

Vergaderjaar 2006–2007

**30 489**

## **Wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)**

**Nr. 25**

### **VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG**

28 september 2006

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>2</sup> hebben op 25 september 2006 overleg gevoerd met staatssecretaris Van Geel van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over het **Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (30 489)**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

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

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

Plv. leden: Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ormel (CDA), Halsema (GroenLinks), Örgü (VVD), Dubbelboer (PvdA), Hessels (CDA), Knops (CDA), Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Vietsch (CDA), Vergeer (SP), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA), Koşer Kaya (D66), Boelhouwer (PvdA), Verbeet (PvdA), Balemans (VVD), Waalkens (PvdA), Van Heteren (PvdA), Roefs (PvdA), Varela (LPF), Oplaat (VVD), Van der Sande (VVD) en Crone (PvdA).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla

(PvdA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA), Krähe (PvdA) en Van Oudenallen (Groep Van Oudenallen).  
Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff

(VVD), Hessels (CDA), Özütok (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Oplaat (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerk (PvdA).



# Stenografisch verslag van een wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 25 september 2006

Aanvang 10.00 uur

**Voorzitter: Buijs**

Aanwezig zijn 8 leden der Kamer, te weten:

Buijs, Duyvendak, Van der Ham, De Krom, Samsom, Spies, Van der Staaij en Van Velzen,

en de heer Van Geel, staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Aan de orde is de behandeling van:

- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 28 november 2005 met beantwoording verzoek van het lid Duyvendak inzake interne nota Luchtkwaliteit (30175, nr. 13);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 9 maart 2005 over fiscale vergroeningsmaatregelen (29770, nr. 4);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 10 maart 2006 over inhoud wetsvoorstel op hoofdpunten (30175, nr. 16);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 15 maart 2006 over Concept Regeling saldering luchtkwaliteit 2005: antwoorden op vragen van het lid Samsom n.a.v. het algemeen overleg over de regeling op 23 februari jl. (30175, nr. 18);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 3 april 2006 over het niet opnieuw voor advies voorleggen aan Raad van State (30489, nr. 5);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 14 april 2006 met Convenant Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering (29667, nr. 22);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 14 april 2006 met regeling saldering luchtkwaliteit 2005: beantwoording resterende vragen (30175, nr. 19);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 28 april 2006 over aanbieding aanvullende informatie ten behoeve van de behandeling van het wetsvoorstel luchtkwaliteit (30489, nr. 6);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 24 mei 2006 over uitwerking regelgeving onder wetsvoorstel luchtkwaliteit (30489, nr. 10);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 14 juni 2006 over beantwoording commissievragen inzake wijziging van de Wet milieubeheer (Luchtkwaliteitseisen) (30489, nr. 12);

- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 30 juni 2006 over de beantwoording van de vragen van de commissie over de uitspraak van de Europese Commissie inzake het verplichtstellen van roetfilters (30175, nr. 20);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 14 juli 2006 over Mandaat in het kader van de subsidieregeling voor het achteraf inbouwen van roetfilters op personenvoertuigen en lichte bestelwagens;
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 1 september 2006 over aanbieding ontwerp-besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (30489, nr. 13);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 21 september 2006 over tweede nota van wijziging en nadere informatie in verband met het voorstel van wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (Kamerstukken II 2005/2006, 30489, nr. 2).

De **voorzitter**: Ik heet de belangstellenden op de publieke tribune welkom. Ook de staatssecretaris en zijn ambtenaren wil ik van harte welkom heten.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Het is goed dat wij vandaag gehoor geven aan een dringende oproep van heel veel maatschappelijke organisaties en provinciale en lokale bestuurders door de wetgeving inzake luchtkwaliteit te behandelen. Toch begin ik met gemengde gevoelens. Ik zal dat uitleggen, maar natuurlijk zal ik eerst de pluspunten op een rijtje zetten. Nederland wordt weer groener. Niet alleen omdat er bijna verkiezingen zijn en Nederland CDA-groen wordt gekleurd, maar ook omdat uit de recente berichten van het RIVM en het NMP blijkt dat het probleem van fijn stof in 2010 onder controle is en dat de NO<sub>2</sub>-uitstoot er in 2015 een stuk beter uitziet. De kaart wordt letterlijk groen, volgens deze instanties. Daarmee wordt de lucht zo schoon dat wij aan de Europese normen gaan voldoen. Dat is goed nieuws voor alle mensen die nu nog te vieze lucht inademen en daar simpelweg last van hebben. Ik hoop van harte dat de mensen die aan de veerkades langs de A13 in Utrecht of Amsterdam wonen, zullen merken dat de lucht minder vervuild is en dat er minder luchtwegklachten zullen zijn. Het is ook goed nieuws voor alle mensen die vanwege de luchtkwaliteit niet of nauwelijks nog ruimte kregen om te ondernemen

of een nieuw huis te laten bouwen. Nederland kan weer van het slot omdat wij er met elkaar in slagen om de luchtkwaliteit nog verder te verbeteren. Dat is niet vanzelf gegaan. Onder druk wordt alles vloeibaar, zeggen wij wel eens. Dat is hier wel gebleken. Een compliment is op zijn plaats aan tal van bedrijven, bijvoorbeeld in de transportsector, en aan lokale en provinciale collega's die met een grote inzet en de nodige creativiteit tal van maatregelen hebben bedacht en uitgevoerd die ertoe leiden dat de lucht schoner wordt. Ook het kabinet verdient een compliment. Volgens mij is er geen land in Europa dat zo veel euro's investeert in het schoner maken van de lucht. Met het goede nieuws van afgelopen dinsdag nog vers in het geheugen, staat de teller op ongeveer 1,1 mld. om de komende jaren te investeren in maatregelen die de lucht schoner moeten maken. Dat al die maatregelen effectief zijn, zien wij terug op de steeds groener wordende kaart van Nederland.

Er zijn ook negatieve punten, zoals het juridische moeras waarin wij verzeild zijn geraakt. Het lijkt erop dat wij, kabinet en Kamer, ons de wet laten voorschrijven door de Europese Commissie en de Raad van State, terwijl dat in staatsrechtelijke verhoudingen toch echt andersom behoort te zijn. Na een enorme hoeveelheid gepolder, mee- en tegenvallende uitspraken in juridische procedures en de ene na de andere consultatie in Brussel en bij de Raad van State ligt er nu een behoorlijk complex wetsvoorstel. Ik kan het inmiddels, net zoals de staatssecretaris dat ongetwijfeld kan, in drie zinnen wel redelijk helder voor het voetlicht krijgen, maar er gaat natuurlijk wel een hele wereld aan gedoe achter schuil. Het oogt allemaal nogal dirigistisch en centralistisch en is bepaald geen toonbeeld van deregulering. Dit zijn allemaal constatering die er ieder voor zich voor zorgen dat de CDA-fractie niet direct warme gevoelens bij dit wetsvoorstel krijgt. Tegelijkertijd moet ik constateren dat niemand tot op heden iets beters heeft kunnen bedenken, ondanks de grote woorden, nog geen jaar terug, van Bouwend Nederland en VNO-NCW dat het allemaal niet deugde. Sterker nog, inmiddels behoren zij tot de pleitbezorgers van het voorliggende wetsvoorstel.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Zou het niet gewoon beter zijn om meer maatregelen te nemen om de lucht schoon te maken, bijvoorbeeld een verhoging van de dieselaccijns? Dan heb je dit hele bouwwerk niet nodig.

Mevrouw **Spies** (CDA): Ik had deze redelijk voorspelbare opmerking van de heer Duyvendak al verwacht. Op basis van de berekeningen van afgelopen donderdag moet echter worden geconstateerd dat wij zo veel maatregelen treffen dat het er alle schijn van heeft dat de normstelling wordt gehaald. Er is zelfs zo veel ruimte dat wij ook met extra projecten nog een stootje kunnen hebben. Ik zie een buitengewoon ambitieus maatregelenpakket dat ervoor zorgt dat wij de doelstellingen gaan halen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Met het pakket dat het MNP heeft doorgerekend, worden de doelstellingen nog net niet gehaald. Het is trouwens ook nog niet allemaal regeringsbeleid. U zegt echter terecht dat er ambitieuze pakketten mogelijk zijn, waarmee de doelstellingen kunnen worden gehaald, en dan hebben wij deze hele opgetuigde wet niet nodig. Met een strak programma kunnen wij de doelstellingen halen. Dan kan

er gewoon worden gebouwd en hebben wij tevens schonere lucht. Deelt u deze mening?

Mevrouw **Spies** (CDA): Ik deel uw mening niet. Wij kunnen de doelstellingen in 2010 halen, maar dat neemt niet weg dat wij in de periode van 2006 tot 2010 nog te maken hebben met een overschrijding van Europese normen, waarvoor wij tot op heen nog geen derogatie van Brussel hebben gekregen. Daardoor verkeren wij op dit moment in een buitengewoon onzekere en ingewikkelde situatie, waardoor het hele gedoe rond het optuigen van een nationaal programma is ontstaan. Ik had dat liever anders gezien, maar feit is dat wij nu te maken hebben met overschrijding van de normen. Tegen die achtergrond lijkt dit juridische construct het best haalbare voor dit moment.

Mijn kwalificatie van het wetsvoorstel is: hooguit een lelijk eendje. Het lijkt er echter wel op dat wij met dit lelijke eendje uit het moeras krabbelen en weer wat zand onder de voeten krijgen, maar de garantie dat dit geen drijfzand zal blijken te zijn, hebben wij jammer genoeg nog steeds niet. Lange tijd heeft de discussie zich afgespeeld rond de vraag of wij moeten streven naar een volledige ontkoppeling. Uiteindelijk zijn bijna alle geleerden en betrokkenen het eens geworden over wat eufemistisch "een flexibele koppeling" wordt genoemd. Een volledige ontkoppeling wordt juridisch te risicovol gevonden. Het is bijna wrang om te moeten constateren dat de Raad van State in de laatste voorlichting in één zinnetje meldt dat de richtlijn inderdaad geen directe koppeling tussen de luchtkwaliteit en de ruimtelijke ordening voorschrijft, maar zich wel het recht voorbehoudt om, zolang er feitelijk sprake is van overschrijding van de Europese normen, rechtstreeks aan de richtlijn te toetsen. Je voelt je dan als wetgever behoorlijk buiten spel staan en in je hemd gezet. Wij kopen er overigens op deze manier niets voor, want zelfs als wij nu volledig zouden ontkoppelen, stelt de Raad van State naar alle waarschijnlijkheid dat projecten in overschrijdingsgebieden niet kunnen doorgaan, omdat wij niet aan de Europese richtlijn voldoen. Waar wij er wel aan voldoen, is de discussie tamelijk zinloos, omdat projecten altijd binnen de Europese richtlijnen zullen vallen. Klopt die analyse?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat betekent deze vraag voor uw standpunt? De Raad van State heeft opgemerkt dat blijvend getoetst moet worden aan de grenswaarden. Verder noemt de Raad van State het een wrakkig wetsvoorstel, en daarom blijft toetsing aan de Europese richtlijn voor de burger mogelijk. Stel dat dit zo is, waarom zouden wij deze wet dan nog willen?

Mevrouw **Spies** (CDA): Zolang wij niet aan de Europese norm voldoen, blijft de Raad van State rechtstreeks toetsen aan de richtlijn. Men zegt niet dat dit gebeurt omdat het wetsvoorstel zo wrakkig zou zijn. De ambitie van de CDA-fractie is erop gericht om de lucht schoner te krijgen en aan gemeenten, provincies en bedrijven zekerheid te geven, bijvoorbeeld als zij nieuwe woningen willen bouwen. Die zekerheid wordt met dit wetsvoorstel het grootst mogelijk. Mooier kan ik het niet formuleren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is niet precies het omgekeerde het geval? Wij maken nu een wet die aan alle kanten in juridisch opzicht rammelt. De Raad van

State heeft hierop zeer veel kritiek. Houden wij daarmee niet alle provincies en gemeenten illusies voor en sturen wij hen niet het bos in als wij deze wet werkelijkheid maken?

Mevrouw **Spies** (CDA): Ik adviseer u om eens met gemeente- en provinciebestuurders te gaan praten. Zij zijn tot de conclusie gekomen dat wij in elk geval dit wetsvoorstel nodig hebben, om te proberen weer enigszins in beweging te komen. De fractie van GroenLinks mag hier anders over denken, maar de CDA-fractie is nog steeds geneigd om te luisteren naar signalen uit de samenleving.

Een ander negatief punt is, dat wij tot op heden niet het vertrouwen hebben gekregen dat het de volgende keer beter zal gaan. In 1999 zijn wij begonnen met een traject waarvan wij toen geen flauwe notie hadden: wel stevige normen, maar geen maatregelen om die normen te halen. Tot op heden is er nauwelijks tot geen begrip van de Europese Commissie om lidstaten die wel willen, maar meer tijd nodig hebben, tegemoet te komen. Sterker nog, de ellende van 1999 dreigt zich te herhalen. Opnieuw is er sprake van strengere normen, zonder harde wetenschappelijke onderbouwing en zonder voldoende zicht op de consequenties. Het kwam afgelopen donderdagmiddag weer heel helder over het voetlicht: "Nee, wij zijn nog niet in staat om zichtbaar te maken wat een aanscherping van de normen richting PM2,5 precies voor een consequenties voor Nederland heeft." Opnieuw lijkt Europa onder aanvoering van onder andere de auto-industrie veel te weinig te doen om de lucht echt schoner te laten worden, bijvoorbeeld door snel harde eisen te stellen aan motoren en brandstoffen. Hypocriet is in deze context misschien geen verstandig woord, maar wel een te begrijpen krachtterm. Mijn fractie moedigt het kabinet in ieder geval aan om de kritische toon vast te houden. Je hoeft geen ezel te zijn om je nogmaals allerlei problemen op de hals te halen. Dat laat onverlet dat diplomatiek opereren van groot belang is. Hoe wij het ook wenden of keren, Nederland overtreedt op dit moment nog steeds op een behoorlijk aantal plaatsen de Europese normen voor fijn stof. Meer dan wat dan ook is derogatie topprioriteit nummer een. Als wij geen derogatie krijgen, hebben wij zelfs ondanks dit wetsvoorstel niet de garantie dat wij onze problemen oplossen. Wij hebben daarvoor de Europese Commissie, het Europees Parlement en de andere lidstaten keihard nodig. Misschien is het wel symbolisch dat het Europees Parlement uitgerekend vandaag over een nieuwe richtlijn praat. Ik neem aan dat de staatssecretaris en zijn collega's uit het kabinet met grote regelmaat met de steeds groener wordende kaart naar Brussel afreizen om de derogatie te bepleiten. Ik ben heel benieuwd naar de laatste stand van zaken.

Het wetsvoorstel heeft een dubbele doelstelling. Via het samenwerkingsprogramma wordt geprobeerd om in de eerste plaats voldoende maatregelen te treffen om de Europese normen voor luchtkwaliteit te halen. Het vooruitzicht daarop is goed. Tegen die achtergrond is de tweede doelstelling van het wetsvoorstel dat Nederland weer in beweging komt. Er moet een einde komen aan de onzekerheid over tal van grote en kleinere projecten. Kan deze of gene woonwijk nu worden aangelegd, ja of nee? Kunnen bouwprojecten voor wegverbredingen en bedrijventerreinen wel worden ontwikkeld? Door opname in het samenwerkingsprogramma of via de definitie van

"in betekenende mate" moet daar duidelijkheid over ontstaan. Ik heb al gezegd dat wij de houdbaarheid van het wetsvoorstel niet zonder derogatie kunnen garanderen. Daar komt bij dat het opstellen en uitvoeren van het samenwerkingsprogramma nogal wat vergt, ook van de andere overheden. Om het systeem waterdicht te krijgen, zullen wij in de AMvB en in de ministeriële regeling heel precies moeten formuleren. Hoe je het ook wendt of keert, wij krijgen een redelijk centraal gestuurd en dicht geregeld geheel. Dat is al met al behoorlijk draconisch, maar het ziet ernaar uit dat dit noodzakelijk is en dat er een breed maatschappelijk draagvlak voor is. Tegen deze achtergrond kan wellicht worden gesteld dat wij met een soort noodwet van doen hebben die nodig is zolang wij niet aan de Europese normen voldoen. De CDA-fractie hoopt van harte dat de exercitie met het NSL eenmalig kan zijn. Wat is de meerwaarde van een NSL als er overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan? Met het oog hierop heb ik een amendement voorbereid dat onderstreept en expliciet maakt dat wij alleen maar met deze ingewikkelde systeem hoeven te worden geconfronteerd zolang wij niet aan de grenswaarden voldoen. In het amendement dat ik voorstel, sluit ik aan bij het exceptionele karakter van het wetsvoorstel, zoals de staatssecretaris dat ook in de nota naar aanleiding van het verslag noemt. Dat kan tot gevolg hebben dat de totstandkoming en uitvoering van het programma eenmalig zijn. Als er aan de grenswaarden wordt voldaan, kan de ingewikkelde en centrale aanpak via het programma komen te vervallen. Ik heb van meer collega's begrepen dat het niet alleen voor mij, maar ook voor hen redelijk laatsteminutenwerk was. Het amendement is dus formeel nog niet ingediend, maar misschien mag ik het de staatssecretaris bij dezen overhandigen met het verzoek om dat de collega's ook te doen toekomen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Door de wetgeving te laten vallen zodra Nederland aan de normen voldoet, ontstaat de mogelijkheid dat daar een week of een maand later niet meer aan wordt voldaan. Hoe wilt u dat zonder wetgeving wordt bereikt dat Nederland aan de Europese luchtnormen voldoet?

Mevrouw **Spies** (CDA): Dit amendement strekt ertoe om met name aan artikel 5.16 een nieuw, gewijzigd lid 6 toe te voegen. Daardoor komt niet het gehele wetsvoorstel te vervallen zodra Nederland aan de grenswaarden voldoet. Zoals u weet, heeft vooral de VVD-fractie jarenlang geijverd voor het via wetgeving implementeren van deze richtlijn. Daarom was het eventjes puzzelen. Het amendement is er in ieder geval op gericht om te voorkomen dat wij langer met de aanpak via een nationaal samenwerkingsprogramma doorgaan dan strikt noodzakelijk is. Dat laat onverlet dat de rest van het wetsvoorstel van kracht kan blijven omdat de implementatie van de Europese richtlijnen geborgd is maar dat wij van de rigide centrale aanpak via het nationaal samenwerkingsprogramma alleen gebruik moeten maken op het moment dat dat echt noodzakelijk is. Ik beveel de heer De Krom het amendement van harte aan.

De heer **De Krom** (VVD): De gedachte vind ik sympathiek maar de vraag is of het nodig is. Ook de richtlijn en het voorliggende wetsvoorstel gaan ervan uit dat men alleen zo'n programma nodig heeft in die situaties

waarin er sprake is van overschrijding. Bovendien is de geldigheid van het programma gemaximeerd tot vijf jaar. Ik vraag mij daarom af wat de meerwaarde is van dit amendement, gelet op het feit dat dit al is geregeld.

Mevrouw **Spies** (CDA): In de toelichting op de wetsvoorstellen, waarover ik mij uitgebreid heb verstaan met wetgevingsjuristen, is opgenomen dat het de bedoeling is van de wet, maar het staat niet zo expliciet in de wettekst dat wij niet onnodig lang met een ingewikkelde constructie als het nationaal samenwerkingsprogramma te maken hebben. Dat maak ik met dit amendement expliciet. Het lijkt mij heel verstandig om dat te doen, omdat wij anders toch zouden kunnen doorgaan met een nationaal samenwerkingsprogramma, ook wanneer dat niet absoluut noodzakelijk is. Ik wil dus in de wettekst borgen dat wij hier met een tamelijk exceptionele situatie te maken hebben en dat wij daarvan alleen maar gebruik moeten maken wanneer dat keihard nodig is. Het amendement beoogt dus die zekerheid ook nog eens in de wettekst op te nemen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik vat dit op als een dubbele borging. Wanneer het in de memorie van toelichting staat, is het daarmee ook onderdeel van de wet.

Mevrouw **Spies** (CDA): In dit dossier ben ik inmiddels geneigd om het zekere voor het onzekere te nemen.

De **voorzitter**: Het amendement wordt inmiddels rondgedeeld en maakt onderdeel uit van de beraadslaging.

Mevrouw **Spies** (CDA): Behalve op het wetsvoorstel hebben wij inmiddels ook zicht op de inhoud van het nationale samenwerkingsprogramma, het concept van de AMvB, waarin het begrip "in betekenende mate" wordt uitgewerkt, en de eerste oordelen van de Raad van State over deze beide producten. Dat maakt de beoordeling van het wetsvoorstel een stuk gemakkelijker. Voor alle duidelijkheid markeer ik toch nog maar even dat wij vandaag geen finaal oordeel geven over het NSL of de AMvB. Met de nota van wijziging is voorzien in betrokkenheid van de Kamer bij het NSL en de AMvB. Ik teken hier graag aan dat de CDA-fractie daarvan zeker gebruik zal maken.

De afgelopen twee jaar is met de aanpassing van het Besluit Luchtkwaliteit wel iets gebeurd op het gebied van regelgeving. Fijn stof met een natuurlijke oorsprong telt niet meer mee in de normstelling en de metingen, terwijl op projectniveau saldering van positieve en negatieve effecten van een bepaald project op de luchtkwaliteit kan plaatsvinden.

Bij de eerdere debatten heeft de CDA-fractie steeds gepleit voor zekerheid. Hoe kunnen wij door in te zetten op verbetering van de luchtkwaliteit tegelijk antwoord geven op de vraag of bepaalde projecten wel of niet kunnen doorgaan? De beantwoording in de nota naar aanleiding van het verslag is eerlijk maar ook allesbehalve geruststellend. Er wordt gesteld dat een garantie van 100% niet kan worden gegeven dat projecten kunnen doorgaan die bijdragen aan het viezer worden van de lucht of die zijn opgenomen in het NSL. Wel is er sprake van een wezenlijke reductie van onzekerheid. Wat koop ik daarvoor, hoor ik tal van starters op de woningmarkt of ondernemers al zeggen. Dan moet ik hen eerlijk gezegd

nog gelijk geven ook. Opnieuw kan ik geen andere conclusie trekken dat zonder derogatie de hele exercitie op losse schroeven komt te staan.

Wel heb ik in het kader van het reduceren van onzekerheden nog een andere vraag aan de staatssecretaris. Is mijn conclusie terecht dat met het huidige maatregelenpakket geen prioritering in projecten hoeft plaats te vinden? Is dat ook de hoofdboodschap van de laatste berichten die wij afgelopen donderdag van het NMP ontvingen?

Nu met Prinsjesdag de teller op rond de 1,1 mld. is komen te staan, ben ik wel benieuwd naar nog wat andere achtergronden van de financiering. Zitten daar nu ook de eigen middelen in die bijvoorbeeld andere overheden investeren, of maatregelen die bedrijven zelf nemen? Ik meen van niet. Welk deel is nu precies beschikbaar voor het nemen van locatiespecifieke maatregelen? Kennelijk begint de discussie met de andere overheden zich nu vooral te richten op het beschikbare budget. Op de IPO-site werd vorige week al gedreigd met het niet tekenen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, omdat er volstrekt onvoldoende middelen beschikbaar zouden zijn. Ik was daar niet ogenblikkelijk van onder de indruk, maar wil wel graag dat er helderheid ontstaat over ieders verantwoordelijkheden en ieders bijdragen.

Het CDA is voor de mogelijkheid van saldering, die wij vanaf het begin hebben gesteund. In artikel 5.16 krijgt saldering nu een wettelijke basis. Toch is er als ik het goed heb nog een verschil van inzicht met de Raad van State over de uitwerking van de mogelijkheden tot saldering. Omdat wij vandaag wetsgeschiedenis schrijven, stel ik daar een paar vragen over.

Kan de staatssecretaris nog eens precies formuleren op welke wijze saldering binnen agglomeraties en tussen zones en agglomeraties mogelijk is? Een tweede vraag gaat over de standstill. Natuurlijk moeten wij voorkomen dat wij overal opvullen tot net aan de grenswaarde, maar salderen zonder enig negatief effect op plaatsen waar aan de normen wordt voldaan is niet uit te sluiten. Hoe moet dit in de praktijk gaan werken?

In de schriftelijke inbreng heb ik gevraagd naar de positie van mensen die als het ware slachtoffer worden van salderen. Neem de bewoners van een woning die door de aanleg van een rondweg dicht bij een op- en afrit komt te wonen en daarmee als een van de weinigen te maken krijgt met een verslechtering van de luchtkwaliteit. Is dat, zolang de luchtkwaliteit onder de grenswaarde blijft, dan een individueel nadeel dat voor rekening van die bewoners zou moeten komen? Of ligt het wellicht anders en kunnen die mensen een beroep doen op de planschaderegeling?

Wat is naar het oordeel van het kabinet de belangrijkste drijfveer voor andere overheden om hun projecten opgenomen te krijgen in het NSL? Voor projecten kan ik mij dat nog wel voorstellen, maar voor maatregelen alweer wat minder. Het opnemen van een maatregel betekent een uitvoeringsplicht, die wel eens slechter kan uitkomen dan aanvankelijk was voorzien. Bovendien is het wel gemakkelijk als anderen, en dan natuurlijk vooral het Rijk, zoveel mogelijk maatregelen nemen. Kortom, ik vraag mij af of er voldoende prikkel is om maatregelen te laten opnemen in het NSL.

Wordt in het NSL ook voldoende rekening gehouden met looptijden van besluitvorming, voordat sommige maatregelen daadwerkelijk hun effect krijgen? De DCMR

liet afgelopen donderdag al doorschemeren dat daar nogal wat onzekerheid over bestaat.

Ten aanzien van de gebiedsafbakening geeft de Raad van State aan dat gewerkt zou kunnen worden met de Randstad als geheel. Misschien is dat een mooie uitdaging voor de Holland Acht. Mijn inschatting is toch dat de lokale en de provinciale bestuurders vasthouden aan een noordvleugel en een zuidvleugel. Klopt die inschatting? Waar is de inzet van de staatssecretaris op gericht?

Klopt het dat Gelderland gehoor zal geven aan de kritiek van de Raad van State en niet de gehele provincie, maar slechts het gebied rond het knooppunt Arnhem-Nijmegen zal aanwijzen? Blijft Zeeland bij nader inzien buiten het NSL?

Kan de staatssecretaris mij uitleggen waarom hij vasthoudt aan een jaarlijkse monitor en rapportage over de uitvoering van het NSL? Ik vind het argument dat wij die nu ook al jaarlijks krijgen niet echt overtuigend, zeker niet tegen de achtergrond van de motie-Koopmans, waarin halvering van het aantal rapportageverplichtingen wordt voorgeschreven. Als de staatssecretaris mij niet kan aangeven wat er mis gaat als wij de frequentie van het aantal rapportages verlagen, overweeg ik op dit punt een amendement in te dienen.

Waarom is de aanwijzingsbevoegdheid in artikel 5.23 beperkt tot GS en burgemeester en wethouders en niet ook van toepassing op andere bestuursorganen als die in gebreke blijven? Behalve gemeenten en provincies kunnen bijvoorbeeld ook maatregelen die de minister van Landbouw, Natuur en Visserij of de minister van Verkeer en Waterstaat neemt worden opgenomen in het NSL. Als wij serieus menen dat per dossier slechts één bewindspersoon eindverantwoordelijk is, moet het dan niet mogelijk zijn dat de minister van VROM doorzettingsmacht krijgt en echt kan bewerkstelligen dat alle maatregelen die door het Rijk moeten worden genomen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd?

Vooruitlopend op de definitieve tekst van de AMvB maak ik ook hierover enkele opmerkingen. In lijn met eerder gewekte verwachtingen bevat het concept een uitwerking van de vraag wat onder "in betekende mate" moet worden verstaan. De fractie van het CDA kan zich vinden in de onderbouwing van de 3%, zeker nu ook zo duidelijk is gesteld dat dit niet betekent dat de effecten van de projecten verdwijnen. Zij worden wel gemeten en verwerkt in het maatregelenpakket uit het NSL. Ook denken wij dat voldoende geborgd is dat projecten niet gesplitst zullen worden om maar onder die 3% te blijven. Bouwprojecten tot 2000 woningen en kantoorlocaties tot 40.000 m<sup>2</sup> vallen onder deze grens. Wij zijn wel het zicht op de bedrijfsterreinen en de infrastructuur kwijtgeraakt. Ik ga ervan uit dat ook hiervoor nog criteria in de AMvB zullen worden opgenomen. Er wordt voor bedrijfsterreinen nu gedacht aan een grens bij oppervlakten, kleiner dan 40 ha, maar hoe zit het nu met de infrastructuur, en met name met de verbredingen in het kader van de Spoedwet wegverbreding? Ik mag toch hopen dat niet alle spitsstroken, rondwegen en andere lokale of provinciale verbeteringen in het NSL opgenomen hoeven te worden? Met eerdere berichten werd de verwachting gewekt dat wij in elk geval zouden kunnen doorgaan met de spitsstroken. Ik laat mij op dit punt graag geruststellen door een mededeling van de staatssecretaris dat die dingen er nu echt op korte termijn kunnen komen. Ze

bevorderen de doorstroming en in die zin dragen ze niet in negatieve zin bij aan de luchtkwaliteit.

Ten slotte nodig ik de staatssecretaris uit om, een beetje tegen de geest van het kabinetsbeleid in, de definitieve tekst van de AMvB tamelijk precies en gedetailleerd te maken. Wat onze fractie betreft moeten wij het primaat van de wetgever bevestigen door de rechter zo weinig mogelijk ruimte voor interpretatie te geven.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Met deze wet staan wij op het punt om een nieuwe horde te nemen op de hindernisbaan in de richting van schone lucht. Of dit zonder brokken zal gaan, zal mede tijdens de behandeling van deze wet moeten blijken, maar de aanloop belooft eerlijk gezegd niet al te veel goeds. Tot nu toe was de hele aanpak van de vieze lucht in Nederland vooral een treurniswekkende struikelpartij en ligt de baan waarin Nederland rent, vol met omgevallen hekjes en horden. Ik neem ze voor de volledigheid even door. Het begon al in 2003 met een volstrekt genegerde waarschuwing van het Milieuplanbureau dat de normen absoluut niet gehaald zouden worden. Maar VROM reageerde met de tweede horde: een volstrekt ontoereikende begroting voor 2004. Daarin stond dat er wel plannen gemaakt zouden worden, VROM zag de luchtkwaliteit gewoon niet staan. Toen het eenmaal wel zo ver was, kwam de derde horde: een advies aan de gemeenten om alleen nog maar rekening te houden met gevoelige bestemmingen, een advies dat totaal verkeerd uitpakte. Dit moest na een vernietigend commentaar van de Raad van State ijlings worden ingetrokken. Het vierde hekje was een compleet mislukte regeling met ongeveer dezelfde strekking die al in de voorlichtingsfase bij de Raad van State strandde. Daarna kwam de manmoedige poging van de staatssecretaris om een accijnsmaatregel te nemen – de vijfde horde – en daarmee echt geld op tafel te krijgen en resultaat te boeken. Deze dieselaccijns sneuvelde al voordat hij het licht zag; dat was eind 2004. En dus – horde nr. 6 – kwam er ook voor 2005 een ontoereikende begroting. Nr. 7: het Besluit Luchtkwaliteit, waarmee salderen mogelijk moest worden. Maar dit lukte niet, getuige de laatste uitspraken van de Raad van State. En de achtste horde werd gevormd door een paar pijnlijke aanvaringen in de Europese Milieuraad, Van Geels hoogsteigen ballentent. En ten slotte de begrotingen voor 2006 en 2007, waarin eindelijk, eindelijk een aantal maatregelen worden aangekondigd. Ze komen wel zeer langzaam op gang; laten wij zeggen: deze horde wiebelt nog. Maar op deze laatste na liggen alle horden dus om, stille getuigen van een potje struikelen, vallen en weer opstaan zonder weerga.

De heer **Van der Ham** (D66): U begint wel wat laat met deze hordenrace, want de wet is gemaakt door minister Pronk, die er vervolgens helemaal geen geld voor uittrok. Inderdaad hebben een aantal partijen geprobeerd om al struikelend iets voor elkaar te krijgen, maar minister Pronk had daarvoor al gezegd dat er Olympische Spelen zouden komen, terwijl de arena nog gebouwd moest worden. Het vorige kabinet, waarin ook mijn partij nog meedeed, heeft daar geld voor uitgetrokken.

De heer **Samsom** (PvdA): Het is inderdaad wel een aardige analogie, de heer Pronk gaf inderdaad het startschot voor deze race. Hij kon alleen zelf niet meer meelopen, u kent de uitslag van de verkiezingen van

2002. Daarna begon deze ellende. Minister Pronk heeft er nota bene voor gewaarschuwd, hoeveel geld dit zou gaan kosten. Ik dacht dat hij de enige was die dit wel inzag. Maar goed, ik denk dat de heer De Krom er straks nog wel zijn halve spreektijd aan zal wijden, dus ik ga er maar niet verder op in.

De heer **De Krom** (VVD): Om de heer Samsom gerust te stellen: ik zal dit niet doen. Met deze uitleg begrijp ik nu echter wel, waarom de heer Pronk met die normen heeft ingestemd.

De heer **Samsom** (PvdA): De theorie over het grote complot kan beginnen!

Voorzitter. Ik ga die struikelpartij niet uitgebreid analyseren of oprakelen, want wie de finish wil halen, moet vooruitkijken. Het kan evenwel geen kwaad om, voordat wij de laatste sprong gaan wagen, eens te kijken waarom het tot nu toe niet zo wil lukken en de staatssecretaris elke keer – in overdrachtelijke zin – knie, scheenbeen of zelfs zijn neus stoot. Welnu, de meeste horden gingen plat, doordat de staatssecretaris smokkelde. Hij smokkelde met Europese richtlijnen en probeerde gebieden waar minder mensen wonen te negeren; hij trachtte met listige trucs schone en vieze gebieden met elkaar te middelen. Mijn hindernisbaan-metafoor nog even vasthoudend, wijs ik hierbij op het volgende. Iedereen die iets van hordelopen weet, kan je meteen vertellen dat het nemen van smokkelpasjes tussen de horden, funest is. Zodra je begint aan zulke tussenpasjes, gaat het fout. Je redt het alleen met diep ademen, grote passen nemen en gáán. In dit geval betekent dat maatregelen nemen om vieze lucht schoner te maken. Geen gefoezel met normen en richtlijnen, maar gewoon de lucht schoner maken, want dat was het primaire doel van deze hele exercitie.

Dit klinkt allemaal nogal voor de hand liggend, maar dat bleek het helemaal niet te zijn. De discussie ging de afgelopen jaren veel te vaak en veel te veel over de vraag hoe wij zonder de lucht schoner te maken toch weer wegen konden aanleggen en fabrieken konden bouwen. Ik heb mij daar vaak aan geërgerd en deze ergernis niet onder stoelen of banken gestoken. Per jaar overlijden duizenden mensen als gevolg van de te vieze lucht. Een veelvoud daarvan heeft serieus last van ademhalingswegen en snakt letterlijk naar schone lucht. De bestuurders, soms ook van PvdA-huize, hadden het veel te veel over ontkoppeling, saldering en derogatie, en veel te weinig over schonere en minder auto's in de steden, minder vrachtwagens, schonere machines en stofdichte varkensstallen. 5000 doden per jaar: dat verminder je niet met salderen, derogeren en ontkoppelen. Dit ontluisterend grote aantal pak je alleen aan door de lucht schoner te maken. Ik kan dit niet genoeg herhalen.

Er gloort echter licht aan de finish. De looptechniek van de staatssecretaris vertoont vooruitgang en welke rol alle blauwe schenen en knieën daarbij hebben gespeeld, laat ik buiten beschouwing. Er is inderdaad sprake van enig voortschrijdend inzicht. Dat brak voor het eerst door in het befaamde prinsjesdagpakket en dat wordt dit jaar nog een beetje bijgeplust. Langzaam maar zeker maken wij vorderingen. Vorig jaar was een amendement van mijn fractie om 100 mln. beschikbaar te stellen voor lokale maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, volstrekt onbespreekbaar. Dit jaar komt de regering tot

de conclusie dat die 100 mln. inderdaad nodig zijn en stelt zij dit geld alsnog beschikbaar. Het is een jaar te laat, maar ik tel mijn zegeningen. Ik ben benieuwd of de fracties van CDA en VVD dit uit de begroting durven te schieten, dan wel of ook daar sprake is van voortschrijdend inzicht.

In april van dit jaar werden de resterende horden in de race een beetje verlaagd. Het Natuur- en Milieuplanbureau hield alle berekeningen en metingen nog eens tegen het licht en concludeerde dat de luchtkwaliteit zich minder dramatisch boven de normen bevond dan eerder werd gedacht. De kaartjes van Nederland met daarop de overschrijdingsgebieden zijn opeens allemaal wat minder alarmerend. De overschrijdingsgebieden zijn er nog wel, maar alleen al met de maatregelen die tot nu toe zijn ingepland, verdwijnen zij op een haar na, zo bleek vorige week. Die laatste haar kan ook heel gemakkelijk verdwijnen, wanneer wij nog een tandje erbij zetten. Vorige week reageerde de staatssecretaris opgetogen op de berichten dat de overschrijding van de luchtkwaliteit op een haar na gevild kon worden. Enige zelfreflectie was daarbij echter op zijn plaats geweest. Ik weet niet of de staatssecretaris het zich nog herinnert, maar ik herinner mij nog heel goed dat hij honend reageerde op de voortdurende aansporingen van mijn fractie en die van SP en GroenLinks om een veel ambitieuzer maatregelenpakket op tafel te leggen, teneinde alsnog aan de normen te kunnen voldoen. Nee, dat was wel zo naïef van Samsom, Duyvendak en Van Velzen! Een groter idee-fixe had deze staatssecretaris nog nooit gehoord, want, zo hield hij ons toen triomfantelijk voor, ook al die maatregelen van de oppositie zetten geen zoden aan de dijk en zorgden er niet voor dat de normen gehaald zouden worden. Nee, om die normen te halen, zo zei de staatssecretaris toen, moet je het halve autoverkeer stilleggen. In voldoende staat van opwindende wilde de staatssecretaris daar ook nog wel eens het hele autoverkeer van maken. Dit, om maar even aan te tonen hoe zot al die oppositieplannen waren: daar kon je toch echt niet aan beginnen!

Maar kijk eens hoe de feiten nu zijn. Met een middelmatig ambitieus maatregelenpakket ben je er al bijna, zo rekent het Natuur- en Milieuplanbureau ons voor. Laat staan, wanneer wij echt eens flink in de bus blazen! Niks hopeloos en niks verkeer stilleggen! Het was allemaal een tikkeltje overdreven. Ik hoop dat de staatssecretaris straks in zijn beantwoording nog eens kan terugblikken op deze episode in het debat en zich hardop kan afvragen of hij toen niet wat hard van stapel liep. Dit is een verwijt dat over het algemeen mijn kant op wordt geslingerd en dat is lang niet altijd onterecht. Maar goed, in dit geval was het volstrekt andersom.

Er zijn dus maatregelen genomen en de hordes zijn verlaagd. Dat stemt enigszins optimistisch, maar er is nog meer gebeurd. De scheidsrechter, in dit geval de Raad van State, heeft zich in deze race een steeds actievere rol toegemeten, en dat was nodig ook. Door keer op keer de regering resoluut te wijzen op onoorbaar smokkelgedrag met Europese richtlijnen heeft de raad de facto de meest ranzige trucs kunnen ontmantelen. Salderen tussen schonere en vieze gebieden? Mag niet. Ontkoppelen? Kan niet. Je beperken tot gevoelige bestemmingen? Gaat niet door. Met één procedure driehonderd projecten over de streep trekken? Mag niet. Of de staatssecretaris het nu leuk vindt of niet, zijn passen zullen zuiverder moeten. Smokkelpasjes worden



afgestraft. Dat is overigens niet iets om trots op te zijn. Integendeel, het is ronduit gênant wanneer ons hoogste rechtsorgaan de politiek keer op keer geforceerd binnen de grenzen van de Grondwet en de internationale verdragen moet houden. De regering betoont zich op dit terrein een groep hardnekkige veelplegers met als harde kern het ministerie van Justitie op het terrein van het vreemdelingenbeleid, maar ook – ik moet het tot mijn spijt concluderen – het ministerie van VROM. Het politieke debat over de kwestie van de luchtkwaliteit is niet in staat gebleken om de regering binnen de lijnen te houden. Ik ben er helemaal niet trots op dat wij de Raad van State deze taak hebben laten opknappen. Ik ben er natuurlijk wel blij mee, want het heeft ronduit tot minder smokkelwerk geleid.

Met meer maatregelen en minder smokkelen nemen wij de aanloop naar de eerstvolgende horde: de Wet luchtkwaliteit. De vraag in dit debat is: krijgt de minister toestemming van de Kamer om die sprong te wagen? Om die vraag te kunnen beantwoorden moeten wij toch eens heel precies analyseren wat wij met deze wet nu eigenlijk willen doen. Ik begin bij het hart van de wet: het al veel aangehaalde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het magnus opum of, beter gezegd, de deus ex machina van deze staatssecretaris en naar ik aanneem hele hordes van juristen en ambtenaren. In dit programma worden de voorspelde effecten van alle maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, alle effecten van alle autonome ontwikkelingen, alle beoogde projecten met al hun effecten bij elkaar opgeteld, verrekend, gesaldeerd en weer van elkaar afgetrokken om zo per gebied te kunnen aantonen dat de luchtkwaliteit per saldo verbetert en de normen op een aantal hotspots na worden gehaald. Het is een gigantische exercitie, zoals mijn CDA-collega al aangaf, die nogal wat gefronste wenkbrauwen en vraagtekens oproept.

Laat ik er niet omheen draaien: dat NSL is in de ogen van mijn fractie de ultieme smokkelstap. Het is niet bedoeld om de lucht schoner te maken, maar om met gegeven luchtvervuiling alsnog de goedkeuring voor bouwprojecten er doorheen te smokkelen, een goedkeuring die er anders niet zou komen. Dit was althans de bedoeling van de staatssecretaris. De Raad van State heeft zijn heilzame werk gedaan. Oorspronkelijk was het snode plan om het NSL als een juridische katvangerconstructie in te zetten. Grote projecten die bij een individuele toets aan de luchtkwaliteitsnormen geen schijn van kans zouden maken, zouden dan alleen nog getoetst worden aan het hele programma, dat wél zou voldoen aan de normen. Plekken met extra overschrijdingen door bedrijven of wegen zouden worden uitgemiddeld met gebieden waar de luchtkwaliteit door allerlei generieke maatregelen wat beter wordt. Bewoners van Rozenburg zouden geen schijn van kans maken in het geweer te komen tegen een nieuwe chemiefabriek, omdat hen zou worden verteld dat in Kralingen, vijftien kilometer verderop, de lucht beter was geworden. Het is een onzalige verdwyntruc, die ook niet zal werken. De Raad van State wijst erop dat dit type saldering helemaal niet mag, zeker niet als sprake is van overschrijdingen. De Raad van State is hier niet eenmaal, maar meerdere malen glashelder over. Waarom verwerkt de regering dit advies niet in de wet, door bijvoorbeeld in artikel 5.16 op te nemen dat projecten die in betekenende mate bijdragen aan de luchtvervuiling, alleen tot het NSL

kunnen worden toegelaten indien zij niet leiden tot een verergering van de overschrijding van de grenswaarden? Het is heel simpel. De regering moet niet opnieuw een blauwe plek oplopen. Als het niet wordt toegezegd, zullen wij een amendement indienen.

Daarmee komen wij bij de crux van dit hele debat. Het wordt heel verleidelijk om, gegeven het advies van de Raad van State, het hele NSL gewoon te vergeten. Nu programmasaldering niet blijkt te mogen, vervalt de belangrijkste rechtvaardiging voor die hele bureaucratische rompslomp. Wat overblijft is een bureaucratisch monstrum, dat beleidsambtenaren, juristen en adviesbureaus gouden tijden zal bezorgen. Andere mogelijke redenen om toch door te gaan op het pad van het NSL zouden kunnen zijn het onderbouwen van een derogatieverzoek aan Brussel of het afdwingen van maatregelen, maar dat kan eenvoudiger buiten de wet om geregeld worden. Ik geef de staatssecretaris graag de kans om ons in dit debat alsnog te overtuigen van het nut van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, maar erg enthousiast zijn wij niet.

Kan hij overigens nog wat explicieter ingaan op het derogatieverzoek? Ik meen dat het Europees Parlement morgen over de richtlijn stemt en daarna begint de tweede lezing. Wanneer verwacht de staatssecretaris een definitief resultaat? Hoe zal dat er uit zien en hoe komt de derogatie vervolgens tot stand?

Een punt waar wij wat enthousiaster over zijn, is het "niet in betekenende mate"-principe. Dat is het principe dat bouwplannen die zelf niet bijdragen aan luchtvervuiling, niet het slachtoffer behoeven te worden van regels tegen luchtvervuiling. Dat is een maatregel waar alle bestuurders die graag aan de slag willen met hoogst noodzakelijke woningbouw, op zitten te wachten. Wij gunnen hun dat van harte. De boerenlogica dat een project dat niet vervuult, niet het slachtoffer behoeft te worden van regels tegen vervuiling, kan echter al snel doorslaan in boerenbedrog wanneer allerlei vervuilende projecten alsnog onder deze regeling worden gefietst. Het is niet geheel helder wat er precies onder de regeling valt. Het kan toch nooit de bedoeling zijn dat een kolencentrale met een hoge pijp eronder valt? Ook het anticumulatiebeding dat aan het einde op advies van de Raad van State is toegevoegd – dat is de waarborg dat niet allerlei projectjes los van elkaar de dans kunnen ontspringen, als zij gezamenlijk de lucht wel degelijk ernstig vervuilen – is niet glashelder. Op dat punt willen wij, desnoods, een amendement voorbereiden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Op zichzelf klinkt het logisch dat projecten die niet aan vervuiling bijdragen, uitgezonderd mogen worden van regels tegen luchtvervuiling. Zij bieden echter ook een bescherming voor mensen die op zo'n plek komen te wonen. Als je die uitzondering doorvoert, kun je straks een school of een ziekenhuis naast een snelweg bouwen. Immers, die dragen niet voor meer dan 3% bij aan vervuiling. Ik kan mij niet voorstellen dat de PvdA hiertoe wil overgaan.

De heer **Samsom** (PvdA): Gelukkig staat in de richtlijn – de Raad van State geeft dit ook hard mee aan de staatssecretaris – dat beroep bij de rechter mogelijk blijft als je terecht dreigt te komen in lucht die meer vervuild is dan volgens de normen is toegestaan. In die zin is er dus een waarborg ingebouwd. Je zou die kunnen verdubbelen in de wet, maar ik weet niet of dat nodig is.

Ik ben in ieder geval gerustgesteld door de constatering dat er altijd beroep van burgers mogelijk is als plannen niet voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit. Dat is ook de crux van het debat. De afleidingmanoeuvre dreigt te stranden op de helderheid van de richtlijn en de vertaling die de rechters daarvan maken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat zou best eens zo kunnen zijn. Wat is dan echter nog de toegevoegde waarde? Immers, mensen kunnen dan tegen alle "niet in betekende mate"-projecten beroep aantekenen.

De heer **Samsom** (PvdA): De toegevoegde waarde is winst op het punt van de uitvoering. En daar zijn wij wel gevoelig voor. Als wij in een regeling kunnen vastleggen dat wie minder dan 1000 woningen bouwt, niet de hele exercitie behoeft te doorlopen waar vooral adviesbureaus en advocatenkantoren veel geld aan verdienen, dan boeken wij dat op punt winst. Op die manier halen wij ook heel veel druk van de ketel en kunnen wij ons beter concentreren op de problemen die wij echt nog moeten aanpakken. Daarom zijn wij hier gematigd enthousiast over. Zoals de staatssecretaris nu vorm heeft gegeven aan de regeling, hebben wij daar nog wel vragen over. Als er evenwel echt uitvoeringswinst behaald kan worden, dan zijn wij daar zeker gevoelig voor.

Programmasaldering mag dus niet, maar projectsaldering blijft mogelijk. Een project dat bedoeld is om een grote verbetering teweeg te brengen, mag op sommige punten een verslechtering betekenen. Een bekend voorbeeld hiervan is een rondweg rond een stadskern. Door die verslechtering mogen de normen niet worden overschreden, maar dat staat al in het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Verdergaande saldering is ook door de Raad van State afgeschoten. Het wetsvoorstel als geheel wekt dan ook het beeld van een nogal ingewikkelde goocheldoos waarvan de meeste trucs gedoemd zijn, te mislukken en dus maar beter geschrapt kunnen worden. Volgens ons kan het eenvoudiger. Een eenvoudiger wet is op zichzelf al mooi meegenomen, maar het belangrijkste voordeel van het schrappen van dit soort trucs is dat het doel, het schoner maken van de lucht, beter gewaarborgd is zonder goocheldoos. Je zou bijna vergeten dat dat het doel is. Die lucht wordt vooral schoner door maatregelen, waarop ik nog zou terugkomen. Wij kennen de roetfilters, maar ondanks vele verzoeken worden de maatregelen die straks in het NSL komen te staan maar niet tot in detail aan ons duidelijk gemaakt. Via de omweg van het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) hebben wij vorige week een zeer interessant doorkijkje gekregen in de maatregelen die de regering op middellange termijn wil nemen. Ons is echter nog nooit iets in detail voorgelegd. Het MNP heeft die maatregelen kennelijk wel gezien, en heeft ze doorgerekend. Daarin valt te lezen dat het kabinet zich keihard committeert aan een kilometerheffing. Dat wisten wij natuurlijk al, maar wij weten nu ook om welke vorm van kilometerheffing het gaat, want dat is precies doorgerekend door het MNP. Kennelijk kan het MNP dat allemaal precies doorrekenen, en is het kabinet er dus al in grote stelligheid uit. Let even op, zeg ik tegen CDA en VVD, want hier wordt via het NSL de kilometerheffing ingevoerd!

Zo zijn er nog meer maatregelen die gedetailleerd door het MNP worden doorgerekend, die wij nog helemaal

niet kennen. Een jaar geleden was dat allemaal nog zacht beleid of reservebeleid, of er stonden nog pilots of onderzoeken op het programma, maar dat is nu allemaal rond. Ik ben heel benieuwd hoe die projecten eruit zien. Wij hebben altijd gezegd dat wij dit wetsvoorstel niet beoordelen zonder te weten, welke maatregelen eraan vastzitten. Ik hoop dat dat nog voor de stemmingen over dit wetsvoorstel gebeurt. Op allerlei terreinen zijn al gedetailleerde besluiten genomen, want anders had het MNP die niet kunnen doorrekenen.

Los van deze verwarring is in ieder geval wel helder dat er een groot aantal maatregelen mogelijk is die het kabinet niet van plan is te nemen, en die dus ook niet door het MNP worden doorgerekend. Dat is een groot probleem. Een voorbeeld is derogatie: volgens de huidige richtlijn wordt derogatie afhankelijk gemaakt van de vraag of alles op alles wordt gezet om de normen te halen. Een bedrag van 125 mln. per jaar, wat Nederland inzet, klinkt goed, maar de effectiviteit laat te wensen over. Waarom worden luchtwassers niet gewoon verplicht? Waarom hebben wij nog steeds lagere dieselprijzen en hogere benzineprijzen dan de buurlanden, met alle gevolgen van dien? Waarom is de Toyota Prius het afgelopen jaar duurder gemaakt? Waarom worden maatregelen niet meer en effectiever geconcentreerd op lokale situaties? Dat zijn niet alleen vragen die ik stel, maar die de Europese Commissie ook aan de regering zal stellen, mocht deze een verzoek tot derogatie indienen. Denkt de staatssecretaris nu echt dat de maatregelen die hij nu neemt, zelfs als alles erbij wordt betrokken wat het MNP kennelijk wel doet, voldoende zijn om van derogatie gebruik te kunnen maken? Wij denken van niet, om de simpele reden dat het niet alle maatregelen zijn die mogelijk, noodzakelijk en haalbaar zijn om aan de normen te voldoen. Wij staan er, vooral dankzij de Raad van State en een beetje dankzij voortschrijdend inzicht van de regering, minder beroerd voor dan een half jaar geleden om de laatste horde in de race naar schone lucht te nemen. Er zijn trucs gesneuveld en maatregelen genomen. Maar er moeten nog trucs uit en er moeten nog maatregelen bij. Alleen dan ontloopt de regering haar zoveelste struikelpartij, en krijgt zij de steun van mijn fractie.

De heer **De Krom** (VVD): Ik hoor u zeggen dat projecten die op zichzelf een verslechtering van de luchtkwaliteit betekenen, niet in het NSL moeten worden opgenomen. Dat is een fundamentele uitspraak, want dat betekent dat u de hele kern van het wetsvoorstel – "in betekende mate", en saldering – overboord gooit. Als u een amendement met die strekking indient, vraag ik mij af of dat niet volledig tegen de kern van het wetsvoorstel ingaat. Vindt u dat ook?

De heer **Samsom** (PvdA): Ja, dat heb ik ook hardop gezegd. Volgens ons is het niet eens noodzakelijk dat er een amendement komt, omdat de Raad van State straks dit oordeel zal vellen, maar wij vinden dat wij zorgvuldig moeten handelen en dat in de wet moeten opnemen. De juridische stand van zaken is dat het hart uit het NSL is geknald, dat klopt. Er kunnen andere rechtvaardigingen zijn om een NSL in de wet te laten staan, misschien omdat al dat werk is gedaan en het zonde is om dat terug te trekken, om een minder relevante mogelijke reden te noemen. U hebt helemaal gelijk dat projecten die op zichzelf leiden tot overschrijding van de normen,

niet zullen worden toegestaan. Daar toetst de richtlijn op. Je mag een chemiefabriek in Rozenburg niet verrekenen met het bos in Kralingen.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Samsom doet toch een vrij fundamentele uitspraak. De ultieme consequentie is dat hij tegen de wet gaat stemmen, als dat amendement niet wordt aangenomen. Dat kan niet anders, want de hele wet draait om "in betekenende mate" en salderingen. Dat gooit hij weg. Als dat amendement wordt afgewezen, stemt hij tegen, begrijp ik, want hij is eigenlijk tegen de hele systematiek van de wet.

De heer **Samsom** (PvdA): Er is nog een onderdeel in de wet en dat is "niet in betekenende mate". Wij hebben anderhalf jaar geleden bij de begrotingsbehandeling voorgesteld om dat snel in de wet op te nemen. Dat willen wij heel graag geregeld hebben. Dat lijkt mij een reden om deze wet wel te steunen.

Voor alle duidelijkheid, ik haal het hart niet uit de wet, dat doet de Raad van State met dat advies en de analyse die wij van de heer Backes hebben gehoord. Overschrijdingen zijn gewoon niet mogelijk. Projectsaldering vinden wij wel geoorloofd, binnen zekere marges, maar programmasaldering, waarbij project X wordt verrekend met een heel ander project elders, is niet mogelijk, althans niet als het leidt tot overschrijdingssituaties, want die worden gewoon niet toegestaan. Eigenlijk is de richtlijn heel simpel en doen wij met zijn allen heel moeilijk.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben heel benieuwd naar het commentaar van de staatssecretaris hierover. Als u gelijk hebt, kan de wet onmiddellijk de prullenbak in.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik snap niet waarom de Partij van de Arbeid datgene wat de Raad van State heeft gezegd, in de wet wil amenderen. Waarom maak je dan niet een amendement om het hele nationale programma uit de wet te lichten? Nu laat je dat bestaan als een bureaucratisch werkverschaffingsproject, terwijl je het in feite geen lading meer geeft.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik noemde hiervoor al gekserend een serieuze reden. Het NSL verplicht de diverse overheden tot een heel pakket maatregelen. Als dat pakket maatregelen deugt en de trukendoos die ertegenover staat, is verdwenen, is het nettoresultaat van het NSL positief, los van al het werk dat ermee is gemoeid, maar dat is toch al verricht. Dat is een beoordeling die ik mogelijk acht. Ik noemde al de kilometerheffing. Als wij via het NSL kunnen vastleggen dat er in 2012 een kilometerheffing komt die gefaseerd wordt opgebouwd tot 2015 en welke omvang deze krijgt, tel ik mijn zegeningen. Dan heeft de staatssecretaris via het NSL een machtswapen in handen gekregen om het milieu in Nederland te verbeteren en dat zou ik hem niet misgunnen. De oorspronkelijke bedoeling van de staatssecretaris om met het NSL projecten mogelijk te maken die de normen overschrijden, is weg.

Mevrouw **Spies** (CDA): De uitspraak van prof. Backes was ook voor mij reden om nog eens heel kritisch te kijken naar het advies van de Raad van State over programmasaldering. In alle eerlijkheid, ik heb in de adviezen van de Raad van State niet kunnen vinden dat

de programmasaldering, met de stelligheid waarmee prof. Backes dat afgelopen donderdag formuleerde, eruit wordt geschoten. Ik nodig de heer Samsom uit om heel precies aan te wijzen waar die programmasaldering er in de voorlichting van de Raad van State uit wordt geschoten. Ik heb dat gisteravond niet kunnen vinden.

De heer **Samsom** (PvdA): Ja, ik heb dat vanochtend vroeg gevonden op pag. 13 in de laatste twee alinea's van de voorlichting van de Raad van State. Daarin staat dat de Raad van State instrumenten in de wet, zoals saldering, die tot gevolg hebben dat projecten worden toegelaten die ervoor zorgen dat de grenswaarden op bepaalde plaatsen worden overschreden, niet in overeenstemming acht met de richtlijnen. Daar staat het.

Mevrouw **Spies** (CDA): Nee, daar staat het niet. Dat is een uitspraak die op zichzelf nog niet de programmasaldering uit het nationale samenwerkingsprogramma in de prullenbak gooit.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat is wel het geval als die programmasaldering tot doel heeft om projecten toe te laten die op straatniveau of rondom dat project tot een overschrijding zullen leiden. De staatssecretaris is van plan om een constructie te bedenken waarmee dat soort projecten kan doorgaan – ik doel bijvoorbeeld op een weg – opdat elders in hetzelfde programmagebied de luchtkwaliteit zodanig verbetert dat op dat punt per saldo een verbetering optreedt. Dat accepteert de Raad van State echter niet. Hij staat toe om op te tellen en af te trekken, behalve als dat leidt tot overschrijdingen. Ik ben een leek op dit gebied en ga dus af op de uitspraken van juristen en experts. Prof. Backes is dé jurist en expert op dit terrein. Hij zegt duidelijk dat dit advies van de Raad van State zou moeten leiden tot amendering van het wetsvoorstel. Het is zijn bedoeling dat wordt vastgelegd dat projecten die op zichzelf leiden tot overschrijding van de normen, niet tot het NSL worden toegelaten. Als het nodig is, aarzel ik niet om dat amendement in te dienen.

Mevrouw **Spies** (CDA): De heer Samsom spreekt over een specifieke groep van projecten uit dat nationale samenwerkingsprogramma. Het betreft alleen die projecten die nu in een situatie verkeren waarin de grenswaarde niet wordt overschreden. Er zou in die gevallen bij de uitvoering echter wel sprake zijn van een overschrijding. Het NSL bevat ook projecten waarvoor geldt dat de grenswaarden niet worden overschreden. Ook door uitvoering van die projecten vindt geen overschrijding plaats. Tevens bevat het NSL projecten waarvoor geldt dat er al sprake is van een overschrijdingssituatie die op dat punt in ieder geval niet verder verslechtert. De Raad van State is dus hooguit kritisch over een saldering voor een bepaalde groep van projecten en dus niet voor de totale balans in het nationaal samenwerkingsprogramma. Met die toetsing op projectniveau wordt die mogelijkheid open gehouden.

De heer **Samsom** (PvdA): Het wordt ingewikkeld. De eerste categorie projecten waarop mevrouw Spies doelt, heeft ten aanzien van de normen geen probleem. Die leiden naar haar oordeel ook niet zelf tot een probleem. Daarvoor is het NSL ook niet nodig. Als wij dat zouden volbouwen met dat soort projecten, hielden wij ons met werkverschaffing bezig. Het NSL is bedoeld voor

projecten die leiden tot overschrijding van de normen of die leiden tot een verergering van de overschrijding daarvan. Die twee situaties acht de Raad van State niet compenseerbaar met maatregelen elders in hetzelfde gebied. Dat maak ik althans uit het advies op en dat geldt ook voor prof. Backes. Ik ben benieuwd wat de uitleg van de staatssecretaris van die tekst is. Wij hebben op dit punt namelijk te maken met een geschiedenis van twee tot drie jaar. De Raad van State heeft uitspraken gedaan die tot gevolg hadden dat er meer ellende ontstond. Laten wij proberen duidelijk te krijgen hoe wij dat nu kunnen voorkomen. Naar mijn idee is dat slechts mogelijk door amendering van het wetsvoorstel.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Wij bespreken primair de problemen van het milieu en de gezondheid. Het zijn problemen die in de jaren negentig bijna uit het vizier waren verdwenen. Toen had men in Nederland immers het idee dat de lucht nagenoeg schoon was. Dat bleek echter absoluut niet het geval te zijn. Men kwam tot nieuwe inzichten en er werd Europese regelgeving opgesteld. Inmiddels is onbetwist dat in Nederland duizenden mensen overlijden als gevolg van de luchtvervuiling. Honderdduizenden personen zijn ernstig ziek als gevolg van die vervuilde lucht. Ik raad u aan om met het Astmafonds te spreken. Voor mijn fractie is de primaire vraag: hoe krijgen wij de lucht in Nederland zo snel mogelijk schoon, hoe keren wij de ontwikkeling dat in Nederland het aantal doden en gewonden als gevolg van een slechte luchtkwaliteit vele malen hoger ligt dan het aantal doden en gewonden in het verkeer en hoe zorgen wij ervoor dat het minder een "niet kunnen bouwen"-probleem wordt? In het publieke debat en in Nederland is dat laatste helaas veel te veel het probleem rond de vuile lucht geworden. Nederland overschrijdt de grenswaarden voor 2005 en dreigt in 2010-2015 nog veel meer de fout in te gaan. Dat heeft verschillende oorzaken. Het probleem is vanaf het tweede paarse kabinet fors onderschat. Ik val, wat dat betreft, de heer Van der Ham bij. De heer Pronk heeft wel de alarmbel geluid, maar hij heeft vervolgens niets gedaan. Bij zijn NMP-4 zat immers geen geld. Hij heeft destijds op dat punt een grote nederlaag in het kabinet geleden. Het probleem is lang onderschat. Het is in de eerste periode van zijn bewind ook door deze staatssecretaris onderschat. Het heeft ook te maken met een tekortschietend bronbeleid van de EU, of misschien wel wereldwijd. Daar is natuurlijk enorm veel winst mee te halen. Laten wij eerlijk zijn: de Europese autofabrikanten zijn echt de grootste boeven op dit punt. Zij staan het hardst op de rem, zij doen het minst, zij lobbyen het best en zij bereiken het meest. Als wij daar veel meer winst hadden geboekt, dan hadden wij nu echt veel minder problemen gehad. Voor de zomer bleek uit nieuwe inzichten dat de problemen rond fijn stof gelukkig relatief blijken mee te vallen als je kijkt naar het halen van de Europese normen. Daarbij moet wel worden gezegd dat het halen van de normen niet betekent dat mensen niet meer ziek worden van vuile lucht. Je bereikt alleen een bepaalde norm van wat je op dat moment aanvaardbaar vindt. De gezondheidkundigen zeggen dat die normen in de toekomst nog fors naar beneden moeten, wil je veel minder doden en gewonden krijgen. Voor fijn stof valt het gelukkig relatief iets mee. Recent is echter wel gebleken dat voor NO<sub>x</sub> de problemen groter lijken. De

uitstoot lijkt groter en de modellen en berekeningen geven een onderschatting van de effecten van vooral het autoverkeer. Daar kunnen wij dus nog wel eens forse tegenvallers hebben. Tijdens de hoorzitting van vorige week zeiden eigenlijk alle deskundigen in koor dat NO<sub>x</sub> het grote probleem van de toekomst is. Heeft de staatssecretaris inmiddels ook deze perspectiefwisseling meegemaakt?

Deze wet is primair een versoepeling van de milieugrenzen. Het is een wet waarbij in de afweging tussen het belang van een harde milieugrens en de mogelijkheid om een snelweg of iets dergelijks te kunnen aanleggen, de snelweg het wint van die harde milieugrens. Dat wordt in essentie met deze wet gedaan. Het is de vraag of dat nodig en wenselijk is. Ik heb het met mevrouw Spies al even gehad over de vraag of het nodig is. Nee, mijn fractie is ervan overtuigd dat het niet nodig is, zeker met het oog op de meest recente berekeningen, op het moment dat je een fors pakket politieke maatregelen durft te nemen om die lucht daadwerkelijk schoner te maken. Ik verwijs naar het debat dat al tijden wordt gevoerd over de verhoging van de dieselaccijns. Dat is een van de verreweg meest effectieve maatregelen die dit kabinet weigert te nemen om de lucht schoner te maken.

Ik wijs ook even op het debat tijdens het vragenuurtje van een paar weken geleden over het heffen van tol in de binnensteden. Dat gebeurt bijvoorbeeld in Londen en Stockholm. Het is een heel effectief middel om de lucht in steden schoner te krijgen. Daarbij kan ook nog gedifferentieerd worden naar autotypen. Dit kabinet gaat daar pal voorliggen en zegt dat dit niet mag gebeuren. Op zo'n manier krijg je de lucht niet schoner. In Stockholm heeft men met een dergelijke tolheffing een proef van een halfjaar gedaan. De lucht is daar 20 tot 25% schoner geworden, de files zijn afgenomen en het openbaar vervoer is verbeterd. Voorafgaand aan die proef was een ruime meerderheid van de mensen in de regio tegen het invoeren van een dergelijke heffing. Vorige week is er tegelijk met de verkiezingen een referendum over gehouden en nu blijkt een meerderheid van de mensen voor de heffing te zijn, omdat zij de positieve effecten zien. Daar zie je dus dat politieke moed wordt beloofd. Dan blijken maatregelen mogelijk en hoeft je niet te versoepelen.

De fractie van GroenLinks heeft anderhalf jaar gelden voorgesteld om in Nederland differentiatie bij parkeren op grond van de vervuilgraad van de auto mogelijk te maken. Er valt daarbij te denken aan de hoogte van de parkeertarieven en het verlenen van parkeervergunningen; een Toyota Prius betaalt niets en krijgt eerder een vergunning en een vervuilende auto betaalt veel meer en krijgt minder snel een vergunning. De staatssecretaris zei anderhalf jaar geleden dat dit wettelijk nog niet mogelijk was, maar hij beloofde in een brief die hij schreef samen met minister Remkes, om dit per 1 januari 2007 wel mogelijk te maken. Ik heb daarover sindsdien niets meer gehoord en heb nu de bange angst dat het niet meer gaat lukken vóór 1 januari 2007. Het gaat hierbij om een heel effectieve en stimulerende maatregel; schoon gedrag wordt immers beloofd. Kan de staatssecretaris de zekerheid geven dat alle wethouders die met deze maatregel aan de slag willen, deze daadwerkelijk per 1 januari 2007 kunnen invoeren?

Is versoepeling wel mogelijk, gezien de strekking van de Europese richtlijn, nog los van de wenselijkheid om te

versoepelen? Loopt de staatssecretaris niet opnieuw een doodlopende weg in? Met alle vorige maatregelen kwam de staatssecretaris ook al niet verder; het is de vraag of dit niet ook weer een doodlopende weg is. De Raad van State heeft op 1 juni een voorlichting uitgebracht. Ik vraag de staatssecretaris hierop uitgebreid schriftelijk te reageren. In deze voorlichting wordt namelijk op de kern van zijn plannen gereageerd, meer nog dan in het wetsvoorstel zelf. Hoe je het ook wendt of keert, de Raad van State geeft hierin heel weinig ruimte en trekt heel nauw een paar strepen en lijnen waarbinnen nog verder gewerkt kan worden. Wij kunnen overal wel weer lucht gaan zoeken, zoals mevrouw Spies zojuist deed, maar dan zitten wij over twee jaar hier weer bijeen en lopen wij weer vast; dat valt gemakkelijk te voorspellen. Dat is zeker zo als wij kijken naar wat er op dit moment in Europa gebeurt rond de nieuwe richtlijn.

De Raad van State zegt dat je kan, moet en mag afdwingen, maar dat individuele projecten nog getoetst moeten worden. Projecten komen dus niet op een grote berg, maar moeten individueel getoetst worden aan de grenswaarde, niet aan een of ander algemeen programma. Deelt de staatssecretaris deze analyse van de voorlichting van de Raad van State?

Mijn andere punt gaat over het "niet in betekende mate", wat inhoudt dat veel projecten überhaupt niet meer getoetst worden op vervuiling en sowieso door kunnen gaan. Hierover geeft de Raad van State tot nu toe geen oordeel. In de voorlichting wijdt de raad daaraan maar driekwart pagina. Men stelt dat de crux van het voorstel nog niet bekend is en dat daarom nog geen fiat kan worden gegeven. Maar de Raad van State benadrukt wel om op te letten. Er is nog geen advies van de Raad van State over wat wij aan uitwerking hebben gekregen. Daarom adviseer ik ook bij het "niet in betekende mate" om je niet te rijk te rekenen als het gaat om de haalbaarheid ervan in relatie tot de Europese richtlijn.

Dit heet het kabinet te zijn van minder regels, minder bureaucratie en een heldere overheid. Echter, als wij naar dit wetsvoorstel kijken, zien wij enorm veel regels en een voorstel dat zo complex is dat het überhaupt een opgave is te snappen wat er nu eigenlijk staat en hoe het werkt. Moeten wij dit over burgers, bedrijven, lagere overheden en ambtenaren uitstorten? De enige die daarbij staan te juichen, zullen de adviesbureaus zijn. Jeetje, wat zullen zij staan te juichen. Ik zie de cursussen, programma's en congressen alweer georganiseerd worden rond het nationaal programma, het regionaal programma, het lokaal programma, het salderen, de tools, het saneringstool en het salderingstool. Waar wij een probleem hebben, veroorzaken wij een juridisch moeras. Wij creëren regels die niemand meer begrijpt, regels op regels. Kijk ook naar wat er rond Schiphol gebeurt. Er ontstaat een onvoorstelbaar conglomeraat van ingewikkelheden, waarbij geprobeerd wordt om het een of andere probleem op te lossen; het probleem is echter zo langzamerhand ook uit het zicht geraakt. Zo jaag je mensen weg als het over milieupolitiek gaat en als het gaat over: "hier willen wij heen". De staatssecretaris had moeten zeggen dat hij geen wetten gaat maken om de boel te versoepelen en had een visie moeten neerleggen over hoe wij de lucht schoon kunnen krijgen. Daar had hij aan moeten gaan trekken: geen regels, maar maatregelen en een perspectief. Kijk naar wat men in Stockholm heeft gedaan. De staatssecretaris had met

dergelijke plannen moeten komen en had met de wethouders van de grote steden om de tafel moeten gaan zitten om plannen te maken. Mijn wetsvoorstel om tol in steden te kunnen invoeren, ligt klaar voor behandeling in de Kamer. Dan had de staatssecretaris een visie neergelegd over waar het in Nederland heen had gemoeten met de lucht. Nu legt hij alleen een verhaal neer waar niemand meer iets van begrijpt en waarmee iedereen uiteindelijk van een koude kermis thuis zal komen.

Daarbij komt nog – dat is toch wel een beetje tragisch – dat deze hele wet straks opgetuigd kan worden, maar dat de Raad van State op de allerlaatste bladzijde van de voorlichting van 1 juni schrijft dat iedere burger de richtlijn straks direct voor toetsing kan voorleggen aan de rechter. Naast dit hele wettelijke instrument kan iedere burger dus nog gewoon naar de rechter stappen en vragen of dit project voldoet aan de Europese richtlijn. Ik zei het een beetje ondiplomatiek, in mijn eigen woorden; ik geef meteen aan mevrouw Spies toe dat de Raad van State het woord "wrakkig" niet in zijn voorlichting gebruikt, maar de Raad van State zegt wel: gezien de aard van het programma en een aantal criteria, zal de burger straks nog gewoon naar de rechter kunnen stappen. Daarop hoor ik graag de reactie van de staatssecretaris. En wat betekent dat voor het nut en het effect van dit programma? De gelukkig geëmancipeerde burger zal met dit in de hand immers naar de rechter gaan.

Er moet mij van het hart dat ik het lastig vind dat wij hier geen uitgewerkt nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit hebben. Er zweeft wel iets boven de markt. De heer Samsom had het al over wat het MNP kent en doorgerekend heeft. Het heeft geen politiek fiat, maar er worden wel grote resultaten uitgevent. Dat maakt het debat lastig. Ik vind het ook lastig dat wij geen uitwerking kennen noch een juridisch advies van de Raad van State over de regeling rond "niet in betekende mate". Voor beide zaken vraag ik de staatssecretaris wat het vervolgtraject is en wanneer wij daar wel inzicht in krijgen. Als je zo'n wetsvoorstel fatsoenlijk wilt behandelen en als je de consequenties daarvan wilt kennen, moet je immers ook die stukken kennen.

Nu ga ik met enkele vragen wat specifiek op de wet in. De eerste vraag is waarom in artikel 5.12 niet expliciet staat dat de grenswaarden moeten worden gehaald. Er staat dat zij een soort richting zijn, maar er staat niet dat de grenswaarden echt moeten worden gehaald binnen de gestelde termijn. Er staat nu: "gericht op het halen van de grenswaarden".

De tweede vraag is ons ook door veel deskundigen aangereikt, ook op de hoorzitting. Je kunt de maatregelen die worden genomen door andere overheden of het Rijk zelf, straks afdwingen maar de effecten zijn niet hard in de wet vastgelegd. Iedereen weet dat je een maatregel op heel veel verschillende manieren kunt uitvoeren. Het MNP zei ook nog dat je een maatregel zo kunt uitvoeren dat die geen effect heeft, maar ook zo dat die heel veel effect heeft. Waarom heeft de staatssecretaris niet vastgelegd dat het effect van een maatregel afdwingbaar is? Anders heb je straks wel projecten gerealiseerd en maatregelen genomen, maar hebben die niet opgeleverd wat je wilde. De beoogde verbetering is dan per saldo niet gerealiseerd.

Ik ga nu specifiek in op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Het is curieus dat dit leidt tot

een centralisatie in de ruimtelijke ordening. De onlangs afgetreden minister Dekker heeft er onlangs enorm voor geknokt om het Rijk niets meer te laten zeggen over de ruimtelijke ordening. Na de behandeling van de Nota Ruimte hebben wij dan ook nooit meer met haar over de ruimtelijke ordening mogen spreken. Via deze route doet staatssecretaris Van Geel in feite echter een machts-greep, want het Rijk krijgt weer veel meer te zeggen over grote projecten, over de onderlinge afstemming en over het tempo. Het gaat dan om vragen als: wie mogen er meedoen in het programma en in welk tempo mogen de projecten worden gerealiseerd? Het is een interessant instrument. De fractie van GroenLinks vindt het een perspectiefvol element van het wetsvoorstel dat er weer sprake is van enige nationale regie bij de grote, vervuulende projecten. Ziet de staatssecretaris deze stijlbreuk ook en vindt deze tegen heug en meug plaats? Of denkt hij stiller: dit heb ik de rest van het kabinet toch maar mooi gelapt?

De vraag wie er wel of niet aan een project deelneemt, raakt natuurlijk wel de rechtsbescherming. Als men er niet bij komt, kan men dan in beroep gaan? Stel dat men iets heel smerigs wil doen, maar niet geselecteerd wordt door de staatssecretaris of door zijn opvolger. Kan men dan toch nog meedoen? Is er nog sprake van een juridische toets?

De grote pijn van mijn fractie rond het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zit natuurlijk niet in de mogelijkheid om een samenhangend pakket maatregelen te nemen en dit te kunnen afstemmen met andere overheden of in de mogelijkheid van VROM om daarop meer greep te hebben. Neen, onze pijn zit daarin dat het samenwerkingsproject er niet op is gericht om grenswaarden zo snel mogelijk te halen, maar om nieuwe vervuulende projecten mogelijk te maken. Dat is de essentie van het programma. Als het programma er gewoon op gericht was de doelstellingen te bereiken, waarbij andere projecten pas worden gestart als zeker is dat de doelstellingen worden bereikt, zou er niets aan de hand zijn. Dit is politiek onwenselijk, en bovendien brengt de staatssecretaris het verzoek om derogatie direct in gevaar. Je hoeft geen hoog opgeleide EU-ambtenaar te zijn om te kunnen zeggen: het programma is prachtig, maar de derogatie wordt pas verleend als de vervuulende projecten niet doorgaan. Alleen dan zouden wij namelijk alles doen wat wij kunnen, maar als de vervuulende projecten doorgaan, doen wij in ons land er niet meer alles aan om de lucht schoner te maken. Hoe verwacht de staatssecretaris dat dit debat voor Nederland zal verlopen?

Het MNP heeft een aantal interessante zaken in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit opgenomen. Er zit ook een aantal lokale projecten in, zoals het lokaal beprijzen. Het kabinet heeft dit afgeschaft. Een ander voorbeeld is de maximum snelheid van 80 km per uur. Wij zijn in een hevige twist verwickeld met minister Peijs, die de maximumsnelheid bij Voorburg weer wil opjagen naar 100 km per uur, terwijl de lucht door de 80 km-maatregel aantoonbaar schoner is geworden. Formeel kan het niet, dus nu wil minister Peijs daar de snelheid niet meer laten controleren. Als de regeringspraktijk haaks staat op projecten die in het programma staan, roept dat bij mij de vraag op wat het programma eigenlijk waard is. Misschien is het een stille machtsgreep van staatssecretaris Van Geel en koestert hij de stille hoop dat hij, als het programma eenmaal wet

is, minister Peijs eindelijk in haar hok krijgt. Nu staat hij machteloos toe te kijken als zij de snelheidslimiet niet wil handhaven. Ik wil hierop graag een eerlijk antwoord van de staatssecretaris. Wij gaan richting de verkiezingen, dus dat moet mogelijk zijn.

De Raad van State heeft ernstige bezwaren geuit tegen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Ik wil graag een reactie van de staatssecretaris op deze bezwaren. Volgens de Raad van State gaat het programma uit van de Nederlandse inzet bij de EU-besprekingen. Het gaat niet uit van de huidige richtlijn, noch van het EU-Commissievoorstel of van wat je op dit moment misschien kunt verwachten dat het resultaat is. Wij dromen weg als wij denken dat de Nederlandse inzet het resultaat zou zijn. Uitgegaan wordt van een normstelling die in strijd is met de bestaande richtlijnen. Ook worden er dingen gezegd over de gebiedsgrootte. Terwijl in het nationaal programma met vijf grote gebieden wordt gerekend, zegt de Raad van State dat dit nooit kan. Het verstedelijkte gebied Arnhem-Nijmegen en de Veluwe kunnen niet samen in een blok worden gestopt, want dan ontstaan er ongelijksoortige blokken. Er zullen stedelijke gebieden en niet-stedelijke gebieden moeten zijn. Is de staatssecretaris van plan, het nationaal programma in die termen aan te passen? De grootste bom die de Raad van State onder het nationaal programma heeft gelegd, is de uitspraak dat individuele bouwprojecten nog moeten worden getoetst op de grenswaarden. Het uitgangspunt dat je alles in de grote wasmachine kunt gooien en dat alles erdoor komt, is daarmee de facto weg.

Welke maatregelen vallen wel en niet onder het NSL? Het NMP heeft een aantal dingen gedaan, maar er is ook nog een andere discussie. Er zit namelijk nog een aantal andere aannames in. Terecht wordt gezegd dat het Europese bronbeleid niet in het NSL hoort, omdat het als een autonome ontwikkeling wordt gezien. Tegelijkertijd wordt echter gezegd dat het beleid vanaf 1 januari 2005 er wel in komt. Wat is de reden daarachter? De projecten vanaf 1 januari 2005 zitten er namelijk niet in. Er worden nu smerige projecten gebouwd die niet worden gesaldeerd. Is het dan niet eerlijker om een gelijke startdatum te nemen voor projecten en maatregelen? Hetzelfde geldt voor "in betekenende mate". Alle projecten die tot 3% vervuilen, worden niet meegenomen. Dan zou dan ook moeten gelden voor alle maatregelen die tot 3% schonere lucht opleveren. Alleen dan is sprake van gelijke monniken, gelijke kappen.

Mevrouw **Spies** (CDA): Volgens mij is dat feitelijk onjuist. Keer op keer, ook afgelopen donderdag, is beargumenteerd dat ook de som van alle projecten die niet in betekenende mate bijdragen, wordt verdisconteerd in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dat zijn de maatregelen die zijn getroffen, inclusief de effecten van de "niet in betekenende mate"-projecten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik hoop dat dat zo is. Ik ben ook blij dat dit het eerste punt is waarop mevrouw Spies vindt dat ik iets heb gezegd dat feitelijk onjuist is, want dan is er al een heleboel gezegd wat zij niet betwist.

Mevrouw **Spies** (CDA): Daar is geen beginnen aan!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik hoor het graag van de staatssecretaris.

Voorzitter. Ik wil verder ingaan op de "niet in betekende mate"-clausule. Ik wees er al op dat de Raad van State hierover nog geen oordeel geeft. Dat oordeel komt pas wanneer de staatssecretaris de Raad van State een AMvB heeft voorgelegd, inclusief het onderliggende besluit. Pas dan kan hierover een relevant debat worden gevoerd. De Raad van State wijst wel op het gevaar van het niet optellen van allerlei kleine projecten die samen toch heel wat kunnen betekenen. Als je het uitsplitst, is het inhoudelijk voor te stellen dat je er op het vlak van fijn stof, voor projecten die heel weinig bijdragen, wellicht overheen moet stappen. Voor  $\text{NO}_x$  vind ik dat echter om gezondheidsredenen maar zeer de vraag, omdat de effecten daarvan alleen lokaal optreden. Het gaat dan om die school langs de snelweg of dat ziekenhuis naast het industrieterrein. Wat dan gemiddeld slechts 3% is en een marginaal effect heeft, kan pal naast een weg een heel groot effect sorteren. Mijn fractie heeft hier grote problemen mee. Ik hoor graag hoe de staatssecretaris aankijkt tegen de suggestie om op dit vlak een onderscheid te maken naar  $\text{NO}_x$  en fijn stof. Nu ik het toch over fijn stof heb, is het natuurlijk van de gekke dat het dusdanig is uitgemiddeld dat een grote kolencentrale als een "niet in betekende mate"-project in de regeling mee kan gaan. Hetzelfde geldt voor een weg waarvan 50.000 of 100.000 auto's per dag gebruikmaken. Dan ben je feitelijk bezig met een grote verdwijntruc. Als je daar al voor kiest, vindt mijn fractie dat het gebied waarin wordt uitgemiddeld moet worden beperkt, dat de 3% omlaag moet en dat de grote installaties eruit moeten.

Ik denk eigenlijk dat ook dit weer een voorbeeld is van struisvogelpolitiek, want de individuele projecten zullen niet meer worden getoetst en kunnen dus doorgaan. Wel worden er hotspots gecreëerd waar problemen ontstaan. Die hotspots moeten worden opgeruimd. Nu is daar de saneringstool voor ontwikkeld, als ik het goed heb begrepen, maar als een kolencentrale op een hotspot mag produceren, worden de grenswaarden overschreden. Daaronder heeft bijvoorbeeld het verkeer te lijden. Het is namelijk losgekoppeld van het project, maar er moet wel aan de grenswaarden worden voldaan. Is het niet veel zinniger als bij de start van een project bekend is of het gewenst en mogelijk is?

Ik had het al even over de salderings- en saneringstool. Dit zijn nieuwe woorden voor mij, maar ik denk dat zij een hoge vlucht gaan nemen als dit wetsvoorstel wordt goedgekeurd. TNO schreef en zei op een hoorzitting dat het overeenstemming over het gehele complex van rekenregels had die ten grondslag liggen aan de salderingstool, een computerprogramma met behulp waarvan het nationaal programma berekent of het op bepaalde plekken al dan niet misgaat. In dat programma zit alles, ook de mogelijkheden om het hetzij heel goed, hetzij heel slecht voor het milieu te doen. Voor ons is het een black box. Is de staatssecretaris bereid om deze salderingstool, het uitgebreide computerprogramma, door een buitenlands milieu- en natuurplanbureau tegen het licht te laten houden en te laten beoordelen of er op een eerlijke manier wordt gerekend? Ik laat dit graag in Nederland doen, maar dat beschikt helaas maar over een milieu- en natuurplanbureau. Een second opinion lijkt mij broodnodig, al was het maar om later voldoende juridische vastigheid te hebben, maar ik zou niet weten

wie die binnen Nederland kon geven. Reken maar – in beide betekenissen van het woord – dat hier straks enorm veel bewonersverenigingen, milieugroepen en andere over gaan klagen. Er moet dus voor worden gezorgd dat het een beetje "proof" is.

Mevrouw **Spies** (CDA): Heeft de heer Duyvendak aanleiding om te veronderstellen dat bepaalde dingen niet deugen? Zijn woorden getuigen van een buitengewoon grote complottheorie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Zowel TNO als het MNP zeggen en schrijven dat er heel veel aannames en veronderstellingen in het rekenmodel zitten. Dat is logisch, anders kan niets worden berekend. Het lijkt mij met het oog hierop wel goed om al die aannames, veronderstellingen en formules waarin die vertaald zullen zijn, tegen het licht te houden. Ik vind ook dat het bij de controlerende taak van de Kamer hoort om daar een pleidooi voor te houden.

Mevrouw **Spies** (CDA): Dat is nog geen antwoord op mijn vraag. Ik vroeg heel precies of de heer Duyvendak aanleiding had om te veronderstellen dat bepaalde dingen niet deugen in het model dat wij gebruiken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In alle formules zitten heel veel aannames en veronderstellingen. Daarvoor waarschuwen de opstellers van het rapport ons. Zij zeggen dat daar heel veel keuzes in kunnen worden gemaakt. Ik kan niet overzien welke keuzes er zijn gemaakt, want daarover zie ik niets terug in de stukken. Daarom lijkt het mij goed dat deskundigen daar nog eens een blik op werpen. Waarom zou mevrouw Spies daar bang voor zijn?

De man van TNO lichtte een tipje van de sluier op in verband met de saneringstool. Hij zei dat er een losse interpretatie van de richtlijn in zat – een eufemisme natuurlijk – omdat er vanwege het model op 10 meter van de weg wordt getoetst, terwijl in de richtlijn 5 meter wordt voorgesteld. Ik vind het eerlijk van hem dat hij dat vertelde. Hij zei dat het in strijd met de huidige richtlijn was en dat hij daar vast voor waarschuwde. Hij zei ook dat er werd uitgegaan van een geweldige ventilatie in de wegen, terwijl alom bekend is dat bepaalde wegen beperkt geventileerd zijn, vooral in het stedelijk gebied. Met dit gegeven is in het model geen rekening gehouden. Het lijkt mij dus goed om na te gaan of dit reëel is en of wij daar straks niet "nat mee gaan". Ik hoor graag de reactie van de staatssecretaris. De modellen moeten natuurlijk zo werkelijkheidsgetrouw mogelijk zijn en voldoen aan de eisen die Europa hieraan stelt.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Duyvendak stelt in verband met het salderingsmodel voor om de rekenmodellen te laten valideren. Volgens mij heeft echter geen enkel Europees land het zo ingewikkeld gemaakt als Nederland. Op de bladzijden 10 en 11 van de memorie van toelichting staat een mooi overzicht van wat er in andere landen gebeurt. Dan heb ik toch stellig de indruk dat wij het hier tien keer zo ingewikkeld hebben gemaakt als waar dan ook. Wie zou dit dan moeten doen? Als één land op dit punt ervaring heeft – overigens niet in de praktijk maar wel in de vorm van rekenmodellen – is dat toch Nederland?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U vindt mij aan uw zijde. Ik heb er ook voor gepleit om dit model niet in te voeren. Wij moeten maatregelen nemen waardoor het gewoon niet nodig is. Ik hoop dat u dat ook zult zeggen. Laten wij dan eindelijk de dieselaccijns verhogen, tol invoeren in steden en investeren in openbaar vervoer. Als wij het doen, moeten wij het goed doen. Dan zullen wij in buurlanden voldoende kennis vinden. Ook daar is men bezig met luchtkwaliteit, zoals in het Ruhrgebied. Alles wordt precies berekend.

Ik heb nog vragen over de AMvB's die nog komen. Het NSL is een AMvB. Wordt daarbij voorrang voor de Kamer geregeld? Wanneer zijn de stukken te verwachten?

Kan de staatssecretaris een overzicht geven wie wanneer waartegen in beroep kan gaan? Dan kan het gaan om kleine of grote projecten. Waar en wanneer staat rechtsbescherming open voor de burger, ook in vergelijking met de huidige situatie? Ik zie door de bomen het bos niet meer. Veel deskundigen waarschuwen ons dat dit ook voor het bedrijfsleven niet goed geregeld is.

Er wordt nu een onbegrijpelijke regeling gemaakt. Dan is het zaak om die zo begrijpelijk mogelijk te laten landen en de wet ook zo begrijpelijk mogelijk te maken. Heeft de staatssecretaris daarover nagedacht? Is het mogelijk een website te maken met een actuele stand van het nationale programma? Dan kunnen mensen die dat willen weten precies zien wat er aan de hand is, wat de voorstellen zijn, wat de regionale programma's inhouden en hoe de zaken verrekend zijn. Daarmee doet men dan nog iets om de burger bij de hand te nemen om te begrijpen wat er met dit milieuthema nu eigenlijk allemaal gebeurt.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Voor D66 is het uitgangspunt dat de luchtkwaliteit moet verbeteren, dat dat ook wat mag kosten en dat het consequenties mag hebben voor projecten, terwijl de onbedoelde effecten van regels natuurlijk te niet moeten worden gedaan, bijvoorbeeld bij woningbouw. Ik kreeg gisteren een mailtje uit Leiden, waar een discobioscoop bij het station zou worden gerealiseerd die al klaarligt op de tekentafel. Door de bestaande regels kan dit project niet doorgaan omdat er bij de uitgang een autotunnel is. Dat kan toch niet de bedoeling van de regels zijn?

Laten wij ons echter concentreren op de vraag waarvoor de regels wel nodig zijn. Dan gaat het om mensen die ziek worden. De berekening komt uit op ongeveer vijfduizend doden. Wat ons betreft, mag er dan ook behoorlijk diep in de buidel worden getast – dat heeft het kabinet ook gedaan door hiervoor 1,1 mld. uit te trekken – en mogen er ook maatregelen worden genomen om te proberen dit probleem kleiner te maken. Natuurlijk doet Nederland het in vergelijking met andere delen van de wereld al heel wat beter, maar dat mag nooit een argument zijn om het niet op te nemen voor mensen die nog steeds het slachtoffer zijn van slechte luchtkwaliteit. Wij moeten alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat de lucht voor hen schoner wordt.

Het bedrag van 1,1 mld. is prachtig maar nog niet voldoende. Wij zijn een groot pleitbezorger van de kilometerheffing. Die mag wat ons betreft sneller ingevoerd worden dan waar het kabinet nu op aankoerst. Wij hebben ingestemd met een onderzoek naar de dieselaccijns. Of dat nu echt effect zal hebben weet ik

nog niet, maar wij moeten er serieus naar kijken. Schonere auto's en bronbeleid zijn in verschillende debatten steeds weer langs gekomen. Ik zeg er uitdrukkelijk bij dat wij bij bronbeleid niet alleen maar moeten kijken naar wat wij in Europa kunnen doen. Europa is soms heel goed en heel snel, soms trapt het op de rem. De auto-industrie is al genoemd. Nederland zou samen met een aantal andere landen het voortouw kunnen nemen om meer aan bronbeleid te doen. Wij hebben al eens bij motie voorgesteld om binnen tien jaar per apk vieze auto's in Nederland van de weg te halen. Hoe staat het met het onderzoek daarnaar?

Dit soort maatregelen is wat ons betreft noodzakelijk, naast het wetsvoorstel. In het voorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer inzake luchtkwaliteitseisen wil de regering met een salderingsregeling een koppeling maken tussen ruimtelijke ontwikkeling en luchtkwaliteit. Die saldering zorgt ervoor dat de verslechtering van de luchtkwaliteit bij grote bouwprojecten op een andere locatie binnen de regio gecompenseerd moet worden. De luchtkwaliteit moet gemiddeld in de regio verbeteren of ten minste gelijk blijven. Puur vanwege de noodzaak kan die benadering bij D66 op sympathie rekenen, niet omdat het nu zo'n fraai instrument is, maar omdat wij op dit moment gewoon niets anders hebben. De bezwaren zijn in eerdere debatten en ook in dit debat al naar voren gekomen.

In het voorgaande traject zijn al heel veel vragen gesteld. Worden de maatregelen uitgesmeerd? Is het misschien zo dat er per saldo niets gebeurt, maar dat er gewoon een andere draai aan het beleid wordt gegeven? Ik vind dat de afgelopen maanden zoveel wijzigingen in het wetsvoorstel zijn aangebracht dat er wel degelijk meer druk op de projecten is gekomen, zodat de wetswijziging niet alleen cosmetisch van aard is.

Saldering vindt plaats in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, door de effecten van alle bouwprojecten tezamen te vergelijken met de effecten van compenserende maatregelen. Het NSL bevat een pakket nationale en lokale compenserende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Nu zijn er verschillende suggesties van diverse organisaties gekomen, bijvoorbeeld van de Stichting Natuur en Milieu, waarop ik graag een reactie van de staatssecretaris hoor, om te kijken of wij de wet toch niet op een aantal punten nog verder moeten aanscherpen. Zo stelt de stichting dat de maximale derogatietermijnen voor het bereiken van de grenswaarden als voorwaarden voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit opgenomen moeten worden in de wet. Het stelde dat de Raad van State en de Europese Commissie, zoals wij ook hebben kunnen lezen, duidelijk hebben gemaakt dat alleen derogatie verleend kan worden als binnen het gehele gebied de grenswaarden binnen de geldende derogatietermijn worden bereikt. Dit is in het huidige wetsvoorstel volgens hen nog niet eenduidig vastgelegd. Wat is er tegen zo'n wijziging, om de wet op dat punt aan te scherpen? Ik ben er nog niet zo stellig over dat de wijziging er moet komen. Ik ben benieuwd welke bezwaren er tegen leven, maar ik vind de suggestie wel interessant.

In het NSL worden alleen grote bouwprojecten, die in een betekende mate bijdragen, meegenomen. Dit zijn projecten die lokaal een toename van de concentratie van de grenswaarden voor fijn stof of stikstofdioxiden van 3% veroorzaken. Op die 3% is veel kritiek geleverd.



Milieudefensie bijvoorbeeld zegt dat 3% wel erg veel is. Het meent dat van de groslijst van mogelijk grensoverschrijdende projecten die VROM maakt er honderden echt grensoverschrijdend zijn. Het zou bijvoorbeeld mogelijk zijn midden in een stad een parkeergarage van 800 auto's aan te leggen. Is dat nu een waanbeeld of is dat binnen de wet wel degelijk mogelijk?

Hoe controleer je of projecten goed worden ingeschat? Komt er een verscherping van de handhaving? Ik noem maar een aantal vragen en suggesties, omdat door alle informatie die wij hebben gekregen veel vragen zijn opgekomen waarvan ik niet onmiddellijk kan inschatten of zij reëel zijn. Hoe staat de staatssecretaris tegenover de suggestie van Natuur en Milieu om in de wet de verplichting op te nemen om aannemelijk te maken dat binnen de gestelde termijnen aan de grenswaarden is voldaan, als voorwaarde om projecten via salderingen niet in een betekende mate doorgang te laten vinden? Je kunt dat zien in het kader van de ALARA-regelgeving. De regeling voor "niet in betekende mate" en de saldering beschermen mensen niet tegen een toenevende blootstelling aan schadelijke stoffen. De voorbeelden zijn al genoemd: scholen, sportvelden, speelplekken, ziekenhuizen en woningen langs drukke wegen en snelwegen. Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat de mensen die op deze kwetsbare plekken wonen, worden ontzien?

Europese maatregelen zijn niet betrokken bij het waarborgen van de milieuruimte in de toekomst. Dit is op zichzelf goed, want je kunt natuurlijk niet alleen op die maatregelen afgaan, maar de analyse van de milieuruimte is gebaseerd op de huidige Europese grenswaarden en het is natuurlijk niet uit te sluiten dat deze aangescherpt zullen worden. Het effect daarvan zal zijn dat bouwprojecten die nu onder "niet in betekende mate" vallen, wél op de lijst terechtkomen, zodat die langer zal worden. Hoe anticipeert de staatssecretaris op het eventueel strenger worden van de Europese regelgeving, zodat de uitgangspunten in de huidige wet niet meer zouden gelden? Wij kunnen natuurlijk maar een beperkte invloed op Europa uitoefenen, maar mijn fractie vindt het wel belangrijk om in Europa de temperatuur van het badwater in de gaten te houden. Ik heb al eens voorgesteld om met andere landen voorop te gaan lopen. In hoeverre ziet de staatssecretaris mogelijkheden om dit te doen en zo wat meer invloed uit te oefenen op de gang van zaken in alle 25 lidstaten van de Europese Unie?

Er staat in het NSL iets over het schoner maken van de binnenvaart, maar niets over het stimuleren van de binnenvaart om het vrachtverkeer over de weg te beperken, wat toch veel voordelen voor het milieu kan hebben. Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris op dit punt en welke prioriteit wil hij hieraan geven?

Er is in het wetsvoorstel een plicht tot het uitvoeren van bepaalde maatregelen opgenomen. Dit betekent dat de betrokken partijen zich verplichten om de maatregelen te nemen die in het programma zijn opgenomen. Wordt een maatregel niet genomen, dan moet deze worden vervangen door een andere met ten minste hetzelfde effect. Dit heeft ook consequenties voor de gekozen maatregelen. Zo zal bijvoorbeeld kilometerbeprijzing niet door een technische maatregel met een vergelijkbaar effect voor het wegverkeer kunnen worden vervangen. Door een maatregel in het NSL op te nemen committeert de regering zich dus aan het uitvoeren ervan. Wij zijn

natuurlijk erg blij dat de regering zich nu aan kilometerbeprijzing committeert, al is het een beetje laat, maar de echte invoering van deze maatregel is nog wel wat ver in de toekomst gezet. Bij een aantal maatregelen in het NSL is echter niet concreet omschreven hoe ze zullen uitgevoerd, terwijl de effectiviteit hier toch sterk van afhangt. Hoe zal bijvoorbeeld het actieplan vorm worden gegeven om het fijn stof terug te dringen dat door de industrie veroorzaakt wordt? Ik sluit mij ook aan bij de vraag of het niet denkbaar is dat alle individuele bouwprojecten toch nog aan de Europese grenswaarden zullen worden getoetst en of dit uiteindelijk geen grote bom onder het wetsvoorstel legt.

Maatregelen die in het programma staan, moeten tijdig worden uitgevoerd. Zo nodig kan de staatssecretaris een aantal aanwijzingen geven. Een maatregel kan ook het gebruik van een planologisch instrumentarium zijn, bijvoorbeeld het vaststellen van een bestemmingsplan. Maar ook al wordt er een bestemmingsplan vastgesteld, de verbetering van de luchtkwaliteit is niet gegarandeerd, want de uitvoering van het bestemmingsplan kan niet worden afgedwongen. Hoe wil de staatssecretaris hiermee omgaan? Welke stok achter de deur heeft hij om het juiste eindresultaat af te dwingen? Alles wat op papier staat, wordt immers niet altijd in beleid omgezet; er wordt nogal wat geïmproviseerd in gemeenten. Bij de schriftelijke voorbereiding hebben wij gevraagd naar de ervaring met het voldoen aan Europese luchtkwaliteitseisen en met salderingssystemen in andere landen. Het antwoord was dat de resultaten van metingen van de luchtkwaliteit niet gepubliceerd worden en dat salderingssystemen in andere landen geen rol hebben gespeeld bij de overwegingen bij het maken van deze wet. Het is natuurlijk waar dat landen sterk wisselende maatregelen nemen, andere landen hebben de Europese regelingen ook anders geïnterpreteerd. Maar toch vinden wij dit een erg in zichzelf gekeerde reactie. Wij vinden het erg belangrijk om te kunnen zien welke ervaring men in bijvoorbeeld Scandinavië en Duitsland met salderen heeft opgedaan, op welke punten die salderingsmethoden verschillen van de Nederlandse en wat de consequenties daarvan zijn. Welke lessen kunnen wij hiervan leren? Het ministerie van Verkeer en Waterstaat doet nu samen met Groot-Brittannië een aanbesteding voor een systeem van kilometerheffing. Het is natuurlijk prachtig om dit samen met een ander Europees land te doen, maar is het ook niet zaak om bijvoorbeeld ook met Groot-Brittannië na te gaan welke effecten zo'n maatregel op de luchtkwaliteit kan hebben? Op die manier zou je samen met Engeland bijvoorbeeld aan benchmarking kunnen doen en in positieve zin tot een soort van level playing field kunnen komen. Zeker in dit traject rond de kilometerheffing, die wij nu samen met Groot-Brittannië aanbesteden, lijkt mij zo'n uitwisseling een uitgelezen kans. Graag verneem ik van de staatssecretaris of hij de mogelijkheden daartoe aanwezig acht.

Ik kom tot een aantal vragen zoals die ons tevens van de zijde van bestuurders van D66-huize bereikten. Nieuwe regelgeving leidt altijd tot onduidelijkheden. Het Besluit Luchtkwaliteit uit 2002 en de herziene versie van 2005 zijn daarvan sprekende voorbeelden. Er zijn inmiddels wel wat oplossingen gevonden en er is jurisprudentie ontstaan. In hoeverre blijft de recente jurisprudentie op dit vlak relevant, ook als de nieuwe wet is geïmplementeerd? In hoeverre is de jurisprudentie dan nog geldig

voor deze wet of gaan wij weer vanaf nul beginnen? Kortom, waar zijn de betreffende overheden aan toe? Het antwoord kan misschien zijn dat wordt begonnen met een nieuwe lei, maar dan moet dit wel helder zijn. Een andere vraag gaat wat meer in de breedte. Het mag duidelijk zijn dat wij moeten proberen zoveel mogelijk aan inbreiding te doen en niet aan het verder uitleggen van woonwijken, als dat niet strikt noodzakelijk is. Dit hebben wij bij allerlei discussies over landschappen en ruimtelijke ordening gezegd. Het proberen te stimuleren van hergebruik van grond binnen bestaand stedelijk gebied heeft wat de fractie van D66 betreft de voorkeur. Waar je echter tegenaan loopt, is dat de systematiek van dit soort wetgeving indirect een stimulans geeft om de pijn te ontwijken en ook qua woningbouw naar buiten te gaan. Op zichzelf, zo heb ik eerder gezegd, zou je voor woningbouw en dergelijke projecten meer coulance moeten betonen dan wanneer het gaat om wegen en vervuilende nieuwe projecten. Een indirect gevolg van deze wetgeving kan echter zijn dat gewenste woningbouw eerder in uitbreiding wordt gevonden dan in inbreiding, omdat dit nu eenmaal wat gemakkelijker is. Ik vind het belangrijk dat de staatssecretaris een principiële uitspraak erover doet, waar hij in dezen staat. Vinden wij dat deze wetgeving niet mag leiden tot het zoeken van het laagste punt wat betreft woningbouw en dat wij steeds moeten blijven mikken op inbreiding en op verdichting van onze verstedelijking? Graag verneem ik op dit punt een principiële uitspraak van de staatssecretaris, want dat is belangrijk als het gaat om de richting die deze wetgeving kan bieden aan lokale overheden. Wij geven steun aan de poging van dit wetsvoorstel. Of het zal opleveren wat wij ervan hopen, weten wij niet. Ik heb er een aantal vragen over gesteld in hoeverre dit allemaal houdbaar is, maar de poging steunen wij zeker. Met deze uitspraak hoef ik dan ook niet te wachten tot de tweede termijn. Wij hebben wel zorgen over de effectiviteit. Ook hebben wij zorgen over de problemen waar mensen in bepaalde woonwijken nog steeds mee zitten. Het aantal van 5000 doden is al genoemd. Daar hebben wij grote zorgen over en hier moet uiteindelijk een oplossing komen. Vooral dat probleem moet worden opgelost en wij moeten niet alleen maar een boekhoudkundige truc verzinnen om onder Europa uit te komen. Wij sporen de staatssecretaris van harte aan om, naast al deze maatregelen, voorop te lopen met maatregelen rond bronbeleid in Nederland zelf of wellicht samen met andere landen. Wij sporen hem van harte ertoe aan om daar niet te wachten op Europa, maar dit in Nederland te starten of desnoods samen met een aantal omringenden landen. Ik hoop dat op al de vragen die zijn gesteld door andere woordvoerders en ook door mijzelf, goede antwoorden komen, zodat wij tot een beter voorstel komen dan wat er nu ligt. Laten wij voorts hopen dat het dan ook het effect zal hebben waarop wij hopen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik heb mij de afgelopen maanden door alle documentatie over het wetsvoorstel heen geworsteld. Hoewel wij er al maanden mee bezig zijn, heb ik het idee dat er in de laatste weken nog belangrijke beslissingen zijn genomen en ik heb mij afgevraagd: gaat het met die haastige spoed zo wel goed? Moeten wij als Kamer niet wat meer tijd nemen om dit goed tot ons te laten doordringen en goed te kunnen evalueren of dit wel de juiste manier is om het

probleem van de luchtkwaliteit aan te pakken? Immers, met de vele sprekers vóór mij moet ik zeggen dat wat voorligt, een juridisch wangedrocht is en een draak van een wet. Ik blijf zitten met de vraag of het wel gaat werken. Gaan wij wel voldoen aan de Europese normen? Gaan burgers wel weer schone lucht krijgen? Gaat dat voor iedereen overal gelden? Is het ambitieus genoeg? Er is nog erg veel onduidelijkheid. Met de voorliggende stukken haken de burgers af. Het is technisch en juridisch veel te ingewikkeld om te kunnen begrijpen. Ik ben tot de conclusie gekomen dat wij een Haagse sudoku voorgelegd hebben gekregen, waarbij wij uiteindelijk maar moeten vertrouwen op alle rekenmeesters, alle deskundigen buiten de Kamer. Hebben zij de inschattingen en prognoses wel juist opgesteld? Dat geeft mij een ontzettend onzeker gevoel. Moet ik wel met deze plannen instemmen als er zo veel onzekerheden zijn? Wij moeten de realiteit natuurlijk niet uit het oog verliezen. Bouwend Nederland is stil komen te liggen. Wij hebben al vaak genoeg gesproken over de vraag wie de zwartepiet toebedeeld moet krijgen. Wie is niet tijdig genoeg begonnen? Het was too little too late. De manier waarop de Europese richtlijnen zijn opgenomen in de Nederlandse wetgeving bleek te rigide. Rechters legden de bouwplannen stil en er moest een list bedacht worden. Europa begon tegen de deur te tikken: waar blijven jullie nou met je vorderingen in de aanpak van de luchtkwaliteit? Het plan van aanpak dat Europa feitelijk eiste, is datgene wat nu voorligt. Het is laat, eigenlijk te laat. De problemen die wij in de afgelopen jaren in Nederland hebben ondervonden, waren eigenlijk niet nodig geweest als eerdere kabinetten eerder aan de slag waren gegaan. Het NSL is in grote schetsen bekend. Ik kijk er wat ambivalent tegenaan. Ik zie de urgentie, ik zie dat wij gezamenlijk of misschien vooral aan de andere kant van de tafel een probleem hebben gecreëerd. Nederland is op slot geraakt en langzamerhand komen wij uit het moeras. Er worden ondoorgrondelijke trucs gebruikt om om te gaan met de gezondheid van de burgers, wat de basis is van waar deze Europese richtlijnen over gaan. Het lijkt voornamelijk een rekentruc te zijn met percentages, salderingen, kilometerblokken, enz. Ik heb de indruk dat wij in Nederland slechts optisch aan de normen zullen voldoen. Er blijven namelijk hotspots bestaan. De luchtkwaliteit zal verbeteren, maar de staatssecretaris kan niet zeggen dat aan het eind van het traject elke burger een goede luchtkwaliteit gegarandeerd krijgt, terwijl dat het streven van deze wet zou moeten zijn. Van de staatssecretaris hoor ik graag wat zijn prognose is. Gaan wij nou echt aan de norm voldoen of zitten wij ons netjes naar een norm toe te rekenen? Wat gaat Europa daar straks van vinden? Laten wij het niet voor ons uitschuiven. Straks zit er een andere staatssecretaris die moet concluderen dat er leuke rekentrucjes zijn gebruikt, dat het volk en masse zand in de ogen is gestrooid, en dat alsnog niet aan de norm wordt voldaan. En dan zit Nederland opnieuw op slot. In de voorliggende stukken zie ik geen enkele garantie dat wij aan de Europese norm gaan voldoen. Ik zie wel dat er aan gesleuteld is, dat er een poging is gedaan. Het NSL kent een uitvoeringsplicht, hetgeen mij een goede basis lijkt. Vrijblijvendheid is weggestreept, maar het gaat uiteindelijk om de effecten. De doorberekening van de effecten van alle onderdelen van de programma's in het NSL is mij niet bekend. Ik begrijp dat er nog aan

gerekend wordt. Er wordt nog gerekend aan de daadwerkelijke effecten van het NSL, terwijl het feitelijk hier aan de orde is. Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris ons niet alleen vraagt met de wet in te stemmen, maar ook om groen licht voor de uitwerking van het NSL, opdat hij het later in een uitgewerkte AMvB in detail aan de Kamer kan voorleggen. Is het NSL haalbaar? Ik heb het dan niet alleen over de financiële kant – ik ben blij met het forse bedrag dat wordt uitgetrokken – maar ook over de tijd. Wij hebben vaak genoeg gesproken over het hele woud aan regeltjes in Nederland. Als wij het NSL gaan uitvoeren, krijgen wij daar natuurlijk ook mee te maken. Er zullen heel wat procedures overheen gaan, voordat er een weg verlegd kan worden om de luchtkwaliteit in een specifieke straat in een stad te verbeteren. Daar komt bij dat de Raad van State al heeft aangegeven dat burgers altijd naar de rechter kunnen stappen, zoals bijvoorbeeld gebeurt ten aanzien van de Veerkades. De prognose dat een voorstel wel een sleep echter zich aan kan hebben van vier jaar procederen, is vrij realistisch. De vraag is dan ook of wij met het ambitieuze NSL wel de juiste resultaten kunnen halen in 2010 of 2015.

De SP wil af van alle hotspots, niet alleen door reken-sommetjes, maar ook door reële resultaten. De lucht moet schoner. Wij worden daartoe verplicht, maar wij willen dat ook. De opdracht van Europa is dat overal aan de norm voldaan moet worden. Ik heb echter de indruk dat wij dat met het wetsvoorstel niet overal zullen halen. Daarom is het de vraag of een ander juridisch wel houdbaar is. Een onderdeel van de maatregelen waarmee wij de norm zouden moeten gaan halen, is de kilometerheffing. De staatssecretaris weet echter net zo goed als ik dat dit onderwerp voortdurend ter discussie gesteld wordt. Wat gebeurt er als een volgend kabinet zegt dat die kilometerheffing een leuk idee was van minister Peijs en staatssecretaris Van Geel, maar dat het daar zelf niet toe overgaat? Als dat gebeurt, ligt het NSL gewoon aan duigen. Acht de staatssecretaris het niet verstandig om te pleiten voor vervroegde invoering van de kilometerheffing om dit vrij cruciale gedeelte van het NSL zeker te stellen?

Het NSL gaat uit van twee methoden: salderen en saneren. Ik ben uiteraard groot voorstander van saneren. Heel Nederland moet onder de norm terecht komen en alle hotspots moeten zo snel mogelijk gesaneerd worden. Dat zijn wij aan de mensen verplicht. Hopelijk kunnen wij daarmee het schrikbarende aantal doden door de slechte luchtkwaliteit reduceren en een groot aantal astmapatiënten en mensen met andere luchtwegproblemen opgelucht adem laten halen. Als je het ene doet, moet je het andere echter niet laten. Ik bedoel daarmee dat ik de staatssecretaris wel steun om voort te gaan op de weg die hij is ingeslagen, en generieke maatregelen in te zetten. Ik steun het salderen om het totale aantal problemen met de luchtkwaliteit omlaag te brengen. Daarmee kan de staatssecretaris ook het aantal hotspots in het algemeen verkleinen. Ik heb alleen wel twijfels bij de hardheid van het voorgestelde pakket aan maatregelen. Inmiddels wordt hiervoor het gigantische bedrag van 1,1 mld. uitgetrokken. Dat is prachtig, maar het is de vraag of dat eraan zal bijdragen dat wij de deadlines kunnen halen. Ik begrijp dat een onderzoeksbureau nu nog aan het doorrekenen is of wij wel resultaten kunnen boeken. Moet ik nu met het voorstel instemmen, terwijl er nog geen checks and balances zijn

uitgevoerd? Gaat de staatssecretaris er net als ik van uit dat er niet over het wetsvoorstel kan worden gestemd, totdat die doorberekeningen uitgevoerd en aan de Kamer voorgelegd zijn? Is hij nog steeds van mening dat dit allemaal voor de verkiezingen in november door de Kamer heen moet? Het wordt zo een heel prestigieus plan van aanpak waarbij hij wel erg veel vertrouwen van de Kamer vraagt. Ik moet zeggen dat het wel erg veel van een controleur van de regering is gevraagd om in te stemmen met een plan waar nog zo veel haken en ogen aan zitten.

Een ander punt betreft nieuwe en grote projecten die buiten het NSL vallen. Als er over drie jaar een groot nieuwbouwplan wordt ingediend dat niet is meegenomen in de prognoses waarop het NSL is gebaseerd, wie toetst dan de overschrijdingen en hoe wordt een en ander dan gecompenseerd? Kan de staatssecretaris mij de procedures eens goed uitleggen? Ik krijg namelijk de indruk dat ervan uit wordt gegaan dat de prognoses wel kloppen en dat die grote projecten die later aan de orde komen, vrij gemakkelijk doorgang kunnen vinden, en dat kan natuurlijk niet. Maar de wet is ingewikkeld, dus staatssecretaris, leg mij uit dat nieuwe projecten wel degelijk kunnen worden afgeschoten op basis van een gebrek aan compensatie.

Waarop wordt de definitie van "in betekende mate bijdragen" getoetst? Hoe leggen wij restricties op en hoe salderen wij? Wat betekent die hele terminologie nu feitelijk als ik op basis van de aan ons voorgelegde stukken tot de conclusie kom dat slechts twee handen vol projecten aan die definitie voldoen? Dat is bizar: het betekent dat wij een groot luchtkwaliteitsprobleem hebben, maar dat het allemaal door kan gaan. Die redenering kan ik niet volgen. Wij redeneren de lucht schoon, zonder dat er in de praktijk erg veel verandert. Zakken wij dan niet door het ijs bij de Commissie, waardoor Nederland opnieuw op slot komt te zitten? Vanaf het voorjaar bleek de luchtkwaliteit plotseling 50% beter te zijn geworden. Dat zijn mirakels waar Plato en Pythagoras hoofdpijn van zouden krijgen. Het is pure theorie, die direct van invloed zou zijn op de materie, een gigantische onwetenschappelijke doorbraak van de staatssecretaris. De voorliggende meetmethode is aangepast, maar de realiteit niet. Ik interpreteer het zo dat Europa dit wel acceptabel kan vinden. Als de luchtkwaliteit op de Prinsegracht, die binnen het kilometerblok van de Lange Veerkade ligt, binnen de normen valt, hoe wordt dan een hotspot op de Veerkade gedetecteerd? Of is die hotspot dan plotseling verdwenen? Hoe wordt ervoor gezorgd dat alle hotspots worden gedetecteerd én aangepakt? Ik neem aan dat de staatssecretaris en zijn ambtenaren bekend zijn met de situatie op de Lange Veerkade: dat is een straat, met huizen, en als je dan op tien meter afstand meet, bijvoorbeeld in een zijstraatje, en daar wordt een acceptabele luchtkwaliteit gemeten, wat betekent dat dan voor de mensen die daar wonen? Worden daarvoor aanvullende maatregelen genomen? Wordt de weg schoongesproeid, wordt er meer groen geplant, wat daar volstrekt onmogelijk is, worden vrachtwagens geweerd? Of wordt een rekenmethode gebruikt waarmee de lucht kan worden schoongeredeneerd?

Mij is onduidelijk of de grootte van het salderingsgebied is afgestemd. In de hoorzitting van afgelopen donderdag werd ons gemeld dat dat een politiek besluit is. Maar het maakt nogal wat uit of een salderingsgebied heel groot

is, waardoor de vervuiling kan worden uitgesmeerd en een stuk acceptabeler is, of niet. Klopt het dat daarover nog geen duidelijkheid is? Licht het niet voor de hand om de gebiedsgrootte nu alvast neer te zetten, zodat dat netjes kan worden doorberekend, om te voorkomen dat wij straks worden geconfronteerd met stinkende wonden? Ik ga er uiteraard vanuit dat de gebiedsgrootte voor saldering niet de grootte van de programmagebieden zal zijn. Graag helderheid hierover.

In Duitsland is de 3%-norm met succes gehanteerd. Maar mij is nog niet duidelijk geworden of die norm door Europa is goedgekeurd. Voor zover ik heb kunnen achterhalen, is die norm getolereerd door Europa, en wordt afgerekend op het resultaat in 2010 tot 2015. Nu nemen wij die 3%-norm over, maar ik vraag mij af of dit de meest effectieve manier is om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik vind het nogal een ruime grens, omdat hele kolencentrales, spitsstroken en industriecomplexen er onder vallen. Wat blijft er dan nog over om bij op de rem te gaan staan? Een paar snelwegen? De Tweede Maasvlakte? Twee handen vol grote projecten, zoals ik al zei.

Ik heb altijd bepleit dat Nederland moet kunnen bouwen, en dat staat ook voorop, in een combinatie die beter is voor de volksgezondheid en voor mensen die op zoek zijn naar huizen. Dit gaat heel erg ver. Ik vraag de staatssecretaris of wel eens is berekend wat er zou gebeuren als wij uitgaan van een norm van 2% of 1%. Ik heb in de hoorzitting zowel de Stichting Natuur en Milieu als DHV horen onderstrepen dat bij een 1%-norm het grootste gedeelte van de woningbouwprojecten gewoon door kan gaan. Zij spraken over 90% of meer. Waarom wordt er dan niet een beetje voorzichtiger begroot? Waarom wordt die 3%-norm niet wat verlaagd? Zoals ik het nu begrijp, komt het erop neer dat er binnen de kilometerblokken gerust een groot industriecomplex kan worden neergezet, mits de schoorsteen maar hoog genoeg is en de luchtvervuiling ergens anders terecht komt, omdat dat binnen de 3%-norm valt. Ik vind dat een rekentruc. Bij evidente luchtvervuilers zouden de meetpunten niet op de grond moeten worden gelegd, maar gewoon een stukje hoger, zodat je kunt zeggen dat er een nieuwe hotspot is gecreëerd die weliswaar uitvlakt over het hele land, maar waarvoor je eigenlijk wel bronmaatregelen moet nemen.

De heer **De Krom** (VVD): Of de schoorsteen verlagen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ja, dan hebben wij helemaal een probleem. Dat lijkt mij niet echt een goede methode. Ik hoor graag een reactie hierop.

Er is bij mijn fractie nog een hoop onduidelijkheid over de wegen. Ik hoor hiervoor graag een kengetal. Hoeveel auto's kunnen er met welke snelheid per uur over een bepaalde weg rijden om binnen de 3%-norm te vallen? Dan is duidelijk waar wij het over hebben en dan wordt het makkelijker om beperkingen op te leggen, zoals een 80 km-norm, dat er geen vrachtwagens op bepaalde wegen mogen, en ga zo maar door. Dan hebben wij mogelijkheden in handen.

Aanvullend daarop, er is ook onduidelijkheid over de scheepvaart, die ik vrijwel geheel mis in dit plan als veroorzaker van fijn stof en stikstofdioxide. Waarom is deze zo beperkt meegenomen in de voorliggende wetgeving en in het NSL? Op welke termijn gaat de staatssecretaris hiermee aan de slag?

Er wordt morgen gesproken over de PM2,5-norm. De staatssecretaris heeft in het stof gebeten. Samen met de VVD-fractie heb ik gezegd dat hij de hakken in het zand moest zetten. Ik heb hem gesteund, omdat ik het van belang vind dat deze wetgeving goed wordt ingevoerd en dat wij dan verder kijken hoe wij de volgende wetgeving kunnen invoeren.

De richtlijn voor PM2,5 komt er gewoon. Wat gaat de staatssecretaris nu doen? Hij gaat toch niet dezelfde fout maken door maar af te wachten en nog wat commentaar van de zijlijn te geven, wetende dat dit wel doorgaat? Van Geel wordt geen Pronk. Ik vraag de staatssecretaris om met spoed een goed landelijk meetnetwerk te maken, zodat wij weten waar problemen zijn met de PM2,5-deeltjes. Wat is de eerste analyse van de omvang van de overschrijdingen in Nederland? Hoe wordt dit probleem in grote lijnen aangepakt? Er is actie nodig. Ik hoor graag een toezegging dat de staatssecretaris het hele ambtelijk apparaat in sneltreinvaart inzet om niet dezelfde fout te maken als de vorige keer, met als resultaat dat het land op slot ging.

Er is ook nog onduidelijkheid over het standstillbeginsel in artikel 9 van de richtlijn. Ik begrijp dat Nederland soelaas heeft gekregen van de Europese Commissie om de problemen van de luchtkwaliteit op te lossen. Er is toch een ruimere interpretatie toegestaan. Als een gebied schoon is, mag het toch wel ietsje vuiler worden. Scherp gezegd, kunnen wij nu in schone gebieden gaan opvullen tot de Europese norm? Mogen wij vervuiling uitsmeren over schone gebieden, op een paar uitzonderingen na die in de laatste brieven zijn geformuleerd? Het lijkt mijn fractie geen goed idee om dat te doen. Zij hecht eraan om vast te houden aan schone gebieden en om vervuiling juist niet uit te smeren. Wij verzoeken de staatssecretaris dan ook om daaraan paal en perk te stellen, indien dat mogelijk is. Wij pleiten ervoor om het ALARA-principe te blijven hanteren. Mevrouw Spies heeft in eerdere debatten reeds gevraagd of het mogelijk is om de luchtkwaliteit niet als een zwaar meewegend principe in bestemmingsplannen op te nemen. De staatssecretaris heeft op dat punt een toezegging gedaan. Ik hecht eraan dat hij daarop terugkomt. Naar mijn idee is het namelijk niet logisch om voor een schoon gebied niet in een bestemmingsplan vast te leggen dat er ter plaatse niet mag worden vervuild en dat het daar niet is toegestaan om een kolencentrale te bouwen. Als de staatssecretaris aan zijn uitspraak blijft vasthouden, staat dit wetsvoorstel naar mijn idee op losse schroeven. Dan begrijp ik niet welke richting hij wenst op te gaan.

Het mag duidelijk zijn dat ik op dit moment niet in staat ben om in te stemmen met het voorliggende wetsvoorstel. Als ik voor zou stemmen, kon ik mijn taak als controleur van deze regering niet tegelijkertijd serieus nemen. Wel constateer ik dat het noodzakelijk is om de wet zo snel mogelijk van kracht te laten worden. Er moet in ieder geval wetgeving worden ingevoerd met de intentie om ervoor te zorgen dat wij op dit punt aan de normen voldoen die in Brussel zijn gesteld. Het voorliggende wetsvoorstel is voor ons ondoorgrondelijk en de beoogde resultaten zijn ongewis. Er dient naar ons oordeel nog heel veel te worden uitgewerkt. De gezondheid van veel mensen die worden geconfronteerd met de slechte luchtkwaliteit, is voor mij te belangrijk om een blanco cheque uit te delen. Ik hoop dat de staatssecretaris de gestelde vragen goed beantwoordt en dat ik de tijd

krijg om te doorgronden wat de effecten zullen zijn van de voorliggende amendementen. Het lijkt mij niet goed ons te dwingen om de komende week of binnen twee weken over dit wetsvoorstel te stemmen.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is aan mevrouw Van Velzen om tegen te stemmen. Andere fracties, waaronder kritische, hebben ervoor gepleit om de kilometerheffing in te voeren. De SP-fractie is daarvan geen voorstander. Mijn fractie is van mening dat het een effectief middel is om de problematiek te verminderen. Het zou bijvoorbeeld goed zijn om op milieuzaken te heffen. Waarom zet de SP-fractie ook wat dat betreft de hakken in het zand?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Er is sprake van een groot misverstand. Wij zijn niet alleen voorstander van de kilometerheffing, maar wij hebben zojuist bepleit om die vervroegd in te voeren. Dan zijn wij er in ieder geval zeker van dat dat gedeelte van het NSL hard en vast is. Dat staat zelfs in ons verkiezingsprogramma.

De heer **Van der Ham** (D66): Mevrouw Gerkens heeft op dit punt het woord gevoerd. Zij heeft tijdens verschillende debatten gezegd dat zij het niet eens is met het principe van de kilometerheffing. Dat is door mevrouw Van Velzen zojuist tegengesproken. Nu staat zelfs in het verkiezingsprogramma van de partij dat kilometerheffing moet worden ingevoerd. Het afgelopen jaar is daarover veel onduidelijkheid geweest. Het is prettig dat mevrouw Van Velzen zojuist heeft tegengesproken dat de SP-fractie tegen het principe van de kilometerheffing is, want dat brengt een progressieve coalitie dichterbij.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik begin met de paradoxale uitspraak dat het beslist niet wenselijk is, maar wel hard nodig om hinderlijke en ingewikkelde regels te maken over de luchtkwaliteit. Dat dit niet wenselijk is, is natuurlijk evident voor alle bureaucratie, juridisering en dergelijke. Zoals ik al zei, is het wel hard nodig om hinderlijke regels te hebben ter bescherming van de gezondheidsbelangen van onze burgers. De gevaren van allerlei stoffen kunnen en mogen niet worden gebagatelliseerd. Negatieve gezondheidseffecten als gevolg van luchtvervuiling zijn significant. Dat blijkt uit allerlei rapporten. Die krijgen lang niet altijd veel aandacht, maar mensen schrikken steeds weer van het grote aantal personen dat voortijdig overlijdt als gevolg van blootstelling aan fijn stof, zandkorrels, roet, delen van een afgesloten autoband of delen van een wegdek. Laatst heb ik in een rapport gelezen dat 20.000 mensen daaraan voortijdig overlijden. Dan zijn er inderdaad ook wel weer positieve berichten dat de lucht aan het opklaren is, maar er moet nog steeds heel wat gebeuren wil op alle plaatsen in ons land de lucht echt gezond zijn. Daarom blijven hinderlijke regels nodig, die ook een dam kunnen opwerpen tegen allerlei projecten die vanuit deelbelangen interessant zijn, maar die wij met het oog op de schade aan de gezondheid niet moeten willen. Waarom moeten die regels in de gegeven omstandigheden dan ook ingewikkeld zijn? Dat hangt in de eerste plaats samen met het feit dat wij nu eenmaal een klein en dichtbevolkt land zijn en ons niet de luxe kunnen veroorloven om de grens ook uit gezondheidsoogpunt veiligheidshalve maar zo ruim te trekken dat alle andere belangen daar altijd voor moeten wijken. Wij zitten ook met gewichtige maatschappelijke belangen, bijvoorbeeld

rond woningbouw en mobiliteit, waaraan je ook recht moet doen. Er moeten nu eenmaal toch grensgevechten worden geleverd naar aanleiding van de vraag, wat nu nog wel en wat niet meer kan. Er moeten ook infrastructurele knelpunten kunnen worden aangepakt en er moeten ook woningen kunnen worden gebouwd. Een te rigide benadering kan in de gegeven omstandigheden zelfs verbeteringen in de weg staan. Het is een cliché, maar het voorbeeld van de aanleg van een rondweg ter ontlasting van een dorpskern blijft toch altijd wel fraai om de dilemma's helder te maken. Ingewikkelde regels zijn ook nodig tegen de juridische achtergrond van Europese regels waaraan wij gebonden zijn. Wij moeten een helder antwoord hebben op de vraag, hoe onze maatregelen zich daarmee verhouden.

Het is een technisch ingewikkeld kwestie, maar wij mogen niet uit het oog verliezen dat hier natuurlijk wel degelijk ook altijd een ethisch dilemma aan de orde is. Hoeveel gezondheidsschade wil je uiteindelijk accepteren om bijvoorbeeld aan je mobiliteitsbehoefte te kunnen voldoen? Bij alle technische en juridische discussies blijft dat wel een kwestie waarmee wij niet zomaar klaar zijn. Juist ook die ethische vraagstelling zal ons voortdurend blijven bezighouden, EU-richtlijnen of niet. Wat ons betreft, moeten de gezondheidsbelangen, die vaak wat minder stem hebben dan andere harde economische belangen, daarbij heel zwaar wegen.

In dat licht kijk ik met gemengde gevoelens tegen het voorliggende wetsvoorstel aan. Aan de ene kant krijg ik toch het gevoel dat wij à la "Tom Poes verzin een list" bezig zijn om op een wat soepele manier om te gaan met lastige regels. Dat Tom Poes-gevoel zit 'm dan inderdaad meer in het verzinnen van een list dan in de uitwerking die wordt gegeven. De uitwerking van dit wetsvoorstel leest immers veel minder plezierig dan een Tom Poes-verhaal. Maar dat terzijde. Aan de andere kant zien wij natuurlijk ook wel dat er iets moet gebeuren en dat dit wetsvoorstel een grondslag oplevert voor vergaande en verplichtende maatregelen om op allerlei terreinen ook daadwerkelijk ernst te maken met de verbetering van de luchtkwaliteit. Dat wil ik nadrukkelijk positief duiden. Er ligt een ambitieus pakket van maatregelen met de bijbehorende financiering. Er worden ook allerlei maatregelen genoemd, zoals een kilometerheffing. Maar het gaat natuurlijk over veel meer dan dat. Die maatregelen steunen wij politiek van harte. Ik sluit mij overigens aan bij de vraag van collega Van der Ham of er niet nog meer werk kan worden gemaakt van de stimulering van de binnenvaart.

Het wetsvoorstel roept heel wat vragen op. Niet voor niets is er in allerlei vakbladen royaal aandacht aan besteed. Wat betekent effectgerichte normstelling nu eigenlijk? Hoe ver gaan wij ermee? Hoe gaan wij ermee om als milieukwaliteitseisen worden overschreden? Hoe ver kan en moet de doorwerking naar de ruimtelijke ordening gaan? Hoeveel ruimte laten de EG-rechtelijke eisen in een overschrijdingssituatie? Hoe kan het zijn dat niet alle maar ten minste toch een aantal andere lidstaten aanzienlijk soepeler met de doorwerking van dit EG-recht lijken om te gaan, ondanks het feit dat de relevante richtlijnen op zichzelf heel gedetailleerd zijn? Hoe gaan wij om met enerzijds strikte en precieze grenswaarden en anderzijds grote onzekerheidsmarges in metingen en berekeningen? Welke politieke en juridische consequenties heeft het feit dat een groot deel van de problematiek alleen kan worden opgelost door

een strengere Europese normstelling voor bronnen, die te lang op zich laat wachten, terwijl de Europese Commissie anderzijds vindt dat het vooruitlopen daarop in Nederland in strijd is met het EG-verdrag?

Zo kan ik nog wel even doorgaan met het stellen van al die toch heel reële vragen die aan de orde zijn bij de materie van dit wetsvoorstel. Wij hebben niet de illusie dat wij die vragen allemaal voor 100% afdoende zullen kunnen beantwoorden. Op veel van deze vragen zullen wij moeten blijven studeren. Wij moeten echter wel verder. De SGP-fractie heeft in eerdere overleggen al aangegeven dat zij het belangrijk vindt om uit de huidige impasse te komen. Ik heb dat tijdens die overleggen op verschillende onderdelen toegespitst. Zo willen wij de EU-normen uiterst serieus nemen, maar mochten er binnen deze normen onderdelen zijn die vanuit het oogpunt van volksgezondheid bijzonder wankel of onnodig rigide zijn, dan moet er een mogelijkheid zijn voor bijstelling of uitstel. Dit zeker, als blijkt dat ook andere EU-landen redelijkerwijs niet aan deze normen kunnen voldoen. Daarnaast zou er flexibiliteit moeten zijn. Zo moet het bijvoorbeeld mogelijk zijn om de uitvoer van een bouwplan te starten die kan leiden tot overschrijding van grenswaarden, maar waarbij gegarandeerd kan worden dat deze overschrijding binnen afzienbare tijd tot het verleden behoort, bijvoorbeeld door technische ontwikkelingen in de auto-industrie.

De benadering van dit wetsvoorstel en het idee van de salderingsmethode passen binnen het kader van de ook door ons voorgestane flexibiliteit. Wij hebben hiernaar daarom welwillend gekeken. Een en ander moet echter wel praktisch en juridisch uitvoerbaar zijn. Er lagen op dit punt enkele voor de hand liggende vragen waarover wij uitvoerig hebben gesproken. Te denken valt daarbij aan vragen als: zet de salderingsmethode voldoende zoden aan de dijk, is dit een voldoende stevig instrument om te waarborgen dat de vele stilgevallen bouwprojecten weer op gang kunnen worden gebracht? Wij zagen daarbij nogal wat praktische moeilijkheden. Rond nieuwe projecten, nieuwe woonwijken of nieuwe bedrijventerreinen levert de saldobenadering volgens onze fractie nog de meeste vragen op. Zulke projecten leiden immers door hun aard tot nieuwe verkeersstromen zonder dat er elders altijd een afname van activiteiten zal ontstaan. Loop je in zo'n situatie niet erg snel vast met de saldobenadering?

Dit soort vragen is ook door mijn fractie ruimschoots opgeworpen en er is gezocht naar antwoorden. Die zijn er gekomen, soms in meerdere en soms in mindere mate. In dit licht is het een enorme steun in de rug dat onder meer het Milieu- en Natuurplanbureau heeft gezegd dat er voldoende nationale maatregelen zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit om alle bouwprojecten te kunnen compenseren, die in betekende mate aan luchtvervuiling bijdragen. Ook de juridische advisering was vaak positief over de nu voorliggende constructie. Daarmee zijn wat ons betreft heel belangrijke hobbels genomen. Hoe zit het precies met de toetsing van individuele bouwprojecten aan Europese grenswaarden? In hoeverre kan daaraan nog daadwerkelijk getoetst worden? Is het denkbaar dat bouwprojecten hierdoor alsnog worden geblokkeerd? De advisering van de Raad van State over dit wetsvoorstel en de voorlichting van de raad zijn in dit verband vaak aangehaald. Wij moeten daarbij, zeker in

het licht van bepaalde andere Europese regels, een strikt onderscheid maken tussen wat de Raad van State in adviserende zin naar voren heeft gebracht en wat de raad uiteindelijk in individuele zaken in de rechtsprekende taak van zijn afdeling Bestuursrechtspraak naar voren zal brengen. Wij kunnen ons wat dit betreft dus niet al te rijk rekenen, al vertrouw ik erop dat de expertise die de Raad van State heeft op het terrein van de rechtspraak, verwerkt zal zijn in het advies. Voor de volledigheid wijs ik hier echter toch op, juist ook vanwege de onafhankelijkheid van de rechtspraak.

Het wetsvoorstel handhaaft in beginsel de koppeling tussen luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening, al is deze wel verzacht. Zo geldt de koppeling alleen voor projecten die in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit heeft vragen opgeroepen over kleinere bouwprojecten. Impliceert het wetsvoorstel dat voor zulke projecten de koppeling tussen luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening volledig wordt losgelaten en je er in de praktijk weinig meer tegen kunt doen als een klein aantal woningen, een school of een kinderdagverblijf dicht langs een snelweg wordt gebouwd, omdat zo'n project niet in betekende mate zou bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit? Dat zou vanuit het oogpunt van volksgezondheid niet wenselijk zijn. Hoe wordt gewaarborgd dat de gevolgen voor de gezondheid voor gebruikers en bewoners, ook van deze kleinere bouwprojecten, binnen de perken blijft?

Wij kunnen ons iets voorstellen bij de 3%-uitzonderingsregeling. Die regeling heeft de charme van een heldere en objectieve afbakening. Wij vragen ons echter af of deze regeling in bepaalde gevallen niet te soepel zou kunnen uitpakken, met name in stedelijke gebieden waar hoge achtergrondconcentraties luchtvervuiling bestaan. Wil de staatssecretaris daarop nader ingaan?

Het is bepaald niet ondenkbaar dat de salderingsoperaties een aantal bewoners van een gebied met een goede luchtkwaliteit in een overschrijdingssituatie achteruit doet gaan ten gunste van een grotere groep bewoners in een gebied met overschrijdingen. Wat is nu eigenlijk de rechtspositie van de bewoners van wie de situatie verslechtert?

Er zijn nog heel veel vragen te stellen en er zijn er al heel veel gesteld. Die zal ik niet herhalen. Ik stel vast dat aan dit wetsvoorstel nog de nodige onzekerheden kleefden en nog kleven, zeker zolang de uitvoeringsregeling nog niet helemaal bekend is. Dan nog moet je de uitvoeringspraktijk nog maar zien. Het is en blijft heel ingewikkelde regelgeving, maar om uit de huidige impasse te komen, verdient dit wetsvoorstel steun en biedt het een uitweg. Wij zullen het om die reden steunen. Ik zeg er wel bij dat ik bij dit wetsvoorstel meer dan bij andere wetsvoorstellen het gevoel had dat wij het op hoofdlijnen steunen, maar dat het voor de effectiviteit van belang is dat de details werken en houdbaar blijken te zijn. Dat blijft een soort reserve die je ondanks de steun nog wel in acht moet nemen.

Het resultaat van dit wetsvoorstel is wel wat paradoxaal. Er komt een forse dosis plannen, programma's, regulering en centralisatie naar voren, terwijl dit kabinet deregulering en decentralisatie hoog in het vaandel heeft. Ik denk echter dat dat juist op dit punt begrijpelijk is in het licht van de manier waarop wij de problemen nu zo effectief mogelijk moeten aanpakken. Wel vraag ik of dit niet een eigen dynamiek kan hebben op andere beleidsterreinen, bijvoorbeeld het hele beleidsterrein van

de ruimtelijke ordening. Is hiermee niet een verdergaande centraliserende koers ingezet? In hoeverre staat dit wetsvoorstel op zichzelf of heeft het een verdergaande doorwerking naar de ruimtelijke ordening? Ik excuseer mij bij voorbaat voor het feit dat ik vanwege andere verplichtingen niet de gehele beantwoording kan bijwonen.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik sluit mij bij alle collega's aan die hebben gewezen op het belang van dit onderwerp. Er zijn natuurlijk nog wel heel veel onzekerheden, ook in de wetenschappelijke onderbouwing, maar het risico is in ieder geval zo groot dat ook wij van mening zijn dat stevige maatregelen gewenst zijn. Dat is ook de reden waarom de VVD-fractie het door het kabinet op tafel gelegde pakket van 1,1 mld. steunt en waarom zij al een tijd pleit voor versnelde invoering van de Europese emissie-eisen.

Waar staan wij nu eigenlijk met de luchtkwaliteit? In de Milieubalans 2004 staat: "De lucht wordt steeds schoner. De gemiddelde concentraties voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof zijn de laatste tien jaar met circa 20% gedaald door emissiereducties in Nederland en Europa." Het RIVM constateert in het rapport Fijn stof gewogen dat de totale daling in de concentratie fijn stof sinds 1994 zelfs met 25% is gedaald. Dan hebben wij ook nog het MNP-rapport Nieuwe inzichten in de omvang van de fijnstofproblematiek uit maart 2006. Daarin lezen wij dat er sterke aanwijzingen zijn dat de concentratie van fijn stof in Nederland momenteel 10% tot 15% lager is dan eerder aangenomen. Vorige week werd het nog beter, want toen las ik in de NRC dat de staatssecretaris zegt dat Nederland over een paar jaar vrijwel geheel voldoet aan de normen voor fijn stof en stikstofdioxide. Hij zegt dat stilgelegde bouwprojecten dus weer kunnen doorgaan en dat alleen voor een paar projecten nog uitstel nodig is. Dat is goed nieuws. Nog maar twee jaar geleden domineerden kaartjes waarop half of zelfs driekwart van Nederland rood gekleurd was, maar nu zien wij ineens vrijwel geheel groene kaartjes, op een paar "hotspotjes" na. Wat een woord trouwens! Het is net alsof ik bij de cafetaria iets lekkers sta te bestellen, maar het gaat om iets anders.

Ik vind het allemaal prachtig, maar het verbaast mij wel. Het gaat wel heel snel veel beter met de luchtkwaliteit. Ik wil hier toch wel graag een uitleg over. Hoe kan het nou zo snel verbeteren? Collega's hebben daar al iets over gezegd. Het moet volstrekt helder zijn: is het de effectiviteit van het beleid? Wordt de onzekerheid in de rekenmethode steeds kleiner? Verbeteren de meetmethoden? Wat is hier nu precies aan de hand? Ik wil dat toch weten. Collega Duyvendak vroeg zich zojuist af waarom wij dit hele circus eigenlijk moeten optuigen als de staatssecretaris gelijk heeft en wij nog maar een paar van die hotspots over hebben. Ik vind dat eigenlijk wel een terechte vraag. Is die wet dan eigenlijk nog wel nodig? Als de staatssecretaris er zo van overtuigd is dat het straks allemaal geen probleem meer oplevert, is de vraag gerechtvaardigd of dit allemaal nog wel moet. Ik heb al gezegd dat er wetenschappelijk gezien nog veel onzekerheden zijn in dit dossier. Als ik daarbij optel dat Nederland zelf maar in zeer beperkte mate invloed kan uitoefenen op de totale concentratie, lijken mij drie conclusies gerechtvaardigd. Ten eerste is veel meer onderzoek nodig. Ten tweede moet het verzorgingsbeginsel gewogen worden toegepast. Daarmee sluit ik

aan bij datgene wat het MNP zegt in de publicatie Nieuwe inzichten in de omvang van de fijnstofproblematiek. Binnen het spanningsveld van economie, ecologie en gezondheid moet een goede balans worden gevonden. Met andere woorden: doe wat je in redelijkheid kan om problemen te voorkomen en aan te pakken, maar niet ten koste van alles. Maatregelen moeten in verhouding staan tot het doel dat wordt beoogd. Dit is precies de lijn die de VVD volgt. Ten derde kan het probleem alleen in internationaal verband, in EU-verband, effectief worden aangepakt. Een paar maanden geleden was ik op bezoek bij de DCMR, waar het over precies hetzelfde onderwerp ging. Er is toen gevraagd naar het meest effectieve beleid. Het antwoord was dat je drie dingen moest doen: bronbeleid, bronbeleid en bronbeleid. Dat is precies datgene wat uit Brussel moet komen en dat is precies waarvoor de VVD pleit.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik kom nog even terug op een punt waaraan ook de heer Van der Staaij refereerde. Het is een ethische vraag hoeveel zieke mensen en overlijdensgevallen aanvaardbaar zijn. Vindt de heer De Krom de huidige balans, waarbij duizenden mensen jaarlijks overlijden en honderdduizenden zwaar astma hebben, aanvaardbaar in relatie tot het economische profijt dat hij aan de andere kant van de weegschaal legt?

De heer **De Krom** (VVD): Nee, omdat ik denk dat er nog veel meer vooruitgang kan worden geboekt als het bronbeleid effectief wordt aangepakt. Ik zie daar nog kansen die in Europa gewoon blijven liggen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer De Krom weet ook dat het tot ons aller spijt niet zo opschiet met het bronbeleid en dat wij nu weer tot 2014 moeten wachten. Is het dan gerechtvaardigd om in nationaal opzicht een aantal aanvullende maatregelen te nemen om het aantal slachtoffers te verminderen, zoals het heffen van tol in steden, het invoeren van gedifferentieerd parkeren of het verhogen van de dieselaccijns?

De heer **De Krom** (VVD): Die vraag speelt natuurlijk op allerlei beleidsterreinen. Er vallen in Nederland per jaar 1100 doden in het verkeer, maar wij leggen het verkeer niet stil. Zo kan ik nog talloze andere voorbeelden noemen. Die vraag is niet in absolute zin te beantwoorden. Elke keer moet worden bekeken of de te nemen maatregel in verhouding staat tot het te bereiken doel. Als de heer Duyvendak mij vraagt of ik bereid ben om heel Nederland plat te leggen, is het antwoord nee. Ik vind echter wel dat wij nog veel meer winst kunnen boeken als zowel Nederland – en daarmee is het kabinet nu druk bezig met het pakket van 1,1 mld. – als Brussel zijn huiswerk doet.

De heer **Samsom** (PvdA): De heer De Krom wijst voor het bronbeleid wel heel gemakkelijk alleen naar Brussel. Daar zou veel vandaan moeten komen, maar ook in Nederland kunnen wij wat doen, bijvoorbeeld met een accijnschuif in de brandstoffen. Nederland is een dieseileiland in Europa. Als je daar wat aan doet, doe je heel effectief iets aan bronbeleid in Nederland op Nederlands niveau.

De heer **De Krom** (VVD): Het wordt een herhaling van

zetten, want dit punt is al zo vaak aan de orde geweest. De heer Samsom kent het standpunt van de VVD. Wij hebben tegen automobilisten gezegd dat zij toch vooral diesel moesten gaan rijden. Dat was zo goed voor het milieu omdat een dieselmotor veel zuiniger is dan een benzinemotor. Nu zegt u dus: dat alles smijten wij het raam uit en nu moet iedereen weer van de diesel af. Daarmee wisselen wij het ene milieuprobleem in voor het andere, namelijk dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het verkeer weer omhooggaat. Ik voel er niets voor, en ik vind het ook niet eerlijk.

De heer **Van der Ham** (D66): Volgens de lijsttrekker van uw partij moeten wij weer koploper worden in Europa. In hoeverre geldt dat ook voor het bronbeleid? Zou u ervoor voelen om voor te schrijven dat binnen tien jaar alle dieselauto's moeten zijn voorzien van een roetfilter, en dat zij anders van de weg worden gehaald?

De heer **De Krom** (VVD): Wij hebben in Nederland geen auto-industrie; die bevindt zich elders in Europa. Daarom kan onze eigen invloed daarop maar beperkt zijn. Wij zijn wel voor verplichte invoering van roetfilters, maar Brussel blokkeert dat.

De heer **Van der Ham** (D66): Het gaat mij niet om het verplicht stellen van roetfilters op nieuwe auto's, maar op oude auto's. Binnen tien jaar moeten alle dieselauto's voorzien zijn van een roetfilter, en anders worden zij van de weg gehaald.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben voor elke maatregel die in redelijke verhouding staat tot het doel dat wij proberen te bereiken, als het Europeesrechtelijk kan. Ik kan nu niet zo snel overzien welke specifieke consequenties deze maatregel zou hebben, maar ik vind dat wij de mogelijkheden die er zijn goed moeten bezien. Met het Europese bronbeleid kan tegen relatief lage kosten veel winst worden geboekt. Het is treurig dat Europa niet in staat blijkt te zijn om dat snel te doen. Dezelfde Europese politici die vanuit hun drang om te scoren om het hardst schreeuwen dat de normen verder moeten worden aangescherpt, blokkeren aan de andere kant net zo gemakkelijk de versnelde invoering van bronmaatregelen, om hun eigen auto-industrie niet voor het hoofd te stoten. Ik vind dat zij de zaak aldus gewoon bedonderen. Ik kreeg vanmorgen een in het Engels gesteld bericht uit Europa met als titel: MEP's push back new EU car-pollution limits. Ik citeer: "The Parliament's environment committee agreed to new rules on car pollution that will effectively delay from 2009 until 2011 carmakers' obligation to further cut emissions of harmful air pollutants from new vehicles." Hoe komt dat nu? Wel, dat staat ook in het bericht: "But opposition from European car manufacturers voiced in a high-level industry advisory group, seems to have frustrated this schedule." Daarmee hebben wij precies het probleem bij de kop.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hoe stemden uw liberale collega's in Brussel?

De heer **De Krom** (VVD): Vandaag? Dat zou ik niet weten.

De heer **Samsom** (PvdA): Hoe stemden uw liberale

collega's toen er een amendement kwam om ervoor te zorgen dat sommige landen in elk geval wel eigenstandig extra eisen zouden mogen stellen?

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter, de collega's overvragen mij: ik weet het niet. Ik geef u mijn visie en spreek namens de Tweede Kamerfractie van de VVD. Ik constateer dus, dat het in Brussel allemaal niet opschiet. Brussel heeft afspraak op afspraak geschonden. De harmonisatie van meetmethoden wordt keurig op de lange baan geschoven: andere landen hebben kennelijk heel wat te verbergen. Het is echter nog gekker: van Europa mogen wij niet eens roetfilters op onze auto's zetten. De boodschap aan Nederland vanuit Europa is nu: stem in met verscherpte normen, anders krijg je de mogelijkheid tot uitstel niet. Zo worden wij dus weer een nieuwe fuik in gehanteerd. Het wordt een kermispaleis vol lachspiegels: over uitvoerbaarheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid maakt niemand zich meer druk, evenals zeven jaar geleden.

Na zes jaar tegenwerking en juridisch geploeter door VROM ligt er nu eindelijk een wetsvoorstel op tafel. Ik heb zelden met zoveel weerzin tegen een wetsvoorstel aangekeken. Ik kijk daarbij waarschijnlijk ook al sinds vanochtend vroeg ongelukkig. Eerst hebben wij een probleem veroorzaakt en daarna proberen wij dat via een zeer ingewikkelde, juridische omweg van tafel te krijgen. Mijn collega's hebben ook al gezegd dat een heleboel adviseurs en ambtenaren hier hun dagen wel weer mee kunnen vullen. Ik heb problemen om dit aan mensen uit te leggen, want het is zo ingewikkeld. Tegelijkertijd realiseer ik mij dat wij met de rug tegen de muur staan, tenzij de staatssecretaris het morgen allemaal oplost natuurlijk. Dan is dat niet meer zo. Wij zijn eerst opgescheept met een beleid dat wij niet wilden en nu worden wij eigenlijk opgescheept met een oplossing die buitengewoon ingewikkeld is. Als wij die echter uit het raam gooien, zijn wij nog verder van huis, dus dat is ook niets. Dit is een klassiek voorbeeld van een dilemma. Ik kan het niet anders schetsen. Zo te horen, worstelen de collega's met precies het zelfde dilemma.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik snap dit niet. Ik ging dit debat vanochtend vrij hoopvol in. Ik herinner mij namelijk nog een kop die in april in het NRC Handelsblad stond. Die luidde: VVD tegen nieuwe wet. Sindsdien is er niets veranderd, behalve de mening van de heer De Krom, zo blijkt.

De **voorzitter**: De vraag is of uw mening is veranderd, mijnheer De Krom.

De heer **De Krom** (VVD): Mijn mening is niet veranderd. Ik heb altijd gezegd en zeg nu weer dat de weerzin tegen het gevoerde beleid en het wetsvoorstel oneindig groot is, maar dat ik het kind niet met het badwater weggooi. Dat heb ik altijd gezegd; vandaag zeg ik dat nog steeds. Een pluspunt van dit wetsvoorstel is dat het een koppeling van ruimtelijke ordeningsbesluiten aan de luchtkwaliteitsnormen soepeler maakt dan het geval is op grond van het vigerende Besluit Luchtkwaliteit. Kleine ruimtelijke projecten die de luchtkwaliteit met minder dan 3% verslechteren kunnen gewoon worden gerealiseerd. Dan kan er worden gesaldeerd, zoals vanochtend al vaker is gezegd. Daar heb ik wel wat vragen over. Wie garandeert dat allerlei grotere bouwprojecten in de



praktijk niet worden opgeknipt, zodat er sprake zal zijn van een reeks kleintjes en niet meer van een groot project? Is de 3%, gelet op de onzekerheidsmarges in de berekeningsmethode, in de praktijk wel vast te stellen? Kunnen wij dat met enige mate van precisie doen? Het zag er naar uit dat de grens van 3% gemakkelijk gekwantificeerd kon worden in aantallen woningen, meters spitsstrook en vierkante meter bedrijventerreinen, maar het lijkt erop uit te draaien dat wij die helderheid slechts ten aanzien van woningen en kantoren hebben en niet van infrastructuurprojecten. Daarvoor kan een kwantitatieve grens eigenlijk niet duidelijk worden aangegeven. Ook ten aanzien van bedrijventerreinen, landbouw en intensieve veehouderij is het hoogst onzeker. Daar ga je dan dus met die gemakkelijk te bepalen 3%-norm. Kunnen wij er in de praktijk eigenlijk wel mee overweg? Suggereert dit niet een precisie die niet waargemaakt kan worden? Ik vraag het nog maar eens. Duitsland heeft een dergelijke norm. Het zou goed zijn om te weten hoe die daar in de praktijk uitpakt. Het salderen houdt in dat een project tegen een ander project in de zelfde regio kan worden weggestreept als het meer dan "in betekenende mate" aan verslechtering van de luchtkwaliteit bijdraagt. Hoe gaat dat in de praktijk? Ik blijf daarmee worstelen. Als een project uit het NSL niet doorgaat, kan dat worden vervangen door andere projecten. Er moet alleen wel worden bepaald of die projecten gelijkwaardig zijn, of zij de zelfde invloed op de luchtkwaliteit hebben en dus of de compenserende maatregelen afdoende zijn. Uiteindelijk toetst de rechter of de saldering terecht of onterecht is toegepast. Wederom is hier de vraag: is een dergelijke mate van precisie eigenlijk wel mogelijk? Als je daar een vraagteken bij plaatst, is het dan niet verstandiger om in het NSL niet alle projecten op te nemen met alle berekeningen die daarbij horen, maar om je in het NSL tot ontwikkelingen te beperken? Dit begrip zie ik overigens nergens in de stukken gedefinieerd. Ik vraag de staatssecretaris dus meteen maar om eens te definiëren wat hij daaronder verstaat. Ik beschouw het als een trend, als iets wat in de milieubalans wordt aangegeven. Moet je je daartoe niet beperken in het NSL, omdat je anders in de knoop komt doordat er projecten worden ingefietst waarvan de berekeningen voor je het weet achterhaald zijn vanwege de veranderende omstandigheden?

Wie het wetsvoorstel wat grondiger bestudeert, ziet dat de flexibele koppeling nog heel wat bureaucratie, papierwerk en onzekerheid meebrengt. Ik heb al gezegd dat wij daarmee niet gelukkig zijn. De heer Duyvendak zei terecht dat dit niet bijdraagt aan het streven van dit kabinet naar eenvoudige en heldere regelgeving. Nu ga ik even stoeien met de staatssecretaris. Op blz. 67 van de memorie van toelichting staat iets interessants: "Voorzover een project is opgenomen in het nationaal programma, bedoeld in artikel 5.12 of een programma, als bedoeld in artikel 5.13 vindt bij de beslissing op de aanvraag geen directe toetsing aan de grenswaarde plaats. Ook in gevallen waarin een project niet in betekenende mate bijdraagt aan een overschrijding vindt geen directe toetsing aan de grenswaarde plaats." De koppeling is dus voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen nog volledig in stand, maar hier staat iets anders. Hoe zit dit nu?

Als mijn opmerking juist is, moeten de besluiten ook uit het NSL te halen zijn wanneer de toetsing niet plaats-

vindt. In de artikelen 5.9 tot en met 5.16 is sprake van besluiten of voorgenomen besluiten. Dat zou er dan uit kunnen.

De redenering hierachter is de volgende. De maatregelen die moeten leiden tot het verbeteren of op zijn minst niet verslechteren van de luchtkwaliteit staan alle in het programma van maatregelen. Aannemende dat dat programma ook alle ontwikkelingen bevat die van belang zijn voor de luchtkwaliteit binnen een regio, moeten al die ontwikkelingen tezamen, zowel positief als negatief, ertoe leiden dat de luchtkwaliteit per saldo er niet op achteruitgaat, of zelfs – liever – erop vooruitgaat. Als dat het geval is, waarom moeten wij dan de afzonderlijke besluiten die voor de projecten nodig zijn, zoals besluiten over bestemmingsplannen, nog afzonderlijk toetsen aan de normen? Dit is een ingewikkelde redenering. Ik weet dat de staatssecretaris geen jurist is, maar ik weet ook dat hij slim is.

Hebben wij hierbij niet te maken met een dubbele koppeling? Er is een koppeling aan de besluiten, die ook nog eens in het NSL staan. Is dat nu wel zo nodig? Wat is daarvan nu precies de meerwaarde? Consequent doorgeredeneerd zou men de volgende besluiten niet meer in het NSL hoeven opnemen: de provinciale milieuverordening, regionale en gemeentelijke milieubeleidsplannen, bevoegdheden op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening, de Tracéwet, de Planwet verkeer en vervoer, de Spoedwet wegverbreding en de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing.

De maatregelenkant blijft hierbij natuurlijk onverkort van kracht. Als men dit zou doen, houdt men een veel eenvoudiger systeem over, met behoud van de waarborgen voor een goed luchtkwaliteitsbeleid. Daarmee kunnen wij onnodige juristerij vermijden. Per regio mag de luchtkwaliteit als gevolg van de ontwikkeling niet verslechteren, maar saldering per afzonderlijk project hoeft dan niet meer. Per regio, en dus voor het land als geheel, moeten de grenswaarden worden bereikt. Dat is alleen maar mogelijk als de positieve effecten van de ontwikkelingen groter zijn dan de negatieve. Als bijvoorbeeld uit een regioplan blijkt dat de luchtkwaliteit achteruitgaat, is het simpel. Dan kan het plan niet doorgaan en moeten er meer compenserende maatregelen worden gezocht.

Wat voor vragen werpt dit nu allemaal op? Ik stel die vragen maar even en ik beantwoord ze ook maar. Ik hoor graag van de staatssecretaris waar de fouten in mijn redenering zitten. Met deze toetsing vervangen wij de toetsing aan de grenswaarden door een programmatische toetsing. In de memorie van toelichting wordt daarover gesteld, dat het niet zo kan zijn dat bij een ruimtelijkeordeningsbesluit helemaal geen toetsing plaatsvindt. Ik lees dan dat een besluit moet worden getoetst aan de grenswaarden of aan het programma. Strikt genomen is volgens de tekst van de memorie van toelichting toetsing aan de grenswaarden, mits het luchtkwaliteitsbeleid maar onverlet wordt gelaten, niet strikt noodzakelijk. De vraag is dan of de vervanging van een rechtstreekse toetsing door een programmatische toetsing voor de Commissie of het hof wel aanvaardbaar is. Het antwoord moet volgens mij "ja" zijn. In de richtlijn staat alleen maar dat grenswaarden moeten worden gehaald, maar niet hoe dat moet gebeuren. Nederland is een van de weinige landen die rechtstreekse toetsing in de wet hebben vastgelegd. Voor kleinere projecten – laten wij er niet omheen draaien – is

de rechtstreekse toetsing er al uit gehaald. Wij noemen dat nu flexibele koppeling, enz., maar het komt eigenlijk op hetzelfde neer. Ik lees overigens ook op blz. 11 van de memorie van toelichting dat in veel landen een primaat voor de planvorming geldt, gericht op het bereiken van de grenswaarden. De grenswaarden zelf spelen een secundaire rol. Op blz. 11 van de memorie van toelichting staat een mooie opsomming van wat er in andere landen gebeurt.

De vraag is al gesteld over de salderingssystematiek eigenlijk wel aanvaardbaar is. De ultieme consequentie is dat je binnen een hele regio gaat salderen. Als dat niet kan, kan het wetsvoorstel ook niet, want daar zit de saldering in.

Een volgende vraag is of met het voorstel het behalen van de grenswaarden niet ter discussie wordt gesteld. Het antwoord is: nee. De ontwikkelingen en maatregelen in het NSL worden gewoon gehandhaafd. Daar verandert geen snars aan. Het programma van maatregelen moet er nog steeds op zijn gericht om de grenswaarden te halen. Het betekent wel dat de dubbele koppeling eruit wordt gehaald of eenvoudiger wordt gemaakt doordat er een programmatische koppeling van wordt gemaakt. Het ontkoppelen van "niet in betekenende mate"-projecten wordt door de Raad van State niet afgekeurd, zo constateer ik. De Raad van State zegt wel dat projecten geen maatschappelijk onaanvaardbare consequenties mogen hebben. Dat is een toetsingscriterium dat de Raad van State gewoon kan blijven gebruiken. De vraag is dan of de rechtsbescherming van de burger verloren gaat. Ook daarop is het antwoord: nee. Er is geen verschil met het wetsvoorstel dat nu op tafel ligt. De burger kan nog steeds bezwaar en beroep aantekenen tegen een bestemmingsplan, maar de toetsing door de bestuursrechter is een andere. Hij zal een op een aan de norm toetsen en niet meer op de vierkante millimeter kijken, maar dat doet hij volgens het voorstel van de staatssecretaris ook al niet meer. Zoals ik het nu beschrijf zal de rechter toetsen aan artikel 10 van de Wet op de ruimtelijke ordening of er vanuit het perspectief van de ruimtelijke ordening een goed besluit is genomen. Daarbij zal de inbedding van het project in de ontwikkelingen beschreven in het NSL ongetwijfeld een rol spelen. In plaats van directe toetsing is er een indirecte toetsing. Ik zou het een impliciete toetsing willen noemen. Ook andere landen hanteren een veel minder strikt regime, waarbij veel ruimte voor de afweging van belangen mogelijk is.

Reikwijdte en strekking van wat ik heb gezegd zijn volgens mij beperkt. Bij besluiten over projecten die niet in betekenende mate bijdragen of in het NSL zijn opgenomen hoeft er volgens de memorie van toelichting toch al niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden. In mijn voorstel wordt dat expliciet bevestigd. Is het nu mogelijk dat een individu slechter af is dan voorheen? Het antwoord is: ja. Maar dat kan in het voorliggende wetsvoorstel ook; laten wij eerlijk zijn. Als je dat niet accepteert, kom je uit bij het voorstel van de heer Samsom en kun je geen enkel project uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit meer accepteren als zo'n project hoe dan ook negatieve gevolgen heeft. Daarmee worden de salderingssystematiek en het begrip "in betekenende mate" overboord gegooid. Als je dat wilt, moet je tegen het wetsvoorstel stemmen.

Uit het EG-recht volgt dat het een lidstaat niet is toegestaan, maatregelen te nemen die de verwezenlijking van het in de richtlijn voorgeschreven resultaat ernstig in gevaar brengen. Als in een dergelijke situatie regelgeving voor de relatie tussen ruimtelijke ordening en luchtkwaliteitseisen ontbreekt, is er dan niet de kans dat de rechter de situatie rechtstreeks aan de grenswaarden uit de EG-richtlijn Luchtkwaliteit zal toetsen of prejudiciële vragen aan het Hof zal stellen? Dit is inderdaad een risico in mijn voorstel, maar het is niet groter of kleiner dan in het wetsvoorstel. Als projecten in minder dan betekenende mate bijdragen aan vermindering van de luchtkwaliteit, mogen ze immers ook doorgaan. Dan is er sprake van dezelfde situatie, dit risico zit dus ook al ingebakken in het huidige wetsvoorstel. En nogmaals, zoals ik het formuleer, zal de rechter langs de omweg van artikel 10 van de Wet op de ruimtelijke ordening en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit nog steeds een oordeel kunnen geven over RO-besluiten, in samenhang met het beleid inzake luchtkwaliteit. Volgens mij klopt deze redenering, anders zou ik haar niet naar voren hebben gebracht, maar ik ben toch wel buitengewoon nieuwsgierig naar het commentaar van de staatssecretaris. Mijn voorstel leidt tot minder onderzoekslasten, minder papierwerk, het is eenvoudiger, want salderen per project is niet meer nodig, en het aantal rapportageverplichtingen wordt teruggeschroefd zonder dat het ten koste gaat van het beleid. Dat blijft keihard overeind.

De vergadering wordt van 13.04 uur tot 14.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: Alvorens het woord te geven aan de staatssecretaris, richt ik mij even tot de leden. Het is mijn stellige bedoeling om tegen 18.00 uur een heel eind te zijn opgeschoten en wat mij betreft dan zelfs klaar te zijn. Ik stel mij voor dat de staatssecretaris voor zijn antwoord in eerste termijn de tijd tot 16.00 uur benut. Voor zover er daarna behoefte is aan een tweede termijn van de zijde van de Kamer, kan deze plaatsvinden van 16.00 uur tot 17.00 uur, waarna de staatssecretaris van 17.00 uur tot 18.00 uur in tweede termijn antwoordt. Kunt u hiermee instemmen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als de beantwoording naar tevredenheid is – wat ik uiteraard verwacht – heb ik hier geen enkel probleem mee. Het is evenwel een wetgevingsoverleg en wat wij hier zeggen, draagt bij aan de geschiedenis van de wet. Ik zou er daarom problemen mee hebben, als deze afspraak ertoe leidt dat u ons al te zeer beperkt in de interrupties. Er is nogal wat onduidelijkheid en verduidelijking is zeker een doel van de rest van dit debat.

De **voorzitter**: Ik denk dat iedereen die hier aan tafel zit, juist die duidelijkheid wil verkrijgen. Daarover kan geen misverstand bestaan, mijnheer Duyvendak. Ik heb u in eerste termijn ruim aan het woord gelaten en u vijftien interrupties toegestaan. Ik zal proberen de interrupties nu tot het noodzakelijke, het verkrijgen van duidelijkheid, te beperken.

Staatssecretaris **Van Geel**: Mijnheer de voorzitter. Ook ik heb uitgezien naar dit debat, naar deze behandeling van het wetsvoorstel. Ik zeg de Kamer dank ervoor dat in

deze turbulente tijden het belang is ingezien van het behandelen van een wetsvoorstel dat een aantal doelen probeert te combineren. Deze doelen zijn voor mij steeds geweest: zorgen dat de lucht schoner wordt en er wordt voldaan aan Europese normen, maar voorkomen dat daarbij de ruimtelijk-economische ontwikkeling van ons land op slot wordt gedaan. Dat waren de twee hoofddoelen. Ik durf de stelling aan dat wij met dit wetsvoorstel en met wat er hopelijk gebeurt in Brussel en Straatsburg en met het pakket aan maatregelen, zicht erop hebben bij een weerbarstig probleem – ik zal de neiging weerstaan om daarvan nu de geschiedenis op te halen – het lek boven water te hebben. Dit laatste is misschien een minder gelukkige term in relatie tot andere dossiers, maar ik denk dat deze term hier op zijn plaats is.

Er is gesproken van een gedrocht en sommigen spreken wat liefkozend van een lelijk eendje. Nu, u weet dat in sprookjes en soms ook in de werkelijkheid lelijke eendjes heel mooie zwanen worden en ik vind dat dit een mooie zwaan is geworden. Ik zal uitleggen, waarom ik dit vind. Het wetsvoorstel en het pakket van maatregelen dat in samenhang daarmee tot stand wordt gebracht, realiseert een unieke samenwerking in Nederland tussen drie overheidslagen. Deze drie overheidslagen verplichten zich tot het nemen van maatregelen die gericht zijn op het schoner maken van de lucht, niets anders dan dat. Zij verplichten zich maatregelen te nemen en met elkaar af te spreken en wel op een dwingende en handhaafbare manier, in samenhang met elkaar. Ik zou wel eens willen dat er tussen de overheidslagen op andere beleids-terreinen ook zo'n unanieme lijn is in de zin van: wij willen het probleem oplossen, waarbij dit dan gepaard kan gaan met het voortzetten van een economische ontwikkeling. Deze economische ontwikkeling heeft hier als resultante heel veel milieuwinst. Slechts een zeer klein gedeelte ervan wordt opgesnoept ten behoeve van de economische ontwikkeling. Ik zal straks een paar cijfers te dien aanzien verstrekken.

Bij dit alles komt nog het volgende. Dat is het meest verrassende en tevens reden waarom ik het zo'n briljant wetsvoorstel vind – Ja, als u overdrijft, kan ik het ook! Nu, laat ik dan in alle realiteit spreken van een goed wetsvoorstel en wel omdat het uitgaat van het uiteindelijk halen van Europees vastgelegde grenswaarden. Formuleringen als rommelen, sjoemelen en wat dies meer zij – ik heb hier deze ochtend een heel panopticum mogen opschrijven – zijn derhalve helemaal niet aan de orde. Dit wetsvoorstel ziet erop toe dat wij uiteindelijk de Europees afgesproken grenswaarden halen. Dat wil ik markeren. Het is niet zo dat wij het niet doen of niet willen of proberen er onderuit te komen. Ik wijs op het enige wat wij in de kern willen doen en wat ook de kern van het wetsvoorstel is en helemaal niet zo ingewikkeld is. Ik zal straks aangeven waarom u het ingewikkeld vindt. Waar het daarbij om gaat, is dat op weg naar het halen van de grenswaarden in 2010, met misschien een of twee jaar uitstel, of van de NO<sub>2</sub>-grenswaarde in 2015, duidelijk wordt aangegeven in harde, afrekenbare plannen dat het doel bereikt wordt, zonder dat intussen geen enkel project zou kunnen doorgaan. Het verhaal van het oprekken van normen vind ik echt grote flauwekul. Er worden geen normen opgerekend, er wordt niet gesjoemeld. Wij gaan uit van Europees vastgestelde en vast te stellen normen in een nieuwe richtlijn. Dat is nadrukkelijk ons vertrekpunt. Wij zitten op een bepaald punt en gaan naar een nieuwe norm. Daar verplichten

wij ons aan. Als wij dat niet zouden willen, zouden wij het van Europa wel moeten. Op weg naar de nieuwe norm zullen wij kleine plusjes en minnetjes hebben om uiteindelijk op het doel terecht te komen. Dat is het enige wat dit wetsvoorstel regelt.

Sommige Kamerleden vergeten dat alle afspraken die gemaakt zijn over pakketten van maatregelen en over meten en rekenen ook zonder wetsvoorstel nodig zouden zijn. Er wordt in dit verband gesproken van bureaucratie, maar ik ben het daar niet mee eens. Wij moeten met elkaar harde afspraken maken over de financiering en de effecten. Ook dat staat los van het wetsvoorstel. Ik bestrijd dus dat het een bureaucratisch verhaal is. Het is een heel elegante manier van samenwerken, waarvan ik hoop dat het in de toekomst meer de bestuursstijl zal worden dan interdepartementale of andersoortige structuurwijzigingen. Dit zijn arrangementen tussen bestuurslagen en departementen door, die echt vernieuwend zijn. Dit is echt modern samenwerken om het doel te bereiken: een schone lucht in Nederland op de afgesproken tijdstippen.

De heer De Krom vroeg heel expliciet waar wij stonden en waar wij staan. Ik zal in tegenstelling tot sommige leden niet aan zwartepieten doen, ik wil een inhoudelijk verhaal houden. Twee jaar geleden zag het zwart en rood voor onze ogen. Het beeld ontstond dat wij nooit en te nimmer, met welk draconisch pakket dan ook, zaken omlaag zouden kunnen brengen. De achtergrondconcentraties waren zo hoog, dat het alleen boven de lijn Alkmaar-Zwolle groen was. Voor de rest was het rood en zwart.

De volgende factoren kunnen in dit verband in samenhang worden genoemd. De autonome ontwikkeling van het schoner maken van onze lucht, die jaren geleden is ingezet, heeft gewerkt. Vele maatregelen zijn getroffen, het autoverkeer en de uitstoot van de industrie zijn schoner geworden. In de berekeningen is ook verwerkt dat wij een fors pakket aan maatregelen hebben getroffen, ter waarde van zo'n 1050 mln. Daarnaast heeft Europa beloofd veel te doen. De eisen aan auto's zullen scherper worden en hopelijk zullen deze eisen eerder worden gesteld. Ook aan de uitstoot van fabrieken worden hogere eisen gesteld. Wij hebben ook verwerkt het behalen van de normen voor NO<sub>2</sub> en fijn stof op het voorstel dat door de Europese Raad is gedaan. Ook hebben wij in ogenschouw genomen dat wij in februari, maart de nieuwe achtergrondconcentraties van het NMP hebben ontvangen. Ze liggen veel meer in lijn met datgene wat in Europa in grootstedelijke gebieden aan de orde is. Daarnaast is het meten en berekenen nu goed afgestemd op de nieuwe Europese richtlijn. In de nieuwe richtlijn staat bijvoorbeeld dat er op een afstand van 10 meter gemeten mag worden, tenzij de gevel dichter bij de weg staat. Dan moet de gevel worden gemeten. Het verhaal van de Veerkade is dan ook volstrekt logisch. Er wordt op 10 meter gemeten, tenzij de gevel dichter bij staat. Dan wordt op de gevel gemeten, want daar wonen mensen.

Die zes elementen bij elkaar opgeteld, die veronderstellen dat wij ook daadwerkelijk uitvoeren wat in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en in het NMP staat, leiden ertoe dat de zaak beheersbaar wordt. Dan is er nog een aantal hotspots. Dat betreft vooral plekken in het binnenstedelijk gebied, oude woonwijken, en langs de snelwegen rondom de grote steden. Dat zijn weerbarstige knelpunten, vooral voor

NO<sub>2</sub>. Er zijn twee manieren om de problemen op te lossen. Soms is er iets meer tijd nodig dan wij gekregen hebben. Daarom is aan Europa het verzoek gedaan om toegespitst op bepaalde gebieden in Nederland iets meer tijd te krijgen om het probleem op te lossen. Daarnaast worden specifieke lokale maatregelen ingezet. Vorig jaar is voor lokale en regionale maatregelen 100 mln. extra toegevoegd aan het budget van 300 mln. Nu is er 150 mln. uitgetrokken voor het oplossen van de lokale problemen in gemeenten en provincies, maar in het bijzonder in de grote steden. Wij laten de grote steden dus niet in de steek. Wij gaan echt helpen om de problemen op die hotspots op te lossen. De structuur van het wetsontwerp is helder. Er is sprake van vermeende bureaucratie. Dat komt doordat wij ordentelijke besluitvorming hebben over het realiseren van projecten. Het zijn geen vage verhalen. Wij maken harde afspraken over financiën, over het halen van de Europese doelstellingen. Tegen die achtergrond wil ik concreter ingaan op de verschillende onderdelen van het wetsontwerp.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De staatssecretaris heeft het over de hotspots in oude stadswijken, in de grote steden en langs de stadssnelwegen. Hij stelt dat Europa om derogatie is gevraagd om die doelen te halen. Ik denk dat de kans op uitstel wordt verkleind doordat de doelstellingen niet worden gehaald mede vanwege het opstarten van een serie vervuilende projecten. De tijd schuift door en er is niet alles aan gedaan om binnen de gestelde termijn de doelen te halen. Is de staatssecretaris het daarmee eens?

Staatssecretaris **Van Geel**: Daar ben ik niet bang voor. Ik loop al heel wat jaren rond in Europa en ik heb gezien wat er op dat terrein gebeurt. Er is geen land in Europa dat zo veel doet aan verbetering van de luchtkwaliteit als Nederland. Dat heeft ook te maken met een perspectief. Ons doel blijft steeds het halen van Europees vastgelegde richtlijnen. Wij vragen Brussel niet om derogatie omdat wij het niet halen. De derogatieperiode is juist de termijn waarop wij zaken halen. Als wij onvoldoende derogatietermijnen krijgen, zullen wij extra maatregelen moeten nemen. Dat kan gezien worden als een balans. Je kunt aan knopjes draaien, bijvoorbeeld aan het knopje projecten, maatregelen of termijnen, maar uiteindelijk zullen wij de grenswaarden moeten halen. Daar is het advies van de Raad van State volstrekt ondubbelzinnig in. Dat staat ook bij mij niet ter discussie. Deze situatie is volstrekt geaccepteerd omdat Nederland bekend staat om de goede traditie om de koppeling tussen dergelijk grote ruimtelijke projecten en luchtkwaliteit in stand te houden, terwijl een aantal andere landen dat niet doet. Dat wordt zeer positief gewaardeerd in Brussel. Commissaris Dimas heeft tegen mij gezegd dat het Nederlandse beleid om door een ringetje te halen is en dat heel Europa dat beleid zou moeten voeren. Je neemt namelijk geen maatregelen als daarmee de doelstellingen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald. Dat vindt hij fantastisch. In het begin maakte ik mij er zorgen over of de milieuwinst die wij via die projecten realiseren niet grotendeels zou worden opgesoupeerd. De politieke discussie gaat over de vraag of wij de milieuruimte die wij creëren op weg naar het doel tijdelijk mogen opsouperen. Het is maar tijdelijk, want het wordt op het afgesproken tijdstip

gecompenseerd. Er wordt dus alleen even wat milieuruimte geleend. Het gaat om locaties in Noord- en Zuid-Holland. De effecten van de maatregelen op fijn stof zijn vijftien tot twintig keer groter dan het effect van de projecten. Dat betekent dat je een gigantische milieuwinst bereikt die ten goede komt aan de gezondheid van mensen. Om dat te bereiken gebruiken wij een paar jaar een paar procent van de milieuruimte om die vervolgens volledig te compenseren en uiteindelijk aan de doelstellingen te voldoen. Dan komt de politieke afweging. Stel dat je het niet doet. Dan doe je de ruimtelijke ontwikkeling van ons land een aantal jaren op slot, terwijl je het in de context van milieuwinst kunt plaatsen. Dat is een eerlijke, open en transparante afweging die ik fier zal verdedigen.

De heer **Samsom** (PvdA): Garandeert u nu dat wij met alle maatregelen, met eventueel wat extra derogatie voor de hotspots, op het juiste moment op alle plekken in Nederland aan de grenswaarden voldoen? U benoemde net alle maatregelen, onder andere de prinsjesdagpakketten, maar u had het niet over de maatregelen die het Milieu- en Natuurplanbureau nu al wel meerekent, zoals de kilometerheffing, maar er zijn er nog een paar. Worden al die maatregelen doorgevoerd? Anders kan die eerste garantie niet waargemaakt worden.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik hecht veel belang aan een jaarlijkse monitoring. Wij moeten jaarlijks kijken waar wij staan. Als de maatregelen van de overheden niet het beoogde effect hebben, moeten wij als overheden extra maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat dit effect wel wordt bereikt. Wij rekenen ons nog helemaal niet rijk. Ik kan ook nog een negatief punt noemen: het aanscherpen van de Europese normstelling. In het MNP-model zijn de effecten van de lokale maatregelen nog niet meegenomen. Tal van grote steden hebben forse programma's opgesteld, maar daar wordt nog geen rekening mee gehouden. De kilometerheffing is gebaseerd op het voorstel van de commissie-Nouwen, maar daar zit nog geen differentiatie naar milieumerken in. Dit kabinet hangt het standpunt aan dat alle milieueffecten in die heffing verwerkt moeten worden. Er zijn dus nog wat marges, zowel wat lokale maatregelen als wat andere maatregelen betreft. Dat is ook wel nodig, want bij een aanscherping van het Europees Parlement of bij onvoldoende derogatie wordt die ruimte weer opgesnoept. In dit wetsvoorstel is voorzien dat wij op het afgesproken moment die grenswaarde halen. Wij voldoen aan de richtlijnen. Ons maatregelenpakket is uniek. De verschillende overheden maken harde afspraken, inclusief resultaatsverplichtingen. Het enige wat wij doen, is dat wij op weg naar het doel niet alle projecten opschorten als er sprake is van een kleine overschrijding. Het doel blijft echter overeind. Alle effecten van luchtkwaliteitsmaatregelen worden binnen de afgesproken derogatietermijn gerealiseerd. Het lijkt mij verstandig nu in te gaan op twee algemene punten die bij velen uwer vragen opriepen. U hebt gevraagd of programmasaldering mogelijk en of het, als het allemaal wordt gehaald, nog wel nodig is om de koppeling die er ligt tot stand te brengen. Maar voordat ik hierop inga, wil ik nog een opmerking maken over het karakter van de voorgestelde wet en de procedures die volgen.

Het is natuurlijk een soort kaderwet, want een wet lost de problemen met de luchtkwaliteit niet op. Terecht hebben onder anderen de heer Samsom en mevrouw Spies gezegd dat die problemen moeten worden opgelost door de maatregelen die wij nemen. Dat pakket van maatregelen krijgt een status als het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Heel uitdrukkelijk is met uw Kamer afgesproken dat uw betrokkenheid daarbij groot is. Dat geldt ook voor het "Besluit niet in betekende mate bijdragen". Ook dat is een uitwerking van de wet als die er eenmaal is. Op uw verzoek en gelet het belang van het onderwerp heb ik evenwel gemeend u al maximaal te moeten informeren over hoe dat er uit gaat zien. De formele procedure bij de Raad van State komt inderdaad nog, maar de Kamer moet eerst het wetsvoorstel goedkeuren alvorens zij die procedure kan starten. Doet de Kamer dat niet, dan komt dat vervolgproces er niet. De betrokkenheid van uw Kamer bij dit besluit is conform uw wens maximaal gegarandeerd. Mijn inzet is om, zolang het mij is gegeven, een zo groot mogelijke consensus in de Kamer en de samenleving te bereiken met als doel de problemen met de luchtkwaliteit echt onder de knie te krijgen. Aangezien de AMvB's een volgende stap vormen, kan ik er niet al te gedetailleerd op ingaan. Uw Kamer krijgt nog alle ruimte om daarover met mij of mijn opvolger te discussiëren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil het iets preciezer hebben, omdat het van belang is. Er komt een AMvB over "in niet betekende mate". Daarvoor geldt de zwaarst mogelijke voorhangprocedure. Daaronder komt een besluit of regeling te hangen waarin u nu al die passage over de 2000 woningen et cetera hebt opgenomen. Geldt daarvoor ook de zwaarst mogelijke voorhangprocedure?

Over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit legt u nu in de wet alleen vast dat het wordt vastgesteld "in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad". De Kamer wordt niet vermeld. Kan het in een AMvB worden gegoten? In dat programma wordt bijvoorbeeld straks vastgelegd op welke manier de kilometerheffing wordt ingevoerd. Dat is nogal wat.

Staatssecretaris **Van Geel**: Het eerste is een besluit. Ik heb u al eerder gezegd dat ik probeer een wet, een AMvB en een regeling te maken. Het gaat daarbij dus om onderschikkende regelgeving. Het is ontzettend lastig om als je op het niveau van de wet bent de regelingen, het laagste niveau, gedetailleerd uitgewerkt te hebben. Dat is niet de goede volgorde. Ik heb altijd, ook op andere dossiers, de bereidheid uitgesproken om de kern van wat er in het voorgenomen besluit voorligt in een brief met uw Kamer te delen en u de gelegenheid te geven er een oordeel over te geven. Ik zoek immers de steun van uw Kamer. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is geen AMvB, maar een in de wet geregelde overeenkomst tussen de onderscheiden overheden in dit land. Ik kan mij heel goed voorstellen dat naar het gevoelen van uw Kamer wordt gevraagd alvorens dat programma definitief wordt vastgesteld. Wij leggen nu vast dat dit zal gebeuren. Het is een niet te bureaucratische procedure die u de gelegenheid geeft tot betrokkenheid bij het sluiten van de overeenkomst.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Gezien het belang

van het nationale programma en de aard van de maatregelen die erin staan, zoals de invoering van de kilometerheffing, lijkt het mij gek dat de Kamer alleen behoeft te worden gehoord en dat het in feite aan de bewindspersoon zelf is om erover te besluiten. Mijns inziens is instemming van de Kamer nodig.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik ben soms heel helder en soms heel meegaand, maar ik vind dat dit absoluut niet kan. Uw Kamer controleert en wij besluiten. Wij zullen dat doen, gehoord de gevoelens van uw Kamer. U kunt zich toch ook niet voorstellen dat alle raden en colleges van B en W ermee moeten instemmen alvorens wij iets kunnen doen? Wij als bestuurders nemen een besluit en u controleert ons. Ik heb al aangegeven dat alvorens dat besluit zal worden genomen de gevoelens van de Kamer zullen worden ingewonnen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is toch iets ingewikkelder, want de Kamer is namelijk ook medewetgever en wij controleren dus niet alleen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Daarom staat deze figuur ook in de wet!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De vraag is dus of de aard van de maatregelen die in het nationaal programma komen niet dat gewicht heeft dat het primaat van de Kamer als medewetgever in het geding komt. Straks wordt bijvoorbeeld via zo'n programma de kilometerheffing erdoor geïnstalleerd en heeft de Kamer het nakijken. Op dat punt heeft de Kamer toch een cruciale medewetgevende rol; dus is instemming van de Kamer noodzakelijk!

Staatssecretaris **Van Geel**: Met respect, nu maakt u er echt een gedrocht van. Wij gaan toch zeker geen afspraken maken over niet ingevoerde wetgeving in dit land? Ik ga toch geen samenwerkingsprogramma met gemeenten afspreken met regels, wetten of begrotingsposten die de Kamer niet gehonoreerd heeft? Ik ga toch geen afspraken maken over 2 mld. investeringen met FES-gelden, terwijl met u bij de begroting hopelijk overeen is gekomen dat het 1050 mln. is? Dat zijn toch vanzelfsprekendheden in een normale omgang van overheden met elkaar?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt nu dus dat er in het nationaal programma alleen die maatregelen komen die al volledig via een begroting gedekt zijn of reeds aanvaarde wetgeving is? Dat is wel heel iets anders dan in het NMP staat.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik ben niet volledig verantwoordelijk voor wat in het NMP staat. Er staat bijvoorbeeld ook voorgenomen beleid van het kabinet in waarover u op andere momenten een oordeel kunt vellen. Ik kom straks bijvoorbeeld nog op de apk terug, het voorbeeld van de heer Van der Ham.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dan moeten wij nu afspreken dat er alleen door de Kamer geaccordeerd beleid in komt te staan, of het nu een wet is of via de begroting is gegaan en dan hoeft de Kamer het natuurlijk alleen maar te zien. Als dat niet zo is, blijft voor mij dat instemmingsrecht overeind staan. Het is toch een van de twee!

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik herhaal dat ik het programma graag met u wil delen, maar ik vind niet dat het parlement daarmee moet instemmen gelet op de taakverdeling tussen kabinet en Kamer. U controleert het kabinet en het is aan het kabinet om te bezien of het verantwoorde afspraken heeft gemaakt die passen in wat in dit huis gebruikelijk is. Andere overheden tot iets verplichten waarvan ik niet het gevoel heb dat dit in overeenstemming is met de wensen of oordelen van de Kamer, zal ik natuurlijk nooit doen. Dat zou toch alleen maar luchtfietserij, het maken van onrealistische plannen zijn? Maar ik moet natuurlijk wel enige prognoses hebben. Laat ik maar een voorbeeld noemen. De kilometerheffing wordt door een meerderheid van de Kamer ondersteund, maar is nog niet vastgelegd in een wet. Het MNP neemt dat mee op een platte manier, dat wil zeggen zonder gedifferentieerde milieuheffingen. Als dat een aanvaard gevoel van de Kamer is, vind ik dat wij dat kunnen meenemen in langetermijnbeleid. Dat lijkt mij gerechtvaardigd, ook al ligt daar geen wet onder, maar een gevoel van de Kamer.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): U probeert nu het beeld te schetsen dat het NSL de oplossing is om aan de richtlijn luchtkwaliteit te voldoen, maar ik begrijp dat een aantal essentiële onderdelen op losse schroeven staat als de Kamer er niet mee instemt. Voordat wij instemmen met deze wet en met de daarop volgende AMvB zou ik u willen vragen om met een lijstje te komen van onderwerpen die wel degelijk de handtekening van het parlement zouden moeten hebben, zodat de noodzaak om juist die plannen door te laten gaan ook duidelijk wordt. Bent u daartoe bereid?

Staatssecretaris **Van Geel**: Begrijp ik goed dat u vraagt om duidelijk te maken wat de status is van maatregelen die in dat pakket worden opgenomen en die de rijksoverheid regarderend?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): U zegt eerst dat wij met dit prachtige pakket de norm gaan halen, maar een deel van het pakket dat in het NSL terechtkomt zou toch wel in de Kamer moeten worden besproken. Afhankelijk van de meerderheden na de verkiezingen zouden die dan al dan niet doorgang kunnen vinden. Het lijkt mij van belang dat het de Kamer bekend is welke maatregelen in het NSL terechtkomen maar nog door haar zouden moeten worden besproken. Als blijkt dat er geen draagvlak voor is, zou het ministerie als de wiedeweerga aan de slag moeten gaan met het zoeken naar alternatieven.

Staatssecretaris **Van Geel**: Dit is nu juist wat ik bedoel. De wet regelt dit niet; de wet regelt dat er een plan komt. Ik heb net gesproken over de betrokkenheid van de Kamer bij de verschillende elementen van dit plan en de samenwerkingsovereenkomst. Er kan alsnog worden gesproken over de vraag of die elementen terecht zijn opgenomen. Als ik een perspectief wil bieden voor de komende tijd, maar daarmee moet wachten tot een wet over de kilometerheffing is behandeld en in het Staatsblad is verschenen, zal dit verlamdend werken op alle prognoses voor de middellange termijn. Als ik anderzijds prognoses opneem waarvoor geen enkel draagvlak bestaat in de maatschappij en de Kamer, heb ik ook een probleem. De Kamer kan zich op basis van

mijn toezeggingen een oordeel vormen voordat wij het programma vaststellen.

De Kamer heeft gevraagd in hoeverre programmasaldering volgens de Raad van State is toegestaan. In mijn ogen kan daar geen twijfel over bestaan. Ik heb daar een groot aantal argumenten voor en ik zal er een paar noemen. De Raad van State schrijft in zijn advies dat saldering alleen mogelijk is binnen een zone of agglomeratie. Op een ander punt schrijft de raad dat saldering is toegestaan in agglomeraties of zones die boven de norm zitten. Dit betekent bijvoorbeeld dat de Veluwe niet mag worden gesaldeerd met Arnhem/Nijmegen of de Kop van Noord-Holland met de Randstad. Anderzijds mag de hele Randstad bij elkaar worden genomen, omdat dit een overschrijdingsgebied is. Met andere woorden: in de betekenis die hieraan gehecht mag worden, kunnen wij saldering toepassen bij gedeeltelijke overschrijding in het proces waarin uiteindelijk wordt voldaan aan de grenswaarde. De Raad van State wijst er dus op dat wij, om voor derogatie in aanmerking te komen, overal moeten voldoen aan de grenswaarde. De raad voegt hieraan toe dat dit de mogelijkheden voor saldering zal begrenzen.

In onze redenering gaat het dus niet om het feit dat je op programmaniveau niet mag salderen. Ik heb nog een bewijs uit het ongerijmde, want waarom zou je dan wel op projectniveau mogen salderen. Het programmaniveau is eigenlijk een abstractieniveau hoger, dit zou ten principale dus geen punt moeten zijn. Dit salderen vindt alleen plaats in de periode op weg naar het behalen van de grenswaarde waaraan wij moeten voldoen.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik kan de redenering niet helemaal volgen dat het salderen alleen plaatsvindt op de weg ernaar toe. Als wij uitgaan van het thans voorliggende voorstel voor de Europese normstelling, zullen de normen voor fijn stof in Nederland met het maximaal mogelijke uitstel in 2013 van kracht worden. Voor de norm maakt het niet uit wat je in 2012 doet, bijvoorbeeld in Rozenburg naast die chemiefabriek. Het gaat om 2013.

Staatssecretaris **Van Geel**: Dit is niet waar. Als je in 2012 in een bepaald gebied even een plusje hebt doordat daar een maatregel wordt getroffen, saldeer je. Het wordt dan ergens een beetje roder door die maatregel. Op dat moment is er sprake van een extra overschrijding ten opzichte van de overschrijdingssituatie die over een paar jaar weg is, want in 2015 haal je de norm. Wij zijn bang dat de Raad van State bij de beoordeling van zo'n extra overschrijding als gevolg van die maatregel op dat moment op grond van onze wetgeving, onze tradities en onze jurisprudentie tot de conclusie komt dat dit alleen maar is toegestaan in het perspectief van het uiteindelijke doel. En als wij niet laten zien dat wij dat doel bereiken, zal de Raad van State dit als een overschrijdingssituatie karakteriseren. Dan is het plusje weg. Onze oplossing is juist dat wij wel het doel bereiken, maar op sommige plekken een beperkt aantal jaren een plusje toestaan. Daarom hechten wij ook zo aan het niet-ontkoppelen. Als er wordt ontkoppeld, zonder te koppelen aan een programma, betekent dat in mijn ogen dat alle projecten vogelvrij zijn. Dan zal blijken dat het een overschrijding is. De Raad van State weet niet in welk perspectief die overschrijding moet worden gezien, waardoor een project kan sneuvelen. Onze oplossing is

dus een ordelijke besluitvorming om aan iedere Nederlander te laten zien dat de doelen worden bereikt en welke maatregelen worden genomen, inclusief de financiering. Iedereen kan zo zien welke projecten de zaak verslechteren en welke maatregelen daartegenover staan. In de kern is dit wat wij ons voorstellen. Vandaar dat ik het zo'n goed wetsvoorstel vind.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat u alles op een ordelijke manier wilt laten zien, is allemaal goed en wel, maar daarvoor heeft u de wet niet nodig. De wet is er om zaken juridisch houdbaar te maken. U verdraaide mijn voorbeeld een beetje door van 2013 opeens 2015 te maken.

Staatssecretaris **Van Geel**: 2015 of 2013, dat maakt mij niet uit.

De heer **Samsom** (PvdA): Volgens mij maakt dat wel uit, want de uitspraak van de Raad van State is dat je geen hotspots mag hebben als de normen gelden; dus stel dat in 2013 overal 40 microgram per kuub geldt, dan is op bepaalde plaatsen gewoon geen 42 of 44 toegestaan, ongeacht het perspectief dat dit later wel wordt gehaald – tenzij Europa expliciet daarin toestemt natuurlijk.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ja, maar wat is nou het probleem?

De heer **Samsom** (PvdA): Het probleem is dat volgens dit wetsvoorstel wel wordt toegestaan dat er in 2013 een paar hotspots zijn, omdat die binnen het programma kunnen worden gesaldeerd met andere plekken in dit gebied.

Staatssecretaris **Van Geel**: Op weg naar het halen van de doelstelling. Maar het is dus niet zo. De Raad van State heeft duidelijk gezegd dat straks overal in Nederland, gebaseerd op eventuele Europese derogatiemogelijkheden, de afgesproken norm moet worden gehaald. Zo zal ons programma dus in elkaar moeten zitten. Hier gaat het er uitsluitend om dat op weg naar het halen van dat einddoel tijdelijk op sommige plekken iets meer is toegestaan, als het uiteindelijke doel maar wordt bereikt. Mevrouw Spies zei terecht dat dit een soort noodwet of tijdelijke wet is, want inderdaad hopen we dat we die daarna niet meer nodig hebben. Laat ik het anders formuleren en tegelijk op de heer De Krom reageren. Als wij dit niet doen, als wij die programmatische koppeling niet maken tussen projecten en maatregelen, dan bestaat het gevaar van een bepaald scenario. Vanwege deze risico-inschatting persisteer ik zo bij dit voorstel. Dat scenario ziet er als volgt uit: wij koppelen volledig los; wij hebben een mooi programma; wij weten helemaal niet wat de ruimtelijke projecten zijn of welke er zullen komen en wat de effecten daarvan zijn, want die zijn niet opgenomen en hebben daarom geen status, want zijn niet gerelateerd aan het programma. Zeker in de beginfase komen er projecten bij. Ik noem maar een theoretisch voorbeeld, een kolencentrale zonder asvangers of zoiets; op dat moment is het volstrekt denkbaar; let wel: niet zeker, maar het overgrote gedeelte van juridisch Nederland ziet dat wel zo. De Raad van State kan dan zeggen dat hij niet kan beoordelen of de enorme effecten van het project passen binnen de grenswaarden van het programma. Dat is het grote

risico. Met het benoemen van de projecten is dat risico er niet.

Ik zal het u nog sterker vertellen. Op mijn rondgang door de provincies merkte ik dat provincies allerlei projectjes bij elkaar willen vegen: ze nemen hier twintig woningen, daar driehonderd, aan de overkant van een stad nog vijfhonderd en willen dat allemaal in het NSL brengen. Dan gebeurt dus het omgekeerde van wat u vreest: allerlei gemeenten willen dit onder het NSL brengen, om er veel zekerder van te kunnen zijn dat de effecten op de luchtkwaliteit worden meegenomen en plannen door kunnen gaan. Uit al mijn contacten blijkt dat het verzekeren van de maatregelen, gecombineerd met het aanwijzen van de projecten, de meest zekere manier is om projecten door te laten gaan. Dit hebben de heer De Krom en mevrouw Spies mij altijd voorgehouden; u zat hier principieel anders in. Het kan hun niet veel schelen hoe dit juridisch-technisch wordt opgelost, maar zij willen een oplossing die de meeste zekerheid biedt dat projecten door kunnen gaan en de lucht beter wordt; in die combinatie, ook al hebben beiden dit verschillend geformuleerd. Naar mijn stellige overtuiging geeft een koppeling van een verzekerde programmatische aanpak met een projectenaanpak de meeste zekerheid.

De heer **Samsom** (PvdA): Dit was meer een antwoord op een eerdere vraag van de heer De Krom. Misschien moet de heer De Krom nu vragen gaan stellen, want dat schijnt te helpen. Ik vroeg het volgende. Er wordt een afrekendatum voor de luchtkwaliteit bepaald. Brussel denkt nog na over de concrete datum en over het niveau waarop die kwaliteit wordt bepaald. Is het met het onderhavige wetsvoorstel mogelijk dat op die afrekendatum op sommige punten niet aan de normen wordt voldaan? Hoe verhoudt zich dat dan tot het advies van de Raad van State en de lezing van de heer Backes dat dat niet mag?

Staatssecretaris **Van Geel**: Als dat gebeurt omdat er te weinig maatregelen genomen zijn, dan zijn er twee gevolgen. De activiteiten die de situatie verslechteren worden dan gestopt en wij worden in gebreke gesteld door Europa. Dat is de consequentie van normaal beleid, niet van een bepaling in het wetsvoorstel. De normale systematiek van werken leidt daartoe. Ik kan beargumenteren dat die kans vrij gering is. Ik moet dan even kijken naar mijn cijfers.

De **voorzitter**: Dat was niet de vraag. De vraag was of u hierover duidelijkheid kon geven.

Staatssecretaris **Van Geel**: Dat heb ik gedaan.

De heer **De Krom** (VVD): Ik hoor de staatssecretaris uit en te na zeggen dat uiteindelijk overal aan de grenswaarden moet worden voldaan. Hoe kan het dan dat landen als Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk met totaal andere regimes en systematieken weggomen? Ik begrijp dat niet. Hoe is dat toch mogelijk? Ik zeg niet dat wij het niet moeten doen zoals u het zegt, want uiteindelijk moeten wij het op die manier doen, maar hoe is het mogelijk dat de andere landen in Europa het niet hoeven te doen? Hoe komen zij daarmee weg? Een volgende vraag betreft het volgende. Ik kan de redenering van de staatssecretaris volgen: als de

projecten niet in het NSL worden gestopt, dan wordt de onzekerheid daarmee vergroot. Gelet op de onzekerheden in reken- en meetmethodieken zijn wij echter gewoon bezig met een soort schijnwerkelijkheid. Er wordt een mate van precisie gesuggereerd terwijl het de vraag is of een en ander in de praktijk kan worden waargemaakt. Er zijn afwijkingen van 25% opgemerkt in de meetmethodieken. Dat is veel. Worden zaken niet onnodig dichtgetimmerd als alleen de trends en niet de afzonderlijke projecten worden opgepikt? Volgens de staatssecretaris vraagt de Raad van State om meer gegevens om aan te tonen dat de grenswaarden worden gehaald. Als de Raad van State dat echter niet uit het programma kan halen, dan deugt het programma niet. De programmakoppeling zou voldoende moeten zijn. Als dat niet het geval is, dan deugt het programma van de staatssecretaris eenvoudigweg niet. Daarin moeten toch alle ontwikkelingen van die trend zijn meegenomen? Het voorbeeld van die kolencentrale was overigens fout. Die heb ik juist weggelaten uit het lijstje dat ik heb genoemd.

Staatssecretaris **Van Geel**: Het ging om een andere collega. Sorry.

Laat ik de opmerking over het rekenen en het meten volmondig beamen. Dat klinkt misschien bijzonder uit mijn mond, maar als men diep in het hart van Klaas van Egmond van het NMP kijkt, dan blijkt dat hij vindt dat wij bij het rekenen en meten met veel schijnwerkelijkheden werken. Ik heb wel eens een discussie met hem gevoerd en gezegd: Klaas, je hebt helemaal gelijk, maar ik kan er niets mee. Wij kunnen niet anders dan de Europese regelgeving zo consciëntieus mogelijk toepassen. Als wij marges opzoeken die niet goed te onderbouwen zijn, dan is dat risicovol voor de procedures. Wij willen dat ook niet. Wij willen een reëel beeld schetsen.

De aan de Kamer toegestuurde vergelijking van de verschillende rechtssystemen in Europa toont aan dat de implementatie, de wijze van werken en de beroepssystemen per land zeer verschillen. Beroepsmogelijkheden zijn anders en soms wordt de bewijslast omgedraaid. In België moet men zelf aantonen dat er geen overschrijding is, terwijl het in Nederland omgekeerd is. In de nota wordt echter ook verzocht dat als andere landen het verkeerd doen, Nederland het niet per se onjuist doet. Dit bewijst a contrario dat Nederland heel consciëntieus is. Het beeld van een rommelende en sjoemelende overheid die amechtig probeert om aan de richtlijn te voldoen, is dan ook onzin. Wij houden ons aan wat in Europa is afgesproken, maar hebben ondertussen wel de stofkam gebruikt en gekeken naar wat wel en niet kan. Een voorbeeld is dat in de huidige richtlijn vijf meter is opgenomen. In het rekenmodel gaan wij echter uit van tien meter omdat dit in de nieuwe Europese regels staat. Wij sluiten ons dus aan bij Europa. De gebruikte realistische reken- en meetmethode heeft ervoor gezorgd dat de problemen in tal van gebieden aanmerkelijk minder zijn geworden. Deze wordt overigens breed gedragen door Nederlandse instellingen. Een steviger en weerbaarder programma, met heldere en afrekenbare doelstellingen, zal de rechtsonzekerheid bij tal van projecten verkleinen. Als er echter geen koppeling wordt gelegd tussen de milieuwinst en de projecten die daadwerkelijk worden uitgevoerd en een betekenisvolle invloed hebben op de luchtkwaliteit – dit zijn er 200 tot 300 – worden deze onvoldoende beschermd. Wat is nu

precies het probleem? Er is helemaal geen probleem. Er is binnen de eerstkomende vijf jaar geen enkel voorzienbaar project van die omvang dat er niet onder valt; er vindt dus geen selectie plaats. Nederland gaat de komende vijf jaar twee keer zo veel bouwen als het ooit heeft gedaan. Desondanks halen wij die grote milieuwinst. Waarom zouden wij dan nog enig juridisch risico lopen door die koppeling los te laten? Een deel van het verhaal van de heer De Krom klopt. Als je grenswaarden moet halen en een stevig programma hebt, wordt de noodzaak inderdaad minder. Waarom zou je echter de laatste risico's niet ook wegnemen? Dat beogen wij met dit voorstel.

De heer **De Krom** (VVD): Kan de aanleg van de Tweede Maasvlakte doorgaan? Als de risico's inderdaad zo klein zijn, dan kan de staatssecretaris die garantie ongetwijfeld geven.

De zekerheid waarmee de Raad van State zegt dat uiteindelijk overal en altijd aan de grenswaarden moet worden voldaan, is in mijn ogen niet gebleken. Het moge een juiste interpretatie zijn, maar dat hoeft niet. In het licht van wat andere landen doen, is dat maar zeer de vraag. Ik sluit het niet uit, maar de stelligheid waarmee het wordt beweerd, lijkt mij niet op haar plaats.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik heb gezegd: wij moeten in juridische zin overal aan de grenswaarden voldoen. In antwoord op een vraag van de heer Samsom heb ik gezegd dat wij anders in overtreding zijn. Wij hebben in Nederland 110.000 kilometer aan wegen. Uit de huidige berekeningen blijkt dat wij op 40 van de 110.000 km de norm niet halen die door de Europese Raad is vastgesteld voor fijn stof en die er ligt op grond van ons maatregelenpakket, waar ook nog weer wat bij kan. Op die 40 km, die toevallig allemaal in grootstedelijke oude wijken liggen, zullen wij aan herstructureringsmaatregelen moeten doen. Dat zal geld kosten. Wij hebben daar 300 mln. voor gereserveerd in de Nota Mobiliteit. Wij zullen er dus óf iets aan moeten doen, óf je hebt er nog een paar jaar tijd voor nodig, óf je bent in overtreding. Die discussie, en de orde van grootte waar je dan over praat, durf ik wel aan. Dan durf ik te zeggen dat wij een heel eind gekomen zijn in het boven water krijgen van dit probleem.

Gevraagd is ook hoe het nu zit met het maatregelenpakket. In de berekening is immers uitgegaan van een verondersteld pakket aan maatregelen. Daarover heb ik de volgende afspraak gemaakt met de minister van Financiën...

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Het is een gedreven beantwoording van de vragen, zal ik maar zeggen, maar ik vind het echt een probleem dat de staatssecretaris steeds al naar een volgend punt glipt, terwijl het vorige punt nog niet uitgediscussieerd is. Wat hij nu weer aanvoert, is gewoon een andere kwestie.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik geef enkel nog aan dat die discussie de kern raakt, namelijk de vraag of je wenst om de uiteindelijk afgesproken datum te halen. Daarop zeg ik ja. Kan ik garanderen dat wij dat doen? Ik kan natuurlijk nooit iets garanderen, maar de systematiek is zo dat er een monitoring is, zodat er steeds actuele maatregelen getroffen kunnen worden die er toe leiden dat je de



beoogde effecten haalt. Mijn laatste opmerking was dat het kabinet zich daar ook zeer bewust van is. Nu ligt er het maatregelenpakket van Prinsjesdag II, die 150 mln. Half december hebben wij het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit klaar. Ik weet niet of er in januari al een nieuw kabinet zal zijn, maar met de huidige minister van Financiën heb ik afgesproken dat ik, mochten er toch nog extra maatregelen noodzakelijk blijken om het beoogde doel te realiseren, bij hem kan aankloppen in de FES-ronde in januari. Het kan ook zo zijn dat een opvolger van mij dan aanklopt bij een opvolger van de minister van Financiën, wij moeten voorzichtig zijn. Maar op deze wijze zou je dan toch die maatregelen kunnen treffen met de FES-middelen die in de ronde van januari extra ter beschikking komen. Als er in december een nieuw kabinet komt, zal het Nationale Samenwerkingsprogramma slechts een voorgenomen programma zijn. Het duurt dan nog een aantal maanden voordat het een formele status krijgt. Dan neem ik aan dat er alle ruimte zal zijn voor een nieuw kabinet om dingen toe te voegen of af te dingen. Dat lijkt mij procedureel een heel keurige afspraak, die voldoende ruimte laat om het doel te bereiken.

**De voorzitter:** Oké. Ik ga toch even ingrijpen, want ik voel wel mee met de heer Duyvendak, met permissie. U bent buitengewoon lang in uw antwoorden en ik heb zelf ook de indruk dat u af en toe wegglipt van een aantal concrete vragen. Zo is er bijvoorbeeld zeer direct gevraagd of de Maasvlakte doorgaat. Dat is niet onbelangrijk, omdat die volgende week maandag op de agenda staat. Dat was een concrete vraag van de heer De Krom. Ik verzoek u om kort te antwoorden en niet uit te weiden met allerlei voorbeelden.

**Staatssecretaris Van Geel:** Voorzitter. Hoe kan ik nu een dergelijke vraag met ja of nee beantwoorden? Dat is toch geen manier van beantwoorden?

**De voorzitter:** Dan zegt u dat u de vraag niet kunt beantwoorden. Dat is dan in ieder geval een antwoord.

**Staatssecretaris Van Geel:** Een antwoord zou alleen maar passen in het kader van de systematiek van deze nota. In deze systematiek weet de heer De Krom zelf wel of de Maasvlakte wel of niet door kan gaan. Als ik aangeef dat er een overmaat aan milieuruimte ontstaat, wat ik net gedaan heb, dan is toch de conclusie ook voor de heer De Krom duidelijk? Die hoef ik dan toch niet te geven?

**De voorzitter:** Kortom, u zegt dat u geen oordeel kunt geven?

**Staatssecretaris Van Geel:** Nee, dan hebt u niet goed geluisterd, mijnheer de voorzitter. U maakt irriterende opmerkingen in mijn richting, maar ik mag toch ook verwachten dat er geluisterd wordt als ik iets zeg? Als ik zeg dat er meer dan voldoende milieuruimte is, dan is het antwoord klaar.

**De heer De Krom (VVD):** Voorzitter. Dat is een helder antwoord. De Maasvlakte kan dus worden aangelegd. Ik heb goed geluisterd. Dat is bij deze dan geïncasseerd en het is een hele geruststelling. Ik kan echter de redenering van de staatssecretaris over het risico ook omdraaien. Hij

zei dat de rechtsonzekerheid groter wordt, als hij de projecten niet in het NSL zet. Dat is wat hij zei. Maar waarom wordt die groter? Omdat er bij de rechter kan worden getoetst aan de grenswaarde, als hij dat doet. In mijn redenering haal ik dat risico weg. Ik zeg: wij gaan in het geval van individuele projecten niet meer toetsen aan de grenswaarde en dan blijft er nog één toetsing over, namelijk de impliciete programmatoetsing waar ik het over had en dan is dat risico dus verdwenen. Ik keer de redenering om. Ik ben benieuwd naar de reactie daarop van de staatssecretaris.

**De voorzitter:** De vraag is eigenlijk: deelt u die mening?

**De heer De Krom (VVD):** Ja, deelt u die mening?

**Staatssecretaris Van Geel:** Nee, want de Raad van State gaat dan rechtstreeks aan de grenswaarde toetsen.

**De heer De Krom (VVD):** De Raad van State doet dat, omdat wij in de wet een koppeling hebben zitten en niet omdat het van Europa of zo moet. Dat hoeft namelijk helemaal niet.

**Staatssecretaris Van Geel:** Ik vraag u dan toch om de voorlichting nog eens te lezen. Veel juristen volgen de redenering volgens "enerzijds en anderzijds". Zij dekken zich ook in ten opzichte van wat Europa doet. In dit geval is de voorlichting daar evenwel volkomen helder over. Er wordt namelijk gezegd dat, als er een project komt waarvan niet bekend is of dat ertoe leidt dat uiteindelijk de grenswaarden gehaald worden, het niet ondenkbaar is dat er prejustitiële vragen gesteld worden respectievelijk dat er rechtstreeks getoetst wordt. Wij zijn dan vele malen verder van huis. Ik draai de vraag weer om: wat is er nu tegen deze heel simpele, elegante oplossing die elk mogelijk risico voor ons vermijdt?

**De voorzitter:** De vraag is duidelijk.

**De heer De Krom (VVD):** Dat geldt helemaal niet voor het antwoord. Als het nog simpeler, eenvoudiger en eleganter kan, is mijn reactie: doe dat dan. De staatssecretaris zou in zijn redenering gelijk hebben, op het moment dat het NSL niet duidelijk kan aangeven dat de grenswaarden gehaald worden. In dat geval heeft hij dus gelijk. Anders is er geen enkele aanleiding voor deze redenering van de staatssecretaris. Kortom, wat de staatssecretaris schetst, zal alleen maar aan de orde zijn als het NSL, de ontwikkelingen en het pakket van maatregelen niet deugen.

**Staatssecretaris Van Geel:** Ik kan niet in de harten en de hoofden kijken van degenen die er straks over moeten oordelen. Ik kan mij wel voorstellen dat de Raad van State bij de beoordeling van het programma in het begin de onzekerheden scherper zal zien dan later, wanneer er een aantal jaren mee gewerkt is en daarin duidelijk is geworden dat de maatregelen effect hebben. Ik geef dus toe dat het afhangt van de termijnen waarop dat een rol kan spelen.

Dit is echter mijn punt niet. Mijn punt is dat er op het moment dat het programma er is en er projecten komen die niet aan dat programma gekoppeld zijn, aarzeling ontstaat in die zin dat men zich afvraagt of met het desbetreffende project met grotere effecten op de

luchtkwaliteit, de doelstellingen alsnog gehaald worden in het desbetreffende gebied. Als je dat niet zelf aangeeft, verzekerd gekoppeld, blijft die aarzeling, die twijfel. Waarom zouden wij die twijfel niet wegnemen? Ik ga mijzelf niet meer herhalen, maar ik zie niet in waarom wij die twijfel niet zouden wegnemen.

De **voorzitter**: Ik weet dat de heer De Krom hierop wil doorgaan, maar andere leden willen over hetzelfde onderwerp vragen stellen. Dit is de kern van het onderwerp. Daarom wil ik eerst andere woordvoerders aan het woord laten. Misschien schept hun bijdrage nog wat meer duidelijkheid. Ik heb overigens het idee dat de heer De Krom en de staatssecretaris net iets langs elkaar heen schuiven.

Mevrouw **Spies** (CDA): Twee dingen zijn mij niet meer helemaal duidelijk. Allereerst heb ik het sterke vermoeden dat de staatssecretaris nu redelijk wat zekerder is van het welslagen van zijn missie dan uit de stukken blijkt. In de stukken worden namelijk allerlei voorbehouden gemaakt. Er staat in de memorie van toelichting en in de nota naar aanleiding van het verslag ook dat absolute zekerheden niet gegeven kunnen worden. Ik heb nu dus het gevoel dat de staatssecretaris genuanceerder spreekt dan wat hij op papier heeft gezet. Nogmaals, uit die tekst blijkt dat er toch nog veel onzekerheden zijn. Nu geeft hij aan dat er veel zekerheden zijn. De CDA-fractie heeft ook steeds gepleit voor een optimale zekerheid. Klopt het dat de staatssecretaris nu ineens heel wat zekerder is van zijn zaak? Zo ja, waarop is dat gebaseerd?

De volgende vraag gaat over de programmasaldering. De staatssecretaris heeft met de Raad van State over het besluit luchtkwaliteit al een heel dispuut achter de rug, waarbij saldering weliswaar als principe door de raad is toegestaan, maar wel in tijd, plaats en stof beperkt zou moeten worden. Nu is er nog een dispuut gaande, waarnaar prof. Backes verwijst. Dat gaat over de vraag of programmasaldering al dan niet mogelijk is. Begrijp ik het goed dat de staatssecretaris zegt dat gedurende de looptijd van het NSL, dus tijdelijk, en zo lang nog niet aan de grenswaarde wordt voldaan, een programmasaldering mogelijk moet zijn? Wat is naar het oordeel van de staatssecretaris de fout in de redenering van de Raad van State, die er meer bezwaar tegen maakt? Het programma moet ertoe leiden dat uiteindelijk aan de grenswaarde wordt voldaan. Tegen deze achtergrond heeft de Raad van State grotere bezwaren tegen de voorlichting over de programmasaldering dan de staatssecretaris. In zijn brief naar aanleiding van de voorlichting geeft de staatssecretaris letterlijk aan af te wijken van die van de Raad van State.

De **voorzitter**: Dat zijn dus twee vragen. De eerste luidt hoe de staatssecretaris zekerder van zijn zaak is geworden en de tweede betreft de programmasaldering.

Staatssecretaris **Van Geel**: Zekerheden op dit gebied hangen samen met de vraag of de systematiek als zodanig werkt, respectievelijk of de vulling van de systematiek tot het gewenste resultaat leidt. Ik ben optimistischer geworden dat de huidige vulling tot betekenisvolle, positieve resultaten zal leiden om de luchtkwaliteitsproblemen op de op Europees niveau af te spreken momenten op te lossen. Ik heb daarvoor zes

argumenten genoemd. Deze betreffen niet alleen het beleid van het kabinet. Ik heb ook het perspectief geschetst hoe dit onder andere te maken heeft met veranderde achtergrondconcentraties. Het hele pakket op deze zes terreinen heeft mij het hele afgelopