelijk aanspreken op zijn verantwoordelijkheid?

De minister van VROM heeft ons beloofd dat zij vandaag samen met haar collega van Verkeer en Waterstaat zou terugkomen op het Actieplan Fiets, waarvoor collega Atsma verschillende suggesties heeft gedaan. Ook op dat punt zijn wij heel benieuwd naar de ideeën van het kabinet.

Tot slot een vraag over het geluid. In het jaarverslag van het ministerie van VROM en het Planbureau voor de Leefomgeving zien we dat de doelstelling voor het reduceren van geluidsoverlast door het verkeer niet gehaald wordt, terwijl we bijvoorbeeld door een uitgebreid programma voor stille banden heel veel saneringsmaatregelen achterwege zouden kunnen laten. Daar hebben wij afgelopen najaar bij de behandeling van de begroting over gesproken. We hoeven misschien veel minder geluidsschermen te bouwen en veel minder gevelisolatie toe te passen als wij het geluid kunnen aanpakken bij de bron, bijvoorbeeld via die stillere banden. Ik ben heel benieuwd naar de resultaten tot nu toe van het programma voor stille banden. Ook ben ik benieuwd wat de minister nog meer in petto heeft om ter uitvoering van de motie die wij hierover afgelopen najaar bij de behandeling van de begroting hebben ingediend, in het

geluidsbeleid veel meer een slag te maken naar preventie bij de bron. Dan hoeft er wellicht veel minder uitgegeven te worden voor saneringsmaatregelen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Ook de PvdA is blij dat het in een groot aantal opzichten beter gaat met het milieu. Dat moeten we met zijn allen constateren. Het is uitermate tragisch dat een deel daarvan wordt «veroorzaakt» door de recessie, maar het beeld blijft staan: het gaat beter. In plaats van alleen maar te roepen dat alles slecht is en niet deugt, is het ook wel eens goed om de goede effecten beter in beeld te krijgen. Wat dat betreft, verwacht de PvdA veel van de initiatieven die nu worden genomen, bijvoorbeeld voor de invoering van elektrische auto's. Mijn buurvrouw gebruikte het woord «uitrollen». Dat vind ik eigenlijk niet het goede woord, want ze moeten gewoon rijden. Er is in de regio Eindhoven heel veel innovatiekracht op het gebied van batterijen en «automotive» industrie. Het zou heel goed zijn als Nederland op dat punt de voorloper wordt. Wij constateren dat de eerste Nederlandse auto niet eens in Nederland, maar in Noorwegen of Denemarken gelicenseerd is. Ik hoop dat dit betekent dat die auto heel snel in Nederland aan de gang zal gaan, want we hebben daar een ideaal land voor. We hebben relatief korte woon-werkafstanden. Het zijn wel grote afstanden, zodat je geneigd bent om met de auto te gaan, maar er zijn op dit punt enorme winsten te behalen. Ik ben heel benieuwd naar het desbetreffende stimuleringsprogramma. Het slechte nieuws in dit algemeen overleg betreft de halfopen roetfilters. Het is tragisch om te moeten constateren dat die halfopen roetfilters zeker in binnensteden door te lage rijsnelheden niet zouden werken. Het ministerie van VROM heeft zich altijd gebaseerd op onderzoek van onder andere TNO. Op basis daarvan is indertijd tot invoering besloten. Nu blijkt uit onderzoek dat al in 2007 was gesuggereerd, dat de halfopen roetfilters niet werken, mede door die lage rijsnelheden. Mevrouw Van Gent zei al dat een bedrag van meer dan 100 mln. gewoon in het putje is gegooid.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): 136 mln.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Er is dus 136 mln. in het putje gegooid. Dat is geen klein bier. Je zou je moeten afvragen of degenen die indertijd de rapporten hebben aangeleverd op grond waarvan tot die invoering is besloten, eigenlijk niet aansprakelijk zouden moeten worden gesteld voor de gevolgen of een deel van de gevolgen. De minister of daarvoor de staatssecretaris is natuurlijk niet in staat om zelf alle roetdeeltjes te gaan meten onder al die omstandigheden. Je baseert je op deskundigen. Dat is terecht en dat is een heel goede werkwijze, maar als het een keer fout gaat, is het ook wel eens goed om bij die deskundigen langs te gaan en te vragen of zij bereid zijn om de gevolgen van hun falen mede voor hun rekening te nemen.

De heer **Jansen** (SP): Ik vraag mij af of wij een deel van die rekening niet moeten doorsturen naar de EU, want volgens mij is die retrofitregeling er gekomen omdat de EU weigerde om ons toestemming te geven om eerder eisen te stellen aan nieuwe auto's.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ja, dat is voor een deel waar.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik stuur niet meteen rekeningen door, want die twijfels zijn al veel eerder geuit. Ik hoor de heer Boelhouwer nu zo kritisch spreken. Is hij er dan ook niet voor om te stoppen met de halfopen roetfilters op personenauto's? Je kunt er immers van uitgaan dat ook die niet werken. Dat is ook weer 38 mln.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat is de goede vraag. Als het gebruik van halfopen roetfilters op personenauto's niet werkt, moeten we er inderdaad acuut mee stoppen. Die duidelijkheid komt er binnen enkele maanden. Ik vraag de minister wanneer die duidelijkheid er komt. Is de minister bereid om, als dit onvoldoende rendement oplevert, daar direct consequenties aan te verbinden? Ik ben nog niet zover dat ik zeg dat het niet werkt, want dat wordt op dit moment uitgezocht, maar als het niet werkt, ben ik het zeker met u eens.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): De rapporten waarin stond dat dit werkte, zijn van dezelfde soort als de rapporten over de vrachtwagens. Ik ben blij dat u hier direct mee wilt stoppen als dit niet blijkt te werken, maar ik zou er best nu al iets kritischer naar willen kijken. Al die juichverhalen bleken immers niet te kloppen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Als u goed naar mij hebt geluisterd, hebt u mij geen juichverhaal horen vertellen over deze kwestie. In dat opzicht zijn wij het dus met elkaar eens.

De autobranche levert een bijdrage aan de sloopregeling. Leidt die bijdrage tot een verhoging van het totale budget? Betekent dit dus ook dat meer auto's in aanmerking komen voor deze regeling? De inzet van de bijdrage van de autobranche is onder andere afhankelijk van het verloop van de regeling. Zo staat het in de stukken, maar kan de minister toelichten wat zij daarmee bedoelt? Kan dit betekenen dat de bijdrage van de autobranche aan de sloopregeling nog bovenop de premie vanuit de overheid komt? Op 8 mei 2009 heeft de minister in een brief vermeld dat het streven was dat de sloopregeling nog voor de zomer zou worden opengesteld. We hopen dat de advertenties in de abri's, waarbij de auto zo plastisch door de papiervernietiger gaat, kloppen en dat de regeling daadwerkelijk van start is gegaan. Er wordt mee geadverteerd, ook door de automobielbedrijven. Ik ben met mevrouw Spies zeer benieuwd naar de eerste uitkomsten hiervan: wat gaat dit nou betekenen?

De SP-fractie heeft vragen gesteld over de ontwikkelplannen aan de Spoorlaan in Utrecht. De PvdA-fractie is van mening dat de verantwoordelijkheid voor het lokaal bestuur bij het lokaal bestuur ligt. Het lokaal bestuur staat op dit punt aan de lat om datgene te realiseren wat er gerealiseerd moet gaan worden en wat het ook heeft toegezegd. We hebben vooralsnog geen signalen gekregen dat de gemeente Utrecht daar niet uit zou komen en dat wij daaraan moeten twijfelen.

Een ander punt is de techniek om de fijnstofdeeltjes van een lading te voorzien, zodat zij neerslaan. Wij zijn indertijd met de Kamercommissie op werkbezoek geweest bij de proefopstelling. Die bleek fantastisch te werken. Wij hebben dit al eerder in een AO aan de orde gesteld. Is het dankzij de steun die het ministerie hieraan heeft gegeven – ik hoop dat dit inmiddels is gebeurd – nu zover dat deze techniek zich voor een daadwerkelijke uitrol leent? Op dit punt is «uitrollen» wel aan de orde, want dit moet ergens worden neergezet om effectief te kunnen werken. Het zou overigens heel goed kunnen helpen op een groot aantal andere plekken met tunnelmonden, waar het fijnstof in een geconcentreerde vorm neerslaat in de erachter liggende wijk als de wind verkeerd staat en dwars door de tunnelbuis heen blaast. Dat kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn. Dit leek ons dus een zeer goede oplossing.

In bijna ieder AO over luchtkwaliteit is de walstroom van schepen aan de orde geweest. Er zijn op dit moment veel meer schepen opgelegd. Ze liggen stil, niet alleen voor de kust maar ook in havens zelf. Als je door de Rotterdamse haven rijdt en langs die schepen komt, hoor je de motoren loeien. Waarom wordt er geen walstroom gebruikt? Is dat er niet? Hoe zit het met het realiseren daarvan? Dat kan in het drukke stedelijke en industriële gebied een heel grote oplossing geven voor het verbeteren van de luchtkwaliteit.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Dit algemeen overleg gaat niet alleen over de luchtkwaliteit – die is op zich al belangrijk genoeg – maar ook over de klimaateffecten van het verkeer. Daarom is het goed dat de minister van Verkeer en Waterstaat aanwezig is, want hij is hartstikke druk bezig met het aanleggen van extra asfalt. Dat leidt tot meer autokilometers en dus meer emissies. Dat is slecht voor de luchtkwaliteit en voor het behalen van de klimaatdoelstellingen. Hij schuift de filebelasting naar achter. Kortom, hij doet een aantal dingen die extra emissies veroorzaken. Wat gaat de minister daaraan doen?

Deze week is een verkenning van de mogelijkheden om het vervoer te vergroenen, besproken met de staatssecretaris van Financiën. Daarbij is een uitgebreid pakket van opties voor fiscale vergroening op het gebied van mobiliteit besproken. Die opties spreken de SP-fractie grosso modo behoorlijk aan. Er zitten een aantal goede opties bij, die ook snel ingevoerd zouden kunnen worden. Mijn vraag aan de minister van Verkeer en Waterstaat is wat hij daaraan gaat doen en welke voorstellen wij in september tegemoet kunnen zien.

Het plan dat morgen in de ministerraad aan de orde komt om elektrisch rijden te stimuleren, is een goede richting. Elektrisch rijden heeft wat ons betreft meer potentie dan rijden op biobrandstoffen, want dat laatste heeft grote risico's op het punt van de duurzaamheid. Uiteraard is het wel zaak om niet met geld te smijten en om de publieke middelen met name in te zetten voor innovatie en onderzoek op dit terrein en voor infrastructuur. Dat zijn onze twee hoofdprioriteiten.

Daarmee kom ik bij de retrofitdiscussie. Ik geef overigens complimenten aan mevrouw Neppérus, die hier al heel lang achteraan zit en die haar gelijk inmiddels wel gehaald heeft. Naar mijn mening zou de overheid, dus ook de minister van VROM, hiervan moeten leren dat bij nieuwe maatregelen altijd sprake moet zijn van opschalen. Je moet dus niet gelijk de grote bulk subsidiëren, maar eerst door middel van een fatsoenlijke praktijkproef vaststellen of iets werkt. Dat lijkt ons een vrij elementaire volgorde. Die volgorde is op dit punt niet gevolgd. Dat kost de belastingbetaler heel veel geld. Volgens mij is het iets minder dan 130 mln., maar een bedrag van tientallen miljoenen is al erg genoeg. Dat zouden wij niet graag nog een keer zien.

Dan het NSL en de gemeentelijke luchtkwaliteitsplannen. Ik ben het op dat punt niet eens met de heer Boelhouwer. Gemeentebesturen zijn weliswaar primair verantwoordelijk voor de realisatie van een lokaal luchtkwaliteitsplan, maar de minister is ervoor verantwoordelijk dat gemeenten op dat punt eerlijk spelen en de zaak niet tillen. Ik heb het gevoel dat deze minister twee petten op heeft. Enerzijds probeert zij de zweep van «Brussel» te ontwijken en anderzijds wil zij de luchtkwaliteit verbeteren. Dat laatste moet zeker niet uit het oog worden verloren. Vanuit mijn eigen praktijk als voormalig raadslid in Utrecht – mijn opvolgers zijn daarmee doorgestaan – weet ik dat de gemeentelijke luchtkwaliteitsplannen een hoog list- en bedroggehalte hebben. Er is bijvoorbeeld het fenomeen van extra invalswegen die niet in betekenende mate zouden bijdragen aan de luchtverontreiniging. Die plannen vallen wat mij betreft onder de categorie «creatief berekenen van de luchtkwaliteit». De SP heeft de afgelopen vier maanden door een gecertificeerd bureau emissiemetingen laten doen naar de werkelijke waarde. De minister krijgt het rapport daarvan; zij hoeft zich daarover niet ongerust te maken. Wij constateren dat bijvoorbeeld op het Stationsplein in Utrecht, waar volgens het Algemeen Luchtkwaliteitsplan Utrecht op grond van berekeningen de concentratie 31 ppm zou zijn, het gemiddelde over de afgelopen vier maanden meer dan 100 ppm is. Dat is dus meer dan drie keer zo hoog. Dat is toch schandalig? Het kan best zijn dat dit in het definitieve rapport 10 ppm hoger of lager is, maar de orde van grootte is zeer alarmerend. Ik vraag de minister van VROM of het alleen om derogatie gaat en of zij een papieren werkelijkheid accepteert.

Of gaat zij controleren hoe de echte werkelijkheid eruit ziet? Wat mij betreft, doet zij het laatste.

Mevrouw **Spies** (CDA): U kunt toch niet werkelijk menen dat het gemeentebestuur en de gemeenteraad van Utrecht de firma «List en Bedrog» zijn? Dat is in feite wat u hier suggereert. En de minister zou in het verlengde daarvan de boel ook proberen te tillen, omdat zij accepteert wat een democratisch gekozen orgaan op basis van de richtlijnen uit het nationaal samenwerkingsprogramma aan plannen en projecten heeft gemaakt.

De heer **Jansen** (SP): Ik had het over «plannen met een hoog list- en bedroggehalte». Daar sta ik voor, omdat de gemeente Utrecht in feite dezelfde twee petten op heeft als de minister. Enerzijds wil de gemeente blijven bouwen en anderzijds moet zij dat plan maken. Ik constateer dat bij lokale overheden maar ook achter deze tafel de neiging heel sterk is om met creatief rekenen vooral te bekijken hoe men ervoor kan zorgen dat men derogatie krijgt in Brussel. Dat is inmiddels gelukt, maar wel op basis van een papieren werkelijkheid. Ik wil dat het gaat om de echte werkelijkheid. Wij hebben buitengewoon sterke aanwijzingen, die ik zojuist heb onderbouwd, dat de echte werkelijkheid er heel anders uit ziet. Dat zou mevrouw Spies toch aan het hart moeten gaan.

Ook de AMvB over gevoelige bestemmingen is een punt waarover de Kamer zich vorig jaar zeer druk heeft gemaakt. Daarbij gaat het erom dat je in de buurt van autowegen geen gevoelige bestemmingen moet realiseren. Wij constateren dat de echte realiteit er intussen anders uit ziet. In Roosendaal wordt bijvoorbeeld het Jan Tinbergencollege gebouwd vlak naast de snelweg. Hoe kan dat, in het kader van die AMvB over gevoelige bestemmingen? Daar staat een kleine ontsnappingsclausule in: «tenzij uit metingen blijkt dat de luchtkwaliteit acceptabel is». Misschien is daar sprake van. Ik hoor dat graag, maar de minister zal het met mij eens zijn dat, als de snelweg op dit moment nog niet zo druk is, de situatie over 10 jaar anders kan zijn. Zo'n gebouw wordt voor 50 jaar gebouwd. Kortom, naar onze mening is dit strijdig met de gemaakte afspraken.

Over de sloopregeling heb ik twee vragen, allereerst over de driemaanden-eis. Een normaal mens – dus ook ik – snapt niet waarom die eis wordt gesteld. De tweede vraag is: waar blijven al die sloopauto's? Moeten zij in Nederland gesloopt worden of mogen zij voor de sloop geëxporteerd worden? In dat laatste geval voorspel ik dat ook op dit punt sprake is van een papieren werkelijkheid. Dan verdwijnen die auto's helemaal niet van de markt; dan gaan zij over de grens gewoon weer ergens anders rondrijden. Kortom, ook op dit punt is er een verschil tussen papier en werkelijkheid.

Ik heb een vraag over het rapport Olievlek over de emissie door de zeescheepvaart, dat in een vorig AO over luchtkwaliteit aan de orde is geweest. Mijn collega Poppe vroeg vorige maand naar de stand van zaken met betrekking tot de acties uit dat rapport. De minister zei destijds dat zij bezig was met het natrekken daarvan. Hoe staat het daarmee? Volgens onze aanwijzingen wordt er nog steeds geblend. Dat wil zeggen dat op zee allerlei brandbare rotzooi wordt gemengd met brandstoffen, waardoor de scheepsmotor eigenlijk een soort varende afvalverbranding is. Het is duidelijk dat dit heel slecht is voor de luchtkwaliteit en dat willen wij niet. Tot slot een puntje dat valt onder de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik onderschrijf de vraag van mevrouw Spies over de fietsen. In het lokale vervoer kan de fiets een enorm goede rol spelen bij het verbeteren van de luchtkwaliteit en het beperken van de CO₂-emissie. De Fietsersbond heeft een aantal vragen gesteld over acties die de minister van VROM en misschien ook de minister van Verkeer en Waterstaat al ingezet zouden hebben voor schonere brommers en de invoering van een Euro 3-norm voor brommers. Misschien kan gemeld worden hoe het daarmee staat. Omdat de doelgroep die op brommers rondrijdt, in het algemeen niet zo

kapitaalkrchtig is, zouden wij ons kunnen voorstellen dat er wordt bekeken of een soort stimulans mogelijk is om de smerigste brommers versneld van de markt te halen. Wij kunnen ons voorstellen dat het kabinet op dat punt met een voorstel komt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ook wij willen vandaag een aantal onderwerpen aan de orde stellen. Ik ben blij dat de minister van Verkeer en Waterstaat aanwezig is en ik zal ook hem een aantal vragen stellen, zodat hij weet dat hij hier welkom is. Graag gedaan, minister. Ik begin met het gedifferentieerd parkeren. Het streven is om een proef te houden in zeven steden, waaronder op ons aandringen Nijmegen. Ik heb begrepen dat die proef tot 2015 duurt. Deze zogenaamde «ambitieuze planning» wordt niet gehaald, omdat blijkt dat «praktijkcommissies van met name dieselveertuigen niet overeenkomen met dat wat volgens de Euro-klasse verwacht mag worden». Met andere woorden: ze zijn in het gebruik viezer dan in het laboratorium. De oplossing zou in onze ogen zijn: een beetje strenger zijn. Het is zonde om dit experiment voor vier jaar dicht te spijkeren. Na een jaar kun je in onze ogen prima conclusies trekken over de effecten op de luchtkwaliteit. Je zou dus bijvoorbeeld in 2012 gemeenten de kans moeten geven om aan te haken als blijkt dat dit werkt. Wat is daarop tegen?

Er komen geen milieuzones voor bestelbusjes. Na de Kamer maandenlang te hebben voorgehouden dat de invoering van de milieuzone voor bestelbusjes bijna rond was, kondigde de minister begin mei als een donderslag bij heldere hemel aan dat het feest niet doorgaat, omdat uit onderzoek van TNO zou blijken dat die maatregel, het weren van die oude dieselveertuigen, niet zorgt voor een schonere lucht. Ik vraag minister Cramer waarom dit rapport nog niet openbaar is gemaakt. Zij zwaait er te pas en te onpas mee, maar wij weten van niets. Als dat waar is, begrijpt GroenLinks helemaal niets meer van het rijksbeleid voor het verkeer, dat immers voor het overgrote deel gebaseerd is op de aanname dat luchtkwaliteitsproblemen zich vanzelf oplossen omdat het wagenpark zich vernieuwt en dus schoner wordt. Hoe kan een milieuzone voor vrachtwagens wel werken en voor bestelbusjes niet? In Nederland zijn er ongeveer 74 000 vrachtwagens en ongeveer 946 000 bestelauto's. Dit kan dus wel iets opleveren. Zou het per ongeluk niet zo kunnen zijn dat de minister zich heeft laten ringeloren door het bedrijfsleven? Ik mag hopen dat dit niet het geval is; ik kijk naar nog even indringend aan. Het bedrijfsleven heeft immers, zoals de minister weet, helemaal geen zin in deze regeling. Ik moet vaststellen dat het hier wel een beetje op lijkt. GroenLinks vindt dat gemeenten wel degelijk de mogelijkheid moeten krijgen om zeer oude vervuilende bestelbusjes te weren uit de stadscentra en vraagt de minister om alsnog een regeling te treffen die dit mogelijk maakt, en niet pas in 2015 als een soort reservemaatregel.

Ik kom nu bij het gezellige onderwerp van ...

De **voorzitter**: Voordat u aan de gezellige dingen begint, heeft mevrouw Spies een vraag.

Mevrouw **Spies** (CDA): Ik heb begrepen dat de milieuzones niet of nauwelijks bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Is dat uiteindelijk niet het doel dat ook u probeert te dienen in plaats van de milieuzones koste wat kost als een totempaal overeind te houden? Als die dingen niet helpen voor het doel waarvoor we ze bedacht hebben, moeten wij er toch niet mee doorgaan?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het lijkt mij voorshands nog volstrekt flauwekul dat dit niet zou helpen. De minister zwaait te pas en te onpas met een rapport waaruit dat zou blijken, maar wij kennen dat rapport niet. Dat rapport is niet openbaar. Ik zeg dus: gooi dat rapport op tafel. Dan

zullen wij het nauwkeurig bestuderen. Misschien hebt u dat rapport wel gekregen, maar wij niet. Ik ben er echt niet van overtuigd dat dit niet zou helpen. Ik heb de cijfers gegeven. Er valt hier wel degelijk winst te halen, maar het bedrijfsleven heeft hier gewoon helemaal geen zin in en ligt vreselijk dwars. De minister is daarvoor door de bocht gegaan.

Mevrouw **Spies** (CDA): U hebt in de aanloop naar dit AO vast een briefje gekregen waarin het bedrijfsleven juist wel pleit voor milieuzones. Maar meer in algemene zin en ten principale: als zou blijken dat de milieuzones niet werken, zoals de minister veronderstelt – dat is ook de reden om hier niet mee door te gaan – moeten wij er toch mee stoppen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Laat ik op deze laatste dag voor het zomerreces eens een typisch CDA-antwoord hierop geven. Dat hebt u er bij mij echt ingeramd: ga nooit in op «als-dan»-vragen. Dat ga ik dus ook niet doen. Ik was gebleven bij het gezellige onderwerp van het gedoe over ...

Mevrouw **Spies** (CDA): Dus GroenLinks gaat voor waardeloos beleid.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, dat is uw conclusie. Dat vind ik nou weer een waardeloze interruptie, mevrouw Spies. Ik wil echter geen ruzie met u op de laatste dag voor het reces.

De **voorzitter**: Nee, we gaan nu verder met de door u aangekondigde gezellige onderwerpen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ja, en als ik mevrouw Spies nu goed begrijp, wil ook zij graag dat dit rapport op tafel komt. Ik zou dus zeggen: laat dat rapport maar komen.

Ik was gebleven bij het gezellige onderwerp van de roetfilters. Dat interesseert ons, en ook het CDA, natuurlijk in hoge mate. Ik neem aan dat de minister ons met het schaamrood op de kaken eind februari een brief stuurde met het gênante nieuws dat de subsidieregeling voor zogenaamde halfopen roetfilters onmiddellijk werd stopgezet omdat die dingen niet effectief bleken te zijn. Dat is gênant, omdat al meer dan 15 000 vrachtwagens van zo'n filter voorzien waren. Dat is niet echt bevorderlijk voor het vertrouwen in de milieutechniek en jammer van die 136 mln. Het kost een paar centen en dan heb je nog niets. Deze wagens mogen nu wel de milieuzones in, terwijl zij minder schoon zijn dan wij dachten. Het roetfilter was hun toegangkaartje, maar dat kaartje is vals. Dat is niet de schuld van de bedrijven, maar van het Rijk. Die fout moet gerepareerd worden, want het gaat erom dat mensen een schone lucht krijgen en dat je een ticket krijgt voor de milieuzone als je dat ticket echt verdient. Het vertrouwen is volgens de GroenLinksfractie slechts op één manier te herstellen: kom elk bedrijf dat op aanbeveling van de overheid in deze ondeugdelijke techniek investeerde, tegemoet door de wagens gratis te laten voorzien van een gesloten roetfilter, dat wel functioneert. Daarop krijg ik graag een reactie.

Mevrouw **Spies** (CDA): Dat is nou juist het probleem, want dat kan bij heel veel van die auto's technisch simpelweg niet. En dan?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat heb ik gezegd: kom met een oplossing die wel werkt. Er zijn wel degelijk mogelijkheden. Ik hoor dat graag ook nog even van de minister.

Mevrouw **Spies** (CDA): Maar uw oplossing kan niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U bent het toch wel met mij eens dat dit een zeer pijnlijke zaak is en dat mensen niet op basis van hun valse tickets die milieuzones in moeten? Vies is vies. We moeten bekijken hoe deze door de overheid geëntameerde pijnlijke fout zodanig hersteld kan worden dat de vrachtwagens schoner worden en de bewoners beter adem kunnen halen. Daar kunt u toch niet tegen zijn?

Mevrouw **Spies** (CDA): Daar ben ik ook helemaal niet tegen, maar uw standpunt valt mij een beetje van u tegen. De bedrijven hebben inderdaad te goeder trouw geïnvesteerd in zo'n roetfilter en komen nu samen met ons tot de ontdekking dat die dingen niet blijken te deugen; de GroenLinksfractie heeft overigens ook altijd steun gegeven aan de subsidie-regeling voor roetfilters en noem het allemaal maar op. Als we op dit moment technisch niet in staat zijn om na afloop gesloten roetfilters op die vrachtwagens te «schroeven», is uw «oplossing» in ieder geval ook geen oplossing. Hebt u dan nog een andere oplossing? Creativiteit kent immers geen tijd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Volgens mij is de techniek een beetje een smoesje van mevrouw Spies. Zij denkt eigenlijk: dit gaat me weer geld kosten en daar heb ik geen zin in. Ik heb informatie waaruit blijkt dat mijn oplossing wel degelijk mogelijk is. Ik wacht het antwoord van de minister af. Ik ben wel blij dat mevrouw Spies ook vindt dat deze pijnlijke fout hersteld moet worden.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): U stelt terecht vast dat de roetfilters een debacle zijn geworden. Vindt u dan niet dat wij bij dat soort dingen veel kritischer moeten worden? Er zijn al twee jaar lang geluiden dat dit niet werkt. Moet de Kamer dan niet zeggen dat wij dit zelf gaan onderzoeken of dat wij dat door de Rekenkamer laten doen? We moeten bij dit soort zaken veel kritischer worden voordat wij iets juichend welkom heten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben voor een kritische houding. Ik heb gezegd dat je zou moeten bekijken hoe je dit kunt compenseren met gesloten roetfilters, indien dat een significante bijdrage levert aan verbetering van de luchtkwaliteit. Dat sluit aan bij uw verstandige woorden. Wat dat betreft, zou u een eventuele motie van mij kunnen steunen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Mogen de auto's die de verkeerde roetfilter hebben gekregen, van u nu wel of niet in de milieuzone rijden? Of worden zij er ook op die manier voor gestraft? Daar ben ik benieuwd naar.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij vinden dat zij met een vals ticket binnen zijn gekomen. Dat is niet hun schuld, maar de schuld van de rijksoverheid die fouten heeft gemaakt. Ik stel voor dat wij die fouten herstellen. Ik heb er wel grote bezwaren tegen dat deze vieze auto's nog steeds de milieuzones binnenkomen, want daarmee worden de milieuzones fake. Dat willen wij toch niet? Of heeft de PvdA-fractie een heel nieuwe invalshoek gekozen? Dat geldt niet voor de GroenLinksfractie. De sloopregeling is ingegaan. Ik ga daar niet te veel woorden aan vuil maken. Wij waren nooit enthousiast over die regeling. Wij vinden dit weggegooid geld. Was het niet beter geweest om de 65 mln. te besteden aan invoering van milieuzones voor de bestelauto's? Dat hebben wij al vaker gezegd.

Mevrouw **Spies** (CDA): Bent u dan ook heel ongelukkig met het voorstel van het college van B&W in Amsterdam om bovenop de nationale slooppremie nog een eigen Amsterdamse slooppremie te introduceren? Dat stond gisteren prominent in de media. Dat is dus dom van het college van B&W.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nou, dom ... Dat zijn uw woorden. Ik vind het altijd zo naar om dat meteen zo te beoordelen. Het is niet onze keuze, maar wij zijn wel ...

De heer **Jansen** (SP): Een beetje dom, misschien.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat zijn uw woorden, mijnheer Jansen.

De **voorzitter**: Nee, die zijn niet van de heer Jansen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is niet onze keuze, maar ik heb de plannen van Amsterdam nog niet nauwkeurig bestudeerd. Over het algemeen neemt men daar heel goede besluiten; dat kan ik wel zeggen. Wij zijn natuurlijk niet een soort dictator die voorschrijft wat onze gemeenteraadsfracties moeten doen. Als dat bij andere partijen wel zo is, spreekt dat mij niet aan.

Minister Eurlings heeft zijn jasje al uitgedaan. Dat snap ik, want de luchtkwaliteit is hier ook niet geweldig. Het vervult mij met grote vreugde dat wij Schoon en Zuinig nog even met hem kunnen doornemen, want bij het debat op 15 juni over het halen van de doelen van Schoon en Zuinig was minister Eurlings de grote afwezige. Dat kwam niet zozeer door hem, want de commissie vond het niet nodig om hem daarvoor uit te nodigen. Ik richt mij nu dus graag tot hem. Minister Eurlings moet ervoor zorgen dat de sector verkeer in 2020 nog maar 30 tot 34 megaton CO₂ zal uitstoten in plaats van de huidige 39 megaton. Het typeert hem dat hij zich graag verschuilt achter minister Cramer. Vandaag wordt dat hopelijk iets lastiger. Ineens mag zij ook over verkeer het woord voeren. Dat ben ik helemaal niet gewend van minister Eurlings, want die houdt de regie graag zelf in handen. Met de enorme groei van het auto- en vrachtverkeer wordt het «a hell of a job» -ik leef me helemaal in minister Eurlings in – om die doelstelling te halen. Het planbureau constateert nuchter dat we in 2020 ergens tussen de 27 en 37 megaton uitkomen. Onzekerheid is dus troef. Dit AO schiet misschien tekort om alle alternatieve maatregelen met de minister door te nemen, maar mijn fractie blijft hierop hameren. Minister Eurlings bouwt snelwegen, havens en vliegvelden, waarmee hij de uitstoot verder opjaagt. Hij heeft torenhoge verwachtingen van biobrandstoffen en het tempo waarin Europa de auto-industrie weet aan te sporen, maar hij treuzelt met alle maatregelen om zelf de uitstoot te beperken: de kilometerheffing, openbaar vervoer of eerlijke prijzen voor vliegtickets. Dat moet niet alleen beter; dat kan ook beter. Ik hoor graag van de minister hoe hij deze «hell of a job» gaat klaren.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun inbreng in eerste termijn. Er is een gedifferentieerd pakket vragen aan de orde geweest. Er staan ook veel verschillende onderwerpen op de agenda. Ik wil aan de hand van de volgorde van die onderwerpen ingaan op alle vragen, na een korte algemene inleiding. Het gaat over de subsidiëring van halfopen retrofit roetfilters van vrachtwagens, de Spoorlaan in Utrecht, de sloopregeling, gemeentelijke milieuzones, gedifferentieerde parkeertarieven, de Monitor en Verkenning Schoon en Zuinig, het CE-rapport over de CO₂-effecten van zuinige auto's, waarover eigenlijk niets is gevraagd, het programma Gecombineerde luchtwassystemen en de meetresultaten van het aanvullend onderzoek naar roetfilters. Op het laatstgenoemde punt heb ik begrepen dat een brief die wij wel hebben verzonden en die ook op de agenda staat, niet bij de Kamer terecht is gekomen. Dat is een brief van 25 juni. Alle over dit punt gestelde vragen worden in die brief beantwoord. Ik zal straks ingaan op de vragen; dit lost zich dus vanzelf op. Ik geef de brief nu even door, zodat we in ieder geval weten of de Kamer die tekst heeft.

De **voorzitter**: Wij laten de brief nu kopiëren, zodat iedereen die toch heeft als er bij ons iets mis is gegaan.

Minister **Cramer**: De brief staat op de agenda en moet er dus zijn. De afgelopen twee jaar hebben wij met elkaar gesproken over het ontwikkelen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, het NSL, en over het uitwerken van wetgeving en rekenmodellen. Dat hebben we met succes gedaan. Er ligt nu een adequaat programma om te zorgen voor goede luchtkwaliteit in Nederland, Gezondheid voorop. Vandaag hebben we het vooral over de uitvoering. Daar ben ik blij mee, want dan zetten wij stappen in het doen. Het gaat immers om de uitvoering. Ook al is het NSL nog niet van kracht – het zal naar verwachting op 1 augustus van kracht worden – we zijn wel al volop bezig met de uitvoering van het maatregelenpakket. Om een paar voorbeelden te noemen: 65 mln. voor elektrisch vervoer; het aanpakken van vuile oude vrachtwagens, onder andere door die niet te laten rijden binnen de milieuzone; een derde van het meest voorkomende type vrachtwagen heeft een roetfilter en er zijn al meer dan 10 000 aanvragen ingediend voor de slooppremie. Met de derogatie kan het NSL van start gaan. Aan de start, wat mij betreft! Of, in termen van Milieudefensie: zelf meten is beter weten. Nu doen is snel groen! De Europese Commissie heeft vandaag een besluit genomen over derogatieverzoeken van negen andere lidstaten. Dat is opvallend. Onder andere Frankrijk en Spanje krijgen geen derogatie. Van de negen lidstaten hebben er zes geen derogatie gekregen en drie slechts deels. Met andere woorden: wij zijn op dit punt een uitzondering door de prestatie die wij met het NSL hebben geleverd. De derogatie geeft uitstel tot midden 2011 voor het fijnstof en voor de NO₂ tot 1 januari 2015, maar het gaat ook om de gezondheid. Hoe sneller wij maatregelen invoeren, hoe minder mensen onnodig bloot worden gesteld aan luchtvervuiling, maar juist omdat wij veel vaart willen maken met maatregelen, lopen we soms inderdaad tegen problemen op. Dat is niet leuk, maar wel een feit. Die problemen zijn bekend en staan op de agenda. Ik hoop dat ik met mijn antwoorden voldoende antwoord zal geven op alle vragen. Niet alleen bij het Rijk maar ook bij de gemeenten zijn we inmiddels van start gegaan. Er gaan een heleboel dingen goed. Ook daar moeten wij natuurlijk heel tevreden over zijn.

Het eerste onderwerp is de subsidiëring van de halfopen retrofit roetfilters. Veel Kamerleden hebben daar vragen over gesteld. Deze subsidiëring is een van de onderwerpen met een tegenvaller; laat ik daar gewoon duidelijk over zijn. In 2007 is gekozen voor subsidiëring, omdat uit onderzoek bleek dat halfopen retrofit roetfilters minder effectief zijn dan af-fabriek roetfilters, maar nog steeds een reductie van 30% tot 50% opleveren. Dat is wat wij toen wisten. Dan moet je natuurlijk een afweging maken: verder onderzoek doen of meteen beginnen met de uitvoering op basis van bestaand onderzoek. Gesteund door de Kamer heb ik voor het laatste gekozen. In februari van dit jaar kwamen er signalen dat het effect van de halfopen roetfilters tegenviel. De reden is dat deze roetfilters bij lage snelheden minder effectief zijn. Dat was overigens niet de reden waarom in 2007 vragen zijn gesteld, zoals de heer Boelhouwer zojuist zei. Die vragen hadden te maken met mogelijke gezondheidseffecten van dit type roetfilter. Omdat er uit kostenefficiëncyoverwegingen gunstigere maatregelen te nemen zijn, heb ik toch besloten om de regeling stop te zetten, maar de subsidiëring heeft wel degelijk effect gehad. Ten eerste zijn mede door de milieuzones vervuilende auto's ingewisseld voor schonere auto's. Ten tweede hebben de halfopen roetfilters toch tot enig effect geleid, namelijk tot 20% in de stad en tot 40% op de snelweg. Er is dus nog steeds sprake van een gezondheidswinst. Daar wil ik heel helder over zijn.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik ben echt stomverbaasd, want ik heb vanaf maart 2007 steeds gevraagd of die dingen werken. Er waren immers signalen uit onderzoek van de Technische Universiteit Delft dat het rendement volstrekt onvoldoende was. Daarbij ging het om de vraag of die roetfilters wel werken, naast het punt van de volksgezondheid. Dat is hier twee jaar lang gevraagd en twee jaar lang is geroepen dat ze werkten. En dan krijg ik nu het antwoord dat het om iets heel anders gaat en dat ze wel een beetje hebben gewerkt. Ik denk dat je echt moet zeggen dat er, nog los van de personenauto's – daar gaan we blijkbaar onverdroten mee verder – helaas 136 mln. in de plomp is gegooid. Ik vind het uiterst teleurstellend dat de minister verdedigt dat al die onderzoeken goed waren en dat zij pas ongeveer in februari een reactie kreeg. Ik wil echt uitgezocht zien – wellicht moet de Rekenkamer dat doen – hoe het mogelijk is dat dit gebeurt. Het gaat wel om geld van de belastingbetaler.

Minister **Cramer**: Ik begrijp de ontevredenheid van mevrouw Neppérus heel goed, maar wij hadden andere rapporten die aantoonde dat ze wel zouden werken. Zoals de heer Boelhouwer al zei: ik baseer mij op het advies van deskundigen. Ik heb verschillende rapportages gekregen die helemaal niet in de richting leiden dat dit anders zou uitpakken. Wij wisten dat zij niet optimaal werkten; dat heb ik zojuist gezegd. Er was een reductie van 30% tot 50%. Dat wisten we allemaal, maar dat er zo'n duidelijk verschil was tussen langzaam en snel rijden, bleek pas uit onderzoeken die in februari uitkwamen, na onderzoeken waarover wij steeds hebben gerapporteerd. Ik kan alleen werken met resultaten die mij meteen scherp maken: hola, als dit zo is, wat moet ik dan doen? Daarom heb ik meteen actie ondernomen en ook vervolgonderzoek laten doen. Daarover hebt u een tweede brief gekregen, die u nu inmiddels bekend is.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Het ging mij ook om de personenauto's, maar daarover staat niets in de tweede brief. Ik kom echter terug op het kernpunt: in maart 2007 zei de Technische Universiteit Delft heel helder dat de halfopen roetfilter veel minder goed functioneerde dan werd gezegd. Ook het RIVM had overigens aarzelingen. We kregen toen nog altijd juichende brieven van TNO, dat op basis van drie auto's constateerde dat de halfopen roetfilter wel goed functioneerde. Ik denk dus dat de minister al veel eerder en opener die vraagtekens had moeten durven benoemen. Het is goed dat zij in februari heeft ingegrepen, maar ik wil dit uitgezocht zien. Is de minister bereid om dit te laten onderzoeken? Ik vind het heel vreemd dat dit kan gebeuren.

Minister **Cramer**: Het is een complex onderwerp en we moeten ook een groot verschil maken tussen de zware vrachtauto's en de personenauto's. Dat staat overigens ook in de beantwoording van Kamervraag 33 (30 175, nr. 83). Dat stuk kent u en daarin is die vraag door ons beantwoord. In dat antwoord staat heel duidelijk dat er een verschil is tussen de halfopen filters op zware voertuigen en de halfopen filters op personenauto's. Dat is in beginsel ook logisch vanwege de verschillen in ontwerp en belasting. Ik hoef dat niet te herhalen, want dat is u allemaal bekend. Mijns inziens moet u ook respecteren dat wij meteen aan de bel trekken wanneer wij andere getallen krijgen dan voorheen. Wij houden onszelf in ieder geval scherp en houden niet zomaar de oude lijn aan. Wij konden niet reageren op de nieuwe informatie voordat wij die nieuwe informatie hadden. Bij personenauto's ligt het echt anders. Dat wordt eerst nog goed geanalyseerd. Die analyse is bijna klaar en zal uitmonden in een advies. Dan pas neem ik een besluit over de personenauto's. Op dit moment lijkt het bij de personenauto's gunstiger uit te pakken dan bij de vrachtwagens.

De **voorzitter**: Het lijkt mij dat de vragen en de antwoorden korter kunnen.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik blijf het dan maar gewoon herhalen. Er was al twee jaar lang informatie. Is de minister bereid om te onderzoeken hoe het kon dat er binnen het departement een eenzijdig beeld was ontstaan? Mijn tweede vraag betreft de personenauto's. Wat is gunstiger dan iets wat niet werkt? In welk perspectief moeten wij dat dus zien en wanneer kunnen wij die uitkomsten verwachten?

Minister **Cramer**: Ik zei al dat wij nu bezig zijn met het onderzoek naar de halfopen roetfilters bij personenauto's. Ook de heer Boelhouwer heeft daar trouwens een vraag over gesteld. Ik kom binnenkort, na het zomerreces, met een rapport. Dan neem ik een besluit. Het gaat namelijk wel om maatregelen die ook gezondheidseffecten hebben. Ik zal daar dus zeer duidelijk en scherp op letten, ook bij een gering effect, want er is een verschil tussen de effectiviteit voor de NOx en de effectiviteit voor het fijnstof. Voor het fijnstof werkt dit veel beter. Daar komen wij straks op terug.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb de brief snel gelezen. Bij het laatste punt, het vierde punt, staat dat er nog steeds filters gemonteerd gaan worden en dat dit ook een ticket geeft voor de milieuzones. Dat vind ik heel apart. Worden de doelen dan gewoon niet gehaald? Deze retrofit roetfilter levert immers minder op dan oorspronkelijk werd gedacht. Hoe wordt dat gecompenseerd? De opbrengst voor de luchtkwaliteit is immers minder. We blijven dit toestaan. Dat is toch een beetje de wereld op zijn kop. Gaat u met de gemeenten in overleg om dit te compenseren?

Minister **Cramer**: Vanzelfsprekend heeft dit enig effect, maar ik zei al dat de vuilste vrachtwagens nu al geweerd worden. Dat betreft de Euro 0, 1 en 2. Daarvoor was die combinatie ook bedoeld. In die zin hebben we dus al heel veel kunnen inboeken. Bovendien emitteert een derde van het meest voorkomende type vrachtwagen, namelijk de Euro 3, nu veel minder fijnstof. De problematiek valt in termen van het NSL dus heel erg mee. Als we nog problemen hebben, laten wij dat onmiddellijk aan het NSL weten, maar we hebben al enige marge ingeboekt in het NSL.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was niet helemaal mijn vraag, want het is wel minder dan gedacht. Ik wil er dus helderheid over hoe dit gecompenseerd gaat worden. We kunnen immers vaststellen dat het filter lek is.

Minister **Cramer**: We hebben er al rekening mee gehouden. De slooppremie is er nu ook extra bij. Ook het resultaat daarvan kan dus ingeboekt worden. Alles bij elkaar zitten wij nu dus wél goed. Wanneer ik de resultaten heb van de analyse van de halfopen roetfilters bij personenauto's, zal ik de Kamer nader berichten welk effect die analyse mogelijk heeft. Dat wil ik wel toezeggen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Precies. En begrijp ik ook goed dat de effecten van de roetfilters en de andere effecten net zulke schone of vieze- het is maar hoe je het wilt noemen – lucht opleveren dan oorspronkelijk werd gedacht toen u met die roetfilters begon? Het gaat uiteindelijk immers om wat mensen inademen.

Minister **Cramer**: Het antwoord is «ja».

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Krijg ik dat ook nog cijfermatig onderbouwd toegestuurd?

Minister **Cramer**: Ja. Ik ga door met de vraag van de heer Boelhouwer of TNO aansprakelijk kan worden gesteld voor de schade als gevolg van het advies. Ik heb al aangegeven dat het kabinet voor deze subsidiëring heeft

gekozen vanuit het oogpunt van het milieu. We wisten dat er nog onzekerheid bestond. Die keuze is ook door de Kamer gesteund. Het is dus niet mogelijk om TNO hiervoor aansprakelijk te stellen.

De heer Boelhouwer vroeg ook waarom het niet functioneren geen deel uitmaakt van de typekeuringseisen. Dat is omdat het om een heel nieuw terrein gaat waarvoor nog geen eisen in het typekeuringsbesluit zijn opgenomen. De laatste onderzoeken tonen overigens aan dat het effect mogelijk toch weer groter is dan op dit moment wordt verondersteld. Daar kunnen we dus echt nog niet een officiële keuring op zetten.

De luchtkwaliteit in ons land verlangt snel maatregelen. Alleen maatregelen verbeteren de luchtkwaliteit; onderzoeken doen dat niet. We moeten dus met zijn allen aan de slag. Eén ding is namelijk niet onzeker, namelijk dat uitvoering van maatregelen nodig is om aan alle grenswaarden te voldoen en daarmee ruimte te bieden voor het doorgaan van projecten. Met lagere kosten en beperktere subsidie konden veel transporteurs over de streep worden getrokken om schoner te gaan rijden. Dat is echt een enorme stap voorwaarts. Dat wil ik echt even onder de aandacht brengen. De stimulering van roetfilters zorgde er samen met de stimulering van de aanschaf van Euro 4- en Euro 5-vrachtwagens voor dat de oude Euro 0- en Euro 1-vrachtwagens versneld buiten gebruik werden gesteld.

Mevrouw Spies vroeg of de tegenvaller een probleem schept voor het voldoen aan de doelstellingen van het NSL. Nee, de effecten van de retrofit roetfilter vallen tegen, maar die van de af-fabriek roetfilter zijn juist groter dan ingeschat. Ook hebben we inmiddels met de branche een overeenkomst gesloten over de versnelde invoering van bestelauto's met roetfilters. Tot slot worden roetfilters vanaf 2011 verplicht in de EU. Met andere woorden: er komen een heleboel maatregelen achter elkaar aan die snel leiden tot verbetering van de luchtkwaliteit.

Mevrouw Van Gent vroeg naar het subsidiebedrag van 80 mln. voor halfopen filters en van 56 mln. voor gesloten roetfilters. De halfopen filters hebben zeker effect gehad. Daarom was het wat mij betreft absoluut geen verspilling van geld om die voor een korte periode te gebruiken en daarmee ervoor te zorgen dat de luchtkwaliteit sneller verbeterde dan wanneer je dit niet had gedaan. Vanaf 2010 worden retrofit filters in milieuzones uitgefaseerd.

Ook over de slooppremie zijn verschillende vragen gesteld.

De heer **Jansen** (SP): Ik had over het vorige punt één vraag gesteld. Dat is de hamvraag: wat heeft de minister hiervan geleerd? Gaat zij in de toekomst wel met experimenten en opschaling werken voordat zij op grote schaal subsidie gaat uitdelen?

Minister **Cramer**: Wij leren natuurlijk van ervaringen. Deze ervaring moet ik met de Kamer delen, want we hebben samen de keuze gemaakt om de filters toch te plaatsen, ook al wisten we dat ze niet optimaal waren. Dat geldt vooral voor de halfopen filters. Ik weet dat mevrouw Neppérus zich altijd voorzichtig en twijfelend heeft uitgedrukt. Zij was degene die altijd vragen stelde over de keuze. We hebben echter met zijn allen gemeend dat we er goed aan deden om wel over te gaan op de halfopen roetfilters. Dat we nu merken dat ze nog wat minder goed zijn, komt doordat we constant onderzoek hebben gedaan. Er waren bovendien ook andere onderzoeken, die helemaal niet deze slechte cijfers als uitkomst hadden. Kortom, we hebben gehandeld zodra we dat konden.

De **voorzitter**: De vraag van de heer Jansen was echter wat u ervan geleerd hebt.

De heer **Jansen** (SP): Wij hebben er in ieder geval van geleerd dat we ons niet twee keer aan dezelfde steen moeten stoten. Stoot de minister zich

wel twee keer aan dezelfde steen of gaat zij het de volgende keer anders aanpakken, met bijvoorbeeld een proefserie?

Minister **Cramer**: Je leert altijd van dit soort ervaringen. Ik ben er echter helemaal niet zo ongelukkig mee dat we dit gedaan hebben, want we hebben met deze maatregelen wel degelijk een heleboel bereikt. Dat we meer hadden bereikt als de filters beter waren geweest, soit! Misschien zouden we voortaan langer moeten wachten. Misschien is dat wel de conclusie. We zouden geleerd kunnen hebben dat we langer moeten wachten en nog meer onderzoeken moeten doen, voordat we een maatregel nemen. Er was echter ook acute nood. Die dingen weeg je tegen elkaar af. Ik geef nogmaals toe dat je van dit soort ervaringen leert en dat wij dat bij VROM zeker ook doen, samen met V en W.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Over acute nood gesproken: het lijkt wel of de minister deze ondingen hier nog steeds met verve zit te verdedigen, maar dat ter zijde. Ik wil de minister vragen of zij nu klaar is met de bestelbusjes. Zij sprak over versnelde invoering van de filters bij bestelauto's. Komt de minister daar nog op terug?

Minister **Cramer**: Ja, ik kom daar nog op terug.

Er zijn vragen gesteld die verband houden met de slooppremie en gerelateerd zijn aan de gemeentelijke milieuzones. De sloopregeling voor oude auto's is een groot succes. Zij is op 29 mei van kracht geworden en kent nu meer dan 15 000 aanvragen. Dat zijn er een heleboel in korte tijd. Uit berekeningen blijkt dat deze regeling kan leiden tot 1% tot 2% minder concentratiebijdrage door het totale verkeer. Enkele gemeenten zijn van plan om ook hun gemeentelijke sloopregeling in stand te houden, om het effect te versterken. De heer Boelhouwer vroeg hiernaar. Het gaat dus inderdaad om «erbovenop». De sloopregeling wordt gefinancierd door het Rijk en door de branche wordt 20 mln. bijgedragen, met 10 mln. in reserve. Wij financieren deze activiteit dus met elkaar.

De milieuzone voor vrachtwagens werpt inmiddels, twee jaar na inwerkingtreding, zijn vruchten af. Acht gemeenten hebben inmiddels een milieuzone voor vrachtwagens en er wordt in alle gemeenten gehandhaafd. Gemiddeld bereiken we hiermee een milieuwinst van 0,2 tot 1,1 microgram NO₂ en van 0,1 tot 0,6 microgram fijnstof. Dit maakt een milieuzone voor vrachtauto's een van de meest effectieve maatregelen voor verbetering van de binnenstedelijke luchtkwaliteit.

In ons maatregelenpakket zit ook de invoering van milieuzonebestelwagens, waarnaar mevrouw Van Gent vroeg. Zoals zij heeft kunnen lezen in mijn brief van 8 mei 2009, heb ik in overleg met de gemeenten en het bedrijfsleven moeten besluiten om deze maatregel (nog) niet in te voeren. De basis voor dit besluit was het signaal van TNO dat de maatregel mogelijk een tijdelijke stijging van NO₂-emissie zou veroorzaken, en NO₂ is nu net de stof waarvan de grenswaarde in ons land op sommige plaatsen nog voor problemen zorgt. Ter aanvulling: voor fijnstof is de invoering dus wel een goede zaak, maar niet voor NO₂. Van deze resultaten had men eerder wel een vermoeden, maar ze konden nog niet worden bevestigd door TNO, het RIVM en het PBL. Bovendien was er eerder nog geen sprake van een milieuzone voor bestelwagens. Bij de discussie over deze nieuwe maatregel kwamen de resultaten van onderzoeken beschikbaar en heeft het kabinet ervoor gekozen de milieuzone voor bestelwagens vooralsnog niet in te voeren. Ik zeg «vooralsnog», want op een gegeven moment wordt het namelijk wel weer zinvol. Als we met de nieuwe lichte bestelauto's werken, is er wel een effect. Bij de nieuwere bestelauto's doet zich dit probleem namelijk niet voor, vandaar dat ik ernaar streef om deze maatregel vanaf 2013 wel in te voeren, indien nodig. Daar is ook de branche het mee eens.

Mevrouw **Spies** (CDA): Even op de achterkant van een sigarendoos: wanneer is het geld voor de sloopregeling op? U hebt 65 mln. Daar komt maximaal 30 mln. bij vanuit de branche. We hebben nu 15 000 aanvragen in één maand tijd, dat is 15 mln. U kunt wel ongeveer uitrekenen dat het geld in november van dit jaar op is. En dan?

Minister **Cramer**: Ik kijk naar minister Eurlings, want die was ook zo enthousiast over de sloopregeling en hij heeft in een enthousiaste bui gezegd: als het heel erg goed gaat en de regeling een reuzegroot succes wordt, dan draag ik ook nog een steentje bij. Zo is het in elk geval overgekomen bij de branche. Door de branche wordt er dus enigszins op gerekend dat we misschien toch nog iets langer kunnen doorgaan. Hierover laat ik echter liever minister Eurlings aan het woord, want misschien zei hij het in een enthousiaste bui.

Mevrouw **Spies** (CDA): Even alle gekheid op een stokje. Als de regeling in dit tempo doorgaat, hebben we geld voor een halfjaar en dan is het op.

Minister **Cramer**: We hebben nu natuurlijk een piek, want iedereen heeft zitten wachten. Nu zijn er heel veel aanvragen, dus het lijkt erop dat het budget snel kleiner wordt. We hebben echter wel het vermoeden dat het aantal aanvragen zal dalen en het geld dus minder snel op zal raken dan nu lijkt. Dan zou extra geld niet nodig zijn. Laten we dus eerst even afwachten hoe het loopt en nu nog niet speculeren over het al dan niet ondernemen van actie.

Mevrouw **Spies** (CDA): We zijn door schade en schande wijs geworden, ook bij andere regelingen, en we moeten leren van onze eigen fouten. Dit is een tijdelijke regeling, want zij zit in het crisis- en herstellepakket. Het managen van verwachtingen is bij zo'n regeling ontzettend belangrijk en het moet helder zijn dat de regeling een plafond kent en op enig moment, als het geld op is, ophoudt te bestaan. Ik reken erop dat de minister dat helder met de branche heeft afgesproken. We kunnen de ellende in het najaar namelijk al uittekenen.

Minister **Cramer**: Hier kunnen we kort over zijn. Dit is echt klip-en-klaar aan de branche gemeld. Er is dus geen enkele twijfel over. Het is een tijdelijke regeling. We hebben een bepaald bedrag en daar gaan we het mee doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nog een tip voor de sloopregeling; ik ben de beroedste niet. Deze tip is ook leuk voor minister Eurlings, voor als het geld op is. Ik heb begrepen dat je een verwijderingsbijdrage betaalt als je een auto koopt, waarvan de auto gesloopt kan worden. In de pot van verwijderingsbijdragen zit 160 mln. en dat geld wordt beheerd door de autosector via Auto Recycling Nederland. De pot zit bomvol, doordat de meeste auto's niet worden gesloopt maar worden verkocht aan Oost-Europa. Als er dan toch een sloopregeling moet komen, lijkt het ons wel een goed idee om daarvoor deze pot te gebruiken. Zo hoeven we niet nog eens extra geld te halen uit onze rijksbegroting.

Minister **Cramer**: Over de verwijderingsbijdrage hebben we met elke branche een duidelijke regeling, ook met ARN. De afspraken zijn dusdanig dat ARN zich keurig houdt aan wat we hebben afgesproken. ARN levert nu 20 mln. uit het fonds en als het goed loopt nog eens 10 mln. ARN doneert dus gewoon mee. Dat is het punt dus niet. In het fonds moet ook een buffer blijven. Mevrouw Van Gent noemt een bedrag, maar ARN heeft heel duidelijk gemaakt waarom het dat bedrag absoluut nodig heeft. De

branche werkt mee en we werken samen aan het verwerken van al die auto's die binnen de sloopregeling passen.

De heer Boelhouwer vroeg naar de verkregen derogatie. Verkregen derogatie betekent niet dat we verder geen haast gaan maken met het terugdringen van NO₂, want dat zijn we gewoon verplicht. Daar zal ik dus aan blijven werken; ik kan de heer Boelhouwer op dat punt dus geheel geruststellen. Datzelfde geldt voor andere zaken die hierop betrekking hebben, want het NSL op papier hebben is één ding, maar het moet ook uitgevoerd worden en daarbij moeten we ons houden aan alles wat we op papier hebben gezet.

De heer **Jansen** (SP): Is de minister klaar met het onderdeel sloopauto's?

Minister **Cramer**: Nog niet helemaal.

De heer **Jansen** (SP): Ik had twee vragen gesteld, namelijk over de driemaandenregeling en over de export van sloopauto's.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister nu eerst alle vragen over de sloopregeling behandelt.

Minister **Cramer**: Ik zal er snel doorheen gaan. Hoe loopt het met de sloopregeling? Op die vraag van mevrouw Spies heb ik al antwoord gegeven. Welke milieueffecten heeft de sloopregeling? Dat heb ik ook al naar voren gebracht.

De heer Boelhouwer vraagt of uit het berekenen van de kostprijs van de auto is af te leiden dat de regeling inmiddels in werking is. Dat kunnen we inderdaad concluderen. De sloopregeling is op 27 mei gepubliceerd in de Staatscourant en op 29 mei in werking getreden. Daarmee heb ik uitvoering gegeven aan het streven van het kabinet om snel maatregelen te nemen in het kader van de economische crisis.

De heer Boelhouwer vroeg ook wat de bijdrage is van de autobranche aan de sloopregeling, ter verhoging van het totale budget. Die vraag heb ik ook al beantwoord. Er is een bijdrage uit het ARN-fonds. De rijksbijdrage is 65 mln. en de bijdrage uit het ARN-fonds is 20 mln., met mogelijk nog een ophoging van 10 mln.

De heer Jansen vroeg naar de driemaandenregeling voor sloopauto's. Kunnen we zeker weten dat auto's in Nederland worden gesloopt? Een sloopauto mag niet snel op een andere naam worden gezet, anders kan er flink mee worden gesjoemeld. Dat betekent dat we de driemaandenregeling ook echt in acht moeten nemen. De controle door ARN leidt ertoe dat een auto bij een erkend demontagebedrijf moet worden gesloopt en ARN kan hoge boetes opleggen als een auto niet volgens de regels wordt gesloopt. De auto's worden inderdaad in Nederland gesloopt.

De heer **Jansen** (SP): Dus het is niet mogelijk dat er wordt geëxporteerd naar een erkend bedrijf elders in Europa en de auto's vervolgens lekker doorrijden? Wat betreft de driemaandeneis voor de apk vraag ik de minister om uit te leggen wat er de ratio van is dat een auto nog drie maanden apk moet hebben om voor de sloopregeling in aanmerking te komen. Niemand snapt dat, ik ook niet. Waarom is dat?

Minister **Cramer**: Omdat de auto's anders uit het wagenpark zijn. Je wilt dat er niet twee keer wordt gebeurd.

De heer **Jansen** (SP): Je kunt zeggen dat er een geldige apk moet zijn. Dat zou een normale, redelijke eis zijn. De minister vindt echter dat er nog drie maanden een geldige apk moet zijn. Dat snapt niemand en ik ook niet.

Minister **Cramer**: Ik heb het antwoord al gegeven. Over de sloop kan ik zeggen dat het uitgangspunt is dat wij hier in Nederland slopen. Aangezien de ARN daartussen zit, is dat gemakkelijk te controleren. Er was ook een andere vraag de betrekking heeft op de geldige apk. Ik weet niet of ik die hiermee ook heb behandeld.

De heer Jansen vroeg waarom een auto die onder de regeling voor de sloop wordt aangeboden, een geldige apk moet hebben voor drie maanden. Nu moet de automobilist de auto eerst tegen hoge kosten laten repareren en dan gaat de auto naar de sloop. Met de sloopregeling richten wij ons op auto's die anders nog zouden blijven rijden en proberen wij te voorkomen dat subsidie wordt verleend voor auto's die ook zonder deze regeling gedemonteerd zouden worden. Oneigenlijk gebruik, zogenaamd freeridgebruik van de regeling, wordt hierdoor zo veel mogelijk voorkomen. Het apk-bewijs van de te demonteren auto, voor zover deze apk-plichtig is, moet ten minste nog drie maanden geldig zijn. Auto's die aan die voorwaarde niet kunnen voldoen, zouden in veel gevallen op korte termijn toch al gedemonteerd worden.

De heer **Jansen** (SP): Nu gaan dus alle freeriders die nog drie maanden hebben, mee profiteren. Dat is althans zo in uw redenering, want ik vind het geen freeriders. Met deze regeling is het toch pappen en nathouden? Er is toch geen essentieel verschil?

Minister **Cramer**: Ik ben het niet met u eens en ik heb mijn antwoord zojuist gegeven.

De heer Boelhouwer vroeg of een milieuzonegemeente toch vrachtwagens met halfopen roetfilters kan weren uit de binnenstad. Nee. Daar is ook geen reden toe, omdat het tegenvallend effect op de luchtkwaliteit zeer beperkt is. De afname van de concentraties blijft, maar is maximaal 6% kleiner.

Mevrouw Van Gent zegt dat ik het in mijn brief heb over uitstel van de invoer van milieuzones. Ik heb haar vraag mijns inziens al beantwoord. Ik vind het belangrijk dat van uitstel geen afstel komt. Zoals ik al zei, gaan we de milieuzoneregeling voor bestelauto's opnieuw uit de kast halen als de nieuwe lichte bestelauto's in het wagenpark zichtbaar is. We hebben namelijk de afspraak met de branche om deze maatregel rond 2013 alsnog te overwegen, als dat nodig is in verband met de luchtkwaliteit.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat moet ik allemaal nog zien. Eerst zien en dan geloven. Er zijn natuurlijk allemaal economische dipjes, zoals de minister weet, en het kabinet heeft het crisis- en herstelpakket gemaakt. Er worden wel nieuwe bestelbusjes aangeschaft en dat kun je ook voor vrachtwagens afvragen. De minister heeft de regeling al klaar liggen. Waarom geeft zij dan gemeenten, zeker die gemeenten die grote problemen hebben met de luchtkwaliteit, niet de mogelijkheid om de vervuilende bestelbusjes te weren uit de stadscentra? Het lijkt wel of de deal met de branche belangrijker is dan het goed kunnen luchten door de stadsbewoners.

Minister **Cramer**: Ik zit erbovenop om te zorgen dat de luchtkwaliteit zo snel mogelijk toeneemt. Wij nemen maatregelen die zoden aan de dijk zetten en als wij constateren dat de regeling op dit moment voor de bestelwagens geen zin heeft, is het niet zinvol om haar nu door te voeren. Als de maatregel mogelijk wel nodig is omdat we luchtkwaliteitsdoelen niet halen en het in 2013 wel zinnig zou kunnen zijn, komen we daarop terug. Nu niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind 2013 veel te laat, maar ik denk dat die boodschap wel is doorgekomen. Als we de route van de minister echter volgen, moet deze maatregel uiterlijk op 1 januari 2013 worden

uitgevoerd. Dan moeten we niet nog eens gedurende heel 2013 met elkaar gaan vergaderen over de aanpak.

Minister **Cramer**: We zijn een schoolvoorbeeld van het behalen van de doelen. Ons programma steekt met kop en schouders uit boven de programma's van andere landen. Natuurlijk zal ik ervoor zorgen dat 2013 de datum is om de maatregel door te voeren als dat nodig is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was echt mijn vraag niet. Ik wil gewoon weten of de minister voorbereid is om deze maatregel met ingang van 1 januari 2013 in te voeren, als dat nodig is.

Minister **Cramer**: Ik herhaal mezelf. We hebben de afspraak met de branche dat we het zullen doen als het nodig is en dat bezien we tegen die tijd wel.

Mevrouw Van Gent had ook een vraag over het TNO-rapport met nieuwe inzichten in de uitstoot van bestelauto's. Dat rapport zou niet openbaar zijn. Daar is echter geen sprake van, want er zijn geen aparte TNO-rapportages of onderzoeken. De nieuwe emissiegegevens zijn onderdeel van de set emissiegegevens die ik jaarlijks laat actualiseren en vervolgens beschikbaar stel ten behoeve van het maken van luchtkwaliteitsberekeningen. Deze gegevens zijn gewoon op de website van VROM te bekijken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De gegevens zijn beschikbaar, maar ik heb begrepen dat het rapport niet beschikbaar is.

Minister **Cramer**: Ik zeg nogmaals: er is geen rapport. Er zijn gegevens, die keurig op de website staan.

Er is nog een vraag over dit onderwerp, van de heer Jansen. Hij vroeg of ik kan garanderen dat de ingeleverde auto's ook daadwerkelijk worden gesloopt en niet meer op de weg komen. Mijns inziens heb ik die vraag al beantwoord. Hoe ga ik het controleren? Over de uitvoering en de fraudebestendigheid is tevoren met de autobranche en de demontagebranche uitgebreid nagedacht. Kwade opzet valt natuurlijk nooit helemaal uit te sluiten, maar wel te minimaliseren. Zodra de auto door een erkend demontagebedrijf is ingenomen, moet dit bedrijf de auto afmelden in het kentekenregister van de RDW. Deze afmelding is een voorwaarde voor de subsidievaststelling en -verstrekking. Daarmee hebben we het systeem zo goed mogelijk gesloten.

Ik zal proberen om snel door het onderwerp van de gedifferentieerde parkeertarieven heen te gaan. Er zijn al een paar brieven over gestuurd aan de Kamer. Sommige sprekers, onder wie mevrouw Van Gent, zijn teleurgesteld over het uitstel. Zij wil echter wel dat ik een goed werkend en uitvoerbaar systeem op poten zet, met als doel dat de proef met gedifferentieerde parkeertarieven in 2011 van start kan gaan. Wij leren van de ervaringen. Voorwaarde is wel dat de betrokken gemeenten deze proef nog steeds met volle overtuiging gaan uitvoeren. Het is en blijft immers een lokaal in te zetten maatregel, waartoe gemeenten zelf moeten besluiten.

Mevrouw Van Gent vindt dat ik in 2012 moet stoppen met de gedifferentieerde parkeertarieven als ze wel werken. De gedifferentieerde parkeertarieven vormen een maatregel van de gemeenten. Als er gezondheids- of kwaliteitseffecten zijn, heeft het zeker nut om door te gaan, want we moeten ook na 2012 aan de normen blijven voldoen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hier ontstaat een gigantisch misverstand. Ik heb gevraagd waarom het experiment voor vier jaar dichtgespijkerd moet worden. Als je in 2011 begint, moet je dan bijvoorbeeld in 2012 gemeenten niet de kans geven om aan te haken als het werkt?

Minister Cramer: Ik zei net dat dit een proef is. Op grond van de proef gaan we bezien of er inderdaad meer gemeenten aanhaken als de maatregel effectief is en we met zijn allen vinden dat hij werkt. We zijn nu echter met een proef bezig en we hebben net samen vastgesteld dat het goed is om eerst op kleine schaal te werken, voordat je iets op grote schaal uitrolt.

Over Utrecht kan ik superkort zijn, want dat is een lokale aangelegenheid. Zowel de heer Jansen als de heer Boelhouwer stelde in eerste termijn het Utrechtse project Spoorlaan aan de orde. Daar zijn inderdaad veel vragen over gesteld. Dit is in eerste instantie echt een zaak voor de gemeente Utrecht, waarbij ik niet als eerste aan de lat sta. De gemeente zorgt ervoor en ik moet zorgen dat zij het plan adequaat indient.

De heer **Jansen** (SP): Dat heb ik in mijn bijdrage ook gezegd, maar de vervolgvraag is wat de minister doet om ervoor te zorgen dat de gemeente waarmaakt wat zij belooft. In dit geval gaat het om 31 beloven en 100 waarmaken. Dat kan zij als minister van VROM toch niet accepteren?

Minister Cramer: De gemeente maakt het waar en overlegt ons daarvan de gegevens. Wij werken er met zijn allen op zo'n manier aan dat de gegevens die de gemeente indient, adequaat zijn.

Mevrouw Spies heeft zorg uitgesproken over de gecombineerde luchtwasers. Ik deel die zorg, want het is een race tegen de klok om ervoor te zorgen dat we alles op tijd hebben gerealiseerd. Het budget dat ervoor beschikbaar is, blijft beschikbaar; daarover ging de concrete vraag van mevrouw Spies. Minister Verburg en ik zijn echter heel hard bezig om ervoor te zorgen dat alles op tijd is gerealiseerd. Het zijn allemaal nieuwe technieken en het is zeer lastig om alles op een goede manier tot uitvoer te brengen. Ik kom hierop zeker nog bij de Kamer terug.

Mevrouw Spies vroeg naar haar motie (30 175, nr. 71) over ziekmakende deeltjes fijnstof. In het definitieve NSL ga ik daarop dieper in. Aan het onderwerp is zelfs een apart hoofdstuk gewijd. Onderzoek wordt intensief voortgezet en richt zich juist op het punt van mevrouw Spies. We blijven er echt scherp op letten. In oktober kan ik er meer over melden.

Over het betrekken van scheepvaart bij emissiehandel ben ik met de Kamer van mening dat de scheepvaart niet achter kan blijven als het gaat om luchtkwaliteit en om de broeikasproblematiek. Het onderwerp stond ook gisteren weer op de agenda toen ik in Groenland discussieerde over het behalen van de reducties die nodig zijn voor 2020. Daarbij werd nogmaals bevestigd dat «bunker fuels» een heel belangrijk deel uitmaken van de problematiek. Het is echter niet gemakkelijk, want zoals de Kamer weet is de IMO een zeer verdeelde club. Misschien wil minister Eurlings hier ook nog iets over zeggen. Wij werken hier echter hard aan en wij zijn in Europees verband zeer duidelijk degenen die dit punt telkens aan de orde stellen in de Milieuraad en de Transportraad.

De heer Jansen vroeg naar de school in Roosendaal die te dicht bij de snelweg komt. Ik heb zijn vraag al beantwoord in het AO dat speciaal ging over het AMvB over gevoelige bestemmingen en de goede ruimtelijke ordening die daarbij noodzakelijk is. Ik herhaal mezelf als ik weer antwoord geef op deze vraag, die de heer Jansen de vorige keer ook heeft gesteld.

De heer Jansen vroeg ook naar het rapport Olievlek. Dat is een twaalf jaar oud rapport over afval. Aan een antwoord wordt nog gewerkt. Ik zal dat voor het eind van het reces aan de Kamer sturen, zodat ook de heer Poppe daarop kan reageren.

Het Actieplan stille banden gaat ook mij aan het hart. De Europese richtlijn is aangepast: er is nu een wat verscherpte geluidsnorm. Als het aan ons had gelegen, had hij scherper gekund. Ik heb me daar in de Milieuraad wel hard voor gemaakt. Het nationale programma is gestart om samen met de marktpartijen de introductie te versnellen. We hebben straks een

AO over duurzaam inkopen en duurzaamheid staat wel in de eisen ten aanzien van het wagenpark van de overheid. Ook de marktpartijen zouden gebaat zijn bij een snellere introductie.

De heer Boelhouwer stelde een vraag over walstroom. Wij vinden het interessant om nationaal iets te doen met scheepvaart. Veel moet internationaal in IMO-verband gebeuren en dat gaat veel trager. Er loopt nu een pilot in de Maashaven, die ik heb bezocht. Wij hopen op een goed resultaat. Op dit moment is het niet mogelijk om de maatregelen breder te gaan toepassen. Indachtig eerdere opmerkingen in dit AO zeg ik ook hier: eerst de pilot en dan opschalen.

De heer Jansen vroeg naar de stand van zaken rond Euro 3 voor schonere brommers. De Europese Commissie is op dit moment bezig met het uitwerken van een voorstel. De nieuwe Commissie, die in september aantreedt, zal dit voorstel zo snel mogelijk publiceren.

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik denk dat ik vrij kort kan zijn. Er zijn enkele vragen gesteld die op mijn terrein liggen. Daar kom ik snel aan toe, maar ik wil vooraf iets zeggen over de actualiteit van de duurzame mobiliteit in het kader van de klimaatopgave, een onderwerp dat zowel breed in de maatschappij als voor de commissie, de minister van VROM en mijzelf uitermate belangrijk is. De sector verkeer en vervoer is volop in beweging om de klimaatdoelstellingen van het kabinet te halen. Ik zie dan ook geen enkele reden tot pessimisme.

Samen met de sector wordt ingezet op drie sporen. Het eerste is het realiseren van het werkprogramma Schoon en Zuinig, waarvoor ik de minister van VROM nogmaals een compliment wil maken. Wat is bereikt met de derogatie, is inderdaad niet niks. We gaan het werkprogramma realiseren, want het hoort erbij en het is een absolute noodzaak. We zetten hierbij onder andere in op alternatieve brandstoffen, de kilometerbeprijzing, voertuigefficiency en gedragsbeïnvloeding. Het tweede spoor is de extra inzet door de sectorpartijen zelf, zoals vastgelegd in het sectorakkoord Duurzaamheid in Beweging, dat zeer breed in de breed geschakeerde sector is ondertekend. Het derde spoor is het stimuleren van innovaties in het kader van duurzame mobiliteit met het zogenaamde proeftuinenprogramma. Actueel daarin is het voorliggend kabinetsbesluit rond elektrisch rijden, dat vanochtend al via tal van media werd gepresenteerd maar waarover ik zelf nu niet te veel kan zeggen, zoals het hoort. Mijn ministerie investeert daar veel geld in, samen met onder andere Economische Zaken. Ik verheug me er zeer op om het plan van aanpak te kunnen presenteren.

Mevrouw Spies (CDA): De minister wordt voluit geciteerd in de diverse media over het plan voor elektrisch vervoer. Ik wil hem toch uitnodigen om minimaal hetgeen hij ons via de media heeft laten weten, hier voor te leggen en in ieder geval het traject te schetsen waarlangs hij het met de Kamer wil bespreken. Ik begrijp dat er 65 mln. is en dat er op verschillende manieren wordt ingetekend. Wij krijgen ook tal van innovaties aangereikt. Hoe kunnen we van één en één drie maken?

Minister Eurlings: Ik ben gewoon mij te houden aan de regels. Ik weet niet wie dit gelekt heeft; het komt in elk geval niet van mij en ik houd me aan de regels. Wanneer het kabinetsbesluit is genomen, zal ik de Kamer er nader inhoudelijk over informeren. De minister van VROM heeft zojuist een bedrag genoemd. Ik ga dat niet ontkennen, tegenspreken of bevestigen, maar ik houd mij gewoon aan de regels: eerst het kabinetsbesluit en dan de communicatie.

De voorzitter: Hier geldt echter: als één het gezegd heeft, staat het.

Minister **Eurlings**: Dan moet u degene die dit heeft gezegd, daarop interrumperen.

Mevrouw **Spies** (CDA): In De Telegraaf staat «volgens de minister van Verkeer en Waterstaat».

Minister **Eurlings**: Dat betekent nog niet dat ik het heb gezegd. Ik wil daar eerlijk over blijven. Ik heb er niets over gezegd tegen de pers en ik ga dat hier ook niet doen. Ik wil eerst een kabinetsbesluit hebben.

De resultaten van de ECN/PBL-studie tonen aan dat de doelstellingen van de sector verkeer en vervoer bij volledige uitvoering van het werkprogramma Schoon en Zuinig binnen bereik liggen. Hoe gaan we daar nu mee verder? In het voorjaar van 2010 wordt het programma Schoon en Zuinig geëvalueerd. Dat is het moment om te bezien of er aanvullende beleidsmaatregelen nodig zijn. Minister Cramer heeft op 15 juni jongstleden toegezegd om aan het eind van dit jaar in elk geval een lijst met beleids-opties aan de Kamer voor te leggen met dingen die wij extra zouden kunnen doen als dat nodig zou blijken. Ik werk volop mee om op kordate wijze beleidsintensivering te verkennen zodat wij, als het in 2010 nodig blijkt, extra kunnen leveren. Op deze prachtige, hete zomerdag hoor ik woorden als «a hell of a job». Als de donkere beelden allemaal waar zouden zijn, zou mijn job inderdaad bijna een hel lijken en dat is hij absoluut niet. Ik kan de Kamer geruststellen. We zitten met tal van maatregelen niet slechter, maar net beter dan was afgesproken. Ik kan niet vooruitlopen op besluitvorming, maar ik denk dat we ook met de kilometerprijs wel degelijk een zeer stevige bijdrage aan de klimaatdoelen zullen kunnen leveren.

Naast het uitvoeren van het werkprogramma Schoon en Zuinig en het sectorakkoord werk ik ook aan het ontwikkelen van alternatieve, aanvullende maatregelen. Duurzame infrastructuur hoort daar nadrukkelijk bij. Dat zeg ik tegen mevrouw Spies. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan energiezuinig asfalt en een moderne wijze van het afvangen van fijnstof, bijvoorbeeld bij de tunnelmonden. Een en ander zal te zijner tijd met de Kamer worden gewisseld. Ik wil een en ander best bezien bij de tunnelmonden waar het echt een probleem is. Ik heb gehoord dat er bij de A2-tunnel in Maastricht door de constructie geen enkel probleem zal zijn, zelfs niet bij de tunnelmonden, maar ik weet niet zeker of dat zo is. Ik zal daar nog een keer achteraan gaan. Daar waar de fijnstof echt een probleem dreigt te worden, kunnen we echter bekijken of we bij de aanbesteding dit soort experimenten kunnen meenemen. Ik wil dat graag voor de Kamer bekijken en het een keer proberen, maar dan wel bij een tunnel waarbij evident een probleem zal zijn bij de tunnelmond. Na het zomerreces laat ik de Kamer graag weten waar we een pilot willen gaan doen. Mijn volgende punt is het fietsbeleid. De heer Atsma van het CDA heeft een plan gepresenteerd dat wij als kabinet hebben omarmd als een zeer interessante ronde van voorstellen. Wij hebben gezegd dat wij erop zouden reageren. Op 9 september vindt in de Kamer een rondetafelgesprek plaats tussen maatschappelijke organisaties en Kamerleden over de initiatiefnota van de heer Atsma. Het beleidsterrein ressorteert onder de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Voor het rondetafelgesprek krijgt de Kamer van de staatssecretaris een brief over de inzet van het Rijk op het fietsbeleid. Dat is dus de facto ook een reactie op de voorstellen van de heer Atsma. Ik kan er nog niet op vooruitlopen, maar in elk geval heeft de Kamer bij het rondetafelgesprek op 9 september ook de reactie van de regering in handen. In het gesprek kan dan naast het rapport-Atsma ook de reactie van het kabinet daarop worden besproken. Als de Kamer zich hier na de vakantie weer meldt, zal de brief er liggen. Mevrouw Spies vroeg of wij een aardgasbus kunnen stimuleren. Mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat kan ik zeggen dat een aardgasbus an sich al een sluitende businesscase heeft. Het

bestaande gunstige fiscale regime werkt namelijk heel sterk door. Ons beeld is dus dat aardgas op zichzelf geen verdere stimulering ...

Mevrouw **Spies** (CDA): Dat was niet mijn vraag. Onze irritatie, die in de Kamer al door veel woordvoerders is verwoord, is dat heel veel aanbesteders van openbaar vervoer nog steeds niet nadenken, simpelweg aardgasbussen voorschrijven en daarmee duurzame en innovatieve oplossingen uitsluiten. Er gaat bovendien vanaf 9 juli een hybride bus rijden, de zogenaamde Whisper, die mogelijk heel veel positieve extra effecten heeft boven de aardgasbussen. Is de minister bereid om de verdere uitrol van die bus te helpen promoten? Ik heb nog niet eens gevraagd naar financiële stimulering.

Minister **Eurlings**: Ik snap uw vraag. Opnieuw sprekend voor de staatssecretaris zeg ik dat decentrale overheden zelf gaan over hun concessieverlening. Zo hebben we dat geregeld. Ik kan me echter voorstellen dat de staatssecretaris dit punt zal agenderen op het NMB en de decentrale overheden, de concessieverleners, hierop zal aanspreken. Wij willen dit graag oppakken. Ik ken het signaal dat mevrouw Spies geeft maar al te goed. Het beeld dringt zich op dat het vaak niet zozeer de milieukarakteristiek op zichzelf is, maar meer een techniek als doel op zichzelf, die in de concessie wordt ingezet. Voor sommige marktpartijen, die echt geïnvesteerd hebben in milieuvriendelijke technologie, via nieuwe technieken of door het ontwikkelen van conventionele techniek, betekent dit dat men op een doodlopende weg zit. Je moet je afvragen of dat voor het milieu een optimale situatie is. Ik zal dit punt aan de staatssecretaris doorgeven en ik heb er vertrouwen in dat zij het duidelijk bij het NMB zal agenderen. De staatssecretaris zal de Kamer kond doen van de reacties van de decentrale concessieverleners.

Ben ik tevreden met de resultaten uit de verkenning Schoon en Zuinig? Mijn eerste antwoord is ja, want de resultaten tonen in elk geval aan dat het gevoerde beleid effectief is. Europese nationale wetgeving, stimuleringsregelingen en gedragscampagnes laten geleidelijk aan steeds meer resultaat zien, maar achteroverleunen kunnen we natuurlijk allerminst. Om ook richting 2010 op koers te blijven, is het noodzakelijk dat het volledige maatregelenpakket zal worden uitgevoerd. Voorts is de sector verkeer en vervoer actief bezig op het terrein van duurzame mobiliteit, onder andere in het kader van het sectorakkoord dat ik al noemde. Tevens wordt er nu waarschijnlijk sterk ingezet op elektrisch rijden, zoals dat morgen zomaar gemeld zou kunnen worden. Daarover hoort de Kamer dus nader.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik heb een vraag die eigenlijk is opgeroepen door de minister. In hoeverre is hij bereid om mee te werken bij de mogelijke financiële tekorten bij de sloopregeling?

Minister **Eurlings**: De verdelingen zijn an sich heel duidelijk. De sloopregeling ligt niet bij mijn ministerie. Wij dragen bijvoorbeeld bij door het financieren van elektrisch rijden, dat VROM weer niet financiert. Dit lijkt me dus een vraag die de heer Boelhouwer eerst eens aan de minister van VROM zou moeten stellen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): U hebt wel eens opgemerkt dat u bereid bent om ook uw steentje bij te dragen. Ik zal het eens anders vragen: wat is dat steentje dan?

Minister **Eurlings**: Er worden me voor de tweede keer in dit debat woorden in de mond gelegd die ik niet gebruikt heb. Ik heb op de opening van de RAI, toen de sector dreigde te revolteren tegen mevrouw Cramer en dus tegen het kabinet, omdat men het allemaal te minnetjes vond,

gezegd: jongens, laten we nu gewoon beginnen, wie weet is dit zo succesvol dat het leidt tot enthousiasme om meer te doen. Dat heb ik gezegd. Niet meer en niet minder. Het lijkt me een beetje gek om die woorden direct te gebruiken om de verantwoordelijkheid tussen verschillende ministeries onderling te gaan doorschuiven. Dat lijkt me niet de manier waarop wij functioneren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit is in dit geval niet «een beetje gek» van mijnheer Boelhouwer. Dat zou op zichzelf natuurlijk best kunnen, maar in dit geval is het een beetje gek van minister Cramer, want die heeft het onderwerp net doorgeschoven naar minister Eurlings. Zij hebben kennelijk een informele deal als er tekorten zijn in de regeling. Ik heb een andere optie genoemd, maar toen zat minister Eurlings even niet op te letten. Minister Cramer heeft ons doorverwezen naar minister Eurlings, dus ik zou nu toch graag van hem een antwoord willen en als hij niet of onvoldoende antwoordt, wil ik ook nog een antwoord van minister Cramer.

Minister **Eurlings**: Ik heb echt helemaal niets toe te voegen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan vraag ik het aan minister Cramer, want die heeft ons net doorverwezen.

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

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat begrijp ik, want u gaat gewoon nat! De **voorzitter**: We gaan beginnen aan de tweede termijn. De leden krijgen elk een minuut voor een afsluitende opmerking of vraag.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Ik kom toch even terug op de half-open roetfilters. Als ik de vragen en antwoorden goed lees, is daar toch 138 mln. aan uitgegeven. Ik vind dat we dat niet zomaar kunnen laten lopen, want er bestond onderzoek dat andere uitkomsten had. Ik zal overwegen om een motie in te dienen. Ik zie daar natuurlijk van af als de minister zelf zegt dat ze onafhankelijk onderzoek wil toestaan. Verder zou ik zeggen: stop ermee bij de personenauto's, zo snel mogelijk.

De **voorzitter**: Wilt u de motie vannacht nog indienen?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Er is al een VAO Luchtkwaliteit aangevraagd.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Ik dank de beide ministers hartelijk voor de toezeggingen. Ik kijk nog even met een knipoog in de richting van de minister van V en W, want ik ga ervan uit dat hij een aantal toezeggingen die hij heeft gedaan namens de staatssecretaris, met onmiddellijke ingang bij de staatssecretaris bekend zal maken. Wij zien natuurlijk met buitengewoon veel plezier de reactie van het kabinet op het Actieplan Fiets en de resultaten van het gesprek met de concessieverleners tegemoet. Zij moeten namelijk echt de bakens verzetten.

De minister van V en W heeft royaal toegezegd dat hij zal bezien waar experimenten kunnen worden uitgevoerd als er een probleem is met luchtkwaliteit in lopende dan wel op korte termijn startende infrastructuurprojecten. Ik hoor graag aan het begin van het najaar van de minister waar die experimenten eventueel aan de orde zouden kunnen zijn. Ik wil de minister van VROM in overweging geven om bij herhaling buitengewoon helder te zijn over de mogelijke toekomstige uitputting van het budget voor de sloopregeling. We hebben een vast bedrag afgesproken. Laten we geen verwachtingen wekken als die mogelijk niet kunnen worden waargemaakt.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Laat ik nou maar eens positief besluiten. Dat is altijd lastig als je mevrouw Van Gent in de buurt hebt, want voor haar is het altijd malheur en ellende, behalve als het de wethouder van Amsterdam betreft; dan weet ze niet of het malheur en ellende is. Ik maak de regering een groot compliment voor het feit dat uit de resultaten van de andere Europese landen ten aanzien van derogatie blijkt dat dit niet zomaar iets is geweest wat eigenlijk niet zo vreselijk veel voorstelt en wat eventjes licht wordt getoetst. Het feit dat Nederland tot nu toe het enige land is dat dit voor elkaar heeft gekregen en dat het bij negen andere landen niet gelukt is, is een groot compliment aan deze regering. Onder die negen andere landen bevinden zich niet de minste en de kleinste landen. Er zitten landen bij waarvan wij altijd dachten dat de problemen er makkelijker oplosbaar waren dan in Nederland, alleen al vanwege de grotere oppervlakte en het kleinere aantal inwoners per vierkante kilometer. Het is wel eens goed om deze prestatie uit te vergroten en duidelijk neer te zetten.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Het is positief dat de minister van VROM zegt te willen leren van de fouten die bij de retrofit roetfilters gemaakt zijn. Ik hoop inderdaad dat er in het vervolg eerst met een fatsoenlijke proef gewerkt wordt, alvorens we met subsidie gaan schuiven. Dat is in dit geval echt misgegaan.

De minister heeft plechtig beloofd dat de sloopauto's echt in Nederland gesloopt zullen worden. Daar zal heel goed naar gekeken moeten worden. Ik heb nog even een paar cijfers opgevraagd: vorig jaar zijn er vanuit Nederland 283 000 sloopauto's geëxporteerd naar Oost-Europa. Dat zijn er 70 000 meer dan er in Nederland zijn gesloopt. Het aantal gesloopte auto's is vorig jaar bovendien gedaald in Nederland. Er is dus de duidelijke tendens dat er steeds meer gesleept wordt met afval. Dat is overigens analoog aan wat er in andere branches gebeurt. We merken na verloop van tijd dat wat met dat afval gebeurt, niet door de beugel kan.

Mijn laatste punt betreft de verhouding tussen de minister van VROM en de lokale overheden, in verband met onze discussie over Utrecht en Roosendaal. In beide gevallen is de SP-fractie van mening dat de minister van VROM uiteindelijk wel verantwoordelijk is voor de kwaliteitsborging van het gemeentelijke milieubeleid, al is de gemeente primair verantwoordelijk; dat laatste ben ik volkomen met de minister eens. De minister zei ook dat ze al antwoord had gegeven op mijn vraag over Roosendaal. Dat mag zo zijn, maar de bouw van de school aldaar gaat gewoon door en daar hebben wij bezwaar tegen. Die bouw staat namelijk haaks op wat wij in de Kamer hebben afgesproken, namelijk dat er niet gebouwd zou worden in de buurt van drukke wegen. Dat willen we dus niet.

Mevrouw **Spies** (CDA): Dit is gewoon niet waar. We hebben in de Kamer afgesproken en vastgelegd in de AMvB gevoelige bestemmingen dat op plaatsen waar de luchtkwaliteit op dit moment niet aan de normen voldoet, binnen 300 meter van de snelweg geen gevoelige bestemming mag worden gerealiseerd. Het goede nieuws bij Roosendaal is dat er geen probleem is met de luchtkwaliteit op de locatie waar die school is voorzien. Het is dus een lokale afweging, primair ingegeven vanuit de ruimtelijke ordening, of het gemeentebestuur er uiteindelijk voor kiest om de school daar wel of niet te realiseren.

De heer **Jansen** (SP): Hoe kortzichtig kun je zijn? De voorzitter van deze commissie woont vlak bij de A73. Die weg is aangelegd in fases. In het begin was hij bijzonder rustig en kon je er lekker doorblazen, want er zat verder niemand op. Inmiddels is de A73 echter een hartstikke drukke autoweg aan het worden, want hij is klaar en er gaan steeds meer mensen gebruik van maken. Die situatie kun je voorzien. De minister is toch niet zo

kortzichtig om te zeggen: als het op dit moment geen probleem is, ga je je goddelijke gang maar?

Mevrouw **Spies** (CDA): Maar de heer Jansen is toch ook niet zo kortzichtig dat hij nu volkomen onrecht wil doen aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, waarin we met elkaar voor heel Nederland borgen dat we de luchtkwaliteit laten voldoen aan de eisen waaraan zij zou moeten voldoen?

De **voorzitter**: We stoppen nu met deze discussie, want de minister antwoordt straks nog op alle opmerkingen. De tijd dringt.

De heer **Jansen** (SP): Het draait bij dit overleg inderdaad heel erg om de papieren werkelijkheid en de echte werkelijkheid. De SP-fractie pleit ervoor om te proberen om de echte werkelijkheid te verbeteren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het enige goede nieuws van het AO van vandaag is iets wat niet op de agenda staat en waar minister Eurlings verder nog niets over wil zeggen, namelijk dat het kabinet voortvarend aan de slag gaat met de elektrische auto's. Ik geef het kabinet daarvoor nu alvast een compliment, ook namens mijn collega Kees Vendrik. Nu is Boelhouwer ook weer gelukkig; wat wil je nog meer? Bij de TNO-gegevens over de bestelbusjes ging het mij om het volgende. Op de site van VROM staan gegevens die wat achterhaald zijn omdat er nieuw, nog niet gepubliceerd onderzoek is waaruit blijkt dat de nieuwere euronormen voor bestelwagens in de praktijk veel meer NO₂ en fijnstof uitstoot tot gevolg hebben dan eerder werd aangenomen. Zijn de gegevens op de site van VROM actueel? Ik heb informatie waaruit blijkt dat dit niet het geval is.

Ik vraag me wat betreft de bestelbusjes ook af of gemeenten eerder de mogelijkheid krijgen om ze in te gaan voeren. Daar zou ik namelijk wel voor zijn. De minister noemt het jaar 2013, maar dat kan ook 31 december 2013 worden en dan moeten we nog maar zien of een en ander in 2013 wordt ingevoerd. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Dit is een serieus punt voor mijn fractie en het zou heel goed kunnen dat ik er een motie over indien.

Dat geldt ook voor het gedifferentieerd parkeren. De minister zegt nu dat er een aantal experimenten komen, die lopen van 2011 tot 2015. Als dat gedifferentieerd parkeren werkt – en dat kun je echt wel na een jaar bekijken – dan zou ik het goed vinden als andere gemeenten bijvoorbeeld in 2012 kunnen aanhaken. Mevrouw Spies riep, weliswaar buiten de microfoon, dat ik daarover een toezegging had, maar die staat mij nog niet scherp op het netvlies. Misschien kan de minister die toezegging nog eens expliciet noemen, waardoor gemeenten eerder de gelegenheid krijgen om aan te haken. Zo niet, dan ben ik gedwongen om daarover een motie in te dienen en ik zou het jammer vinden als dat nodig is.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik zal de vragen kort beantwoorden.

Mevrouw Neppéus vroeg hoe het nu zit met het geld voor de roetfilters. Er is 80 mln. voor de halfopen roetfilters en 56 mln. voor de dichte. De dichte roetfilters functioneren gewoon goed; daar is dus niets mee aan de hand. We zijn er bovendien momenteel niet van overtuigd dat de maatregel voor personenauto's niet effectief is. Dat zei ik al in eerste termijn. Wij gaan dus nog steeds uit van de veronderstelling dat met de roetfilters voor personenauto's wel degelijk milieuwinst mee te boeken is en we zijn dus niet van plan om zo maar met de maatregel te gaan stoppen. Mevrouw Spies wil dat ik zeg dat er op een gegeven moment inderdaad sprake is van uitputting van het budget voor de sloopregeling. Dat zal ik absoluut doen. Ik zei overigens in mijn eerste termijn dat minister Eurlings

enthousiast was. Dat is hij altijd. Ziet u dat dus op deze laatste dag een beetje als een vrolijke noot. Zo moet u het zien.

De heer Jansen had opmerkingen over de relatie tussen ons en de gemeenten wat betreft hun plannen in het kader van het NSL. De monitoring van het NSL blijft natuurlijk altijd gebaseerd op de werkelijkheid en niet alleen op papier. Wij meten en monitoren niet één keer, maar door het hele jaar heen, zodat we echt een goed beeld hebben. Wij leggen dus de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het lokale NSL bij de gemeenten, maar wij weten precies hoe de zaken ervoor staan, door de rapportages van de gemeenten en via de systematiek die we algemeen hanteren. De heer Jansen merkte op dat het aantal gesloopte auto's gedaald is in Nederland. Dat is natuurlijk ook een effect van de recessie. Daarom is het in Nederland juist van belang om de sloopregeling te stimuleren. Het is de verantwoordelijkheid van ARN om daarop toe te zien.

De heer **Jansen** (SP): Ik noemde de cijfers over 2008 en volgens mij is de recessie nu pas in volle hevigheid losgebarsten. Dat lijkt me dus geen valide argument. Volgens mij is het aantal gesloopte auto's in Nederland teruggelopen omdat er meer wordt geëxporteerd. Dat is de werkelijke oorzaak.

Minister **Cramer**: Ik heb al in eerste termijn gezegd dat ARN verantwoordelijk is voor het toezicht op de uitvoering van de sloopregeling. ARN hecht er ook belang aan dat er zo veel mogelijk hier in Nederland wordt gesloopt. We willen immers de werkgelegenheid stimuleren. Dat is ook de reden waarom we zo blij zijn met de sloopregeling, los van de milieuwinst die we met de regeling boeken.

Mevrouw Van Gent vroeg of de toepassing van het gedifferentieerde parkeertarief kan worden uitgebreid als blijkt dat de regeling werkt. Ik heb daar al in eerste termijn op geantwoord. We hebben eerst een pilot, daarvan wachten we de uitkomst af en dan bezien we bij de evaluatie of de toepassing verbreed gaat worden. Als dat zinvol en effectief is, zullen we het zeker overwegen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb begrepen dat het experiment nu loopt van 2011 tot 2015. Ik vind dat een lange periode en ik wil van de minister weten of het mogelijk is om bijvoorbeeld in 2012 te zeggen: het werkt, dus we gaan andere gemeenten ook de mogelijkheid geven om ermee aan de slag te gaan. Dat is mijn punt, en niet dat het moet duren tot na 2015.

Minister **Cramer**: Wij hebben een NSL-programma dat we evalueren in 2012. Aangezien nu alle maatregelen goed zijn ingeboekt en we het met dit pakket kunnen doen, is het op dit moment niet noodzakelijk om er zaken bij te halen die nu niet in het pakket zitten. We wachten eerst de uitkomsten van het experiment af en dan gaan we aan de slag.

Mevrouw Van Gent vroeg naar de website met gegevens over bestelwagens. De informatie op die website is actueel en onlangs nog geactualiseerd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dus er zijn geen nog niet gepubliceerde onderzoeken waaruit blijkt dat de situatie toch slechter is dan werd gedacht? Dat wil ik duidelijk weten, want ik heb daarover andere gegevens. Zijn die er niet op het ministerie van VROM?

Minister **Cramer**: Nee, die zijn er niet.

Over de nieuwe bestelauto's en de reden waarom we de regeling even «on hold» zetten, heb ik in eerste termijn al duidelijk een uitleg gegeven. Ik kan nogmaals de technische details geven, maar die staan ook in de brief. Er zijn technische redenen waarom we het gedaan hebben, niets

anders dan dat. Als er een nieuwe lichte auto's komt, weten we dat we de regeling voor milieuzones voor bestelauto's geleidelijk aan kunnen heroverwegen, omdat het dan echt zinvol wordt.

Minister Eurlings: Voorzitter. Er staan nog een paar punten open op mijn terrein. Tegen mevrouw Spies zeg ik nogmaals dat wij willen bekijken of we in de aanbestedingsvoorwaarden zo'n opdracht kunnen meenemen. Ik wil daar echter wel precies in zijn. Het zal eerst moeten gebeuren op een plek waar zich echt problemen voordoen en het dus echt zin heeft. Bovendien kunnen wij natuurlijk alleen echt functionele eisen stellen en de marktpartijen oproepen om daarop in te springen. Zo zijn de contractuele verhoudingen. In die lijn wil ik pogen hier een goed experiment mee te doen op een plek waar dat echt dienstig is. Ik zal de Kamer daarover na het zomerreces nader informeren.

Aan het eind van dit debat wil ik nog een opmerking kwijt over de sloopregeling. In mijn beroep moet je er altijd voor waken dat in een kort interruptiedebatje verantwoordelijkheden tussen ministeries gaan vervagen. Daar ben ik altijd nogal scherp in. Dat gezegd hebbende, vind ik wel dat een goede samenwerking, ook over departementsgrenzen heen, best nog het nodige zou moeten kunnen opleveren als de sloopregeling echt een succes zou blijken en verder nodig zou zijn om onze doelen te halen. Laten we dus bekijken of er noodzaak bestaat en zo ja, hoe we die effectief kunnen oppakken. Dan zijn de verhoudingen weer helemaal zoals ze moeten zijn.

De **voorzitter:** Het is vandaag kerstregime, maar dit debat eindigt een beetje in kerstsfeer! **Minister Eurlings:** Als u dat maar weet, want ik heb nog een positieve opmerking. Als ik de heer Jansen doorblazen op de A73 «lekker» hoor noemen, denk ik dat het nog wel eens iets wordt met ons.

De heer **Jansen** (SP): Het vlees is zwak.

De **voorzitter:** Maar de tunnel mag niet open.

Minister Eurlings: De tunnel mag niet open, maar ook daarover komt binnenkort nieuws.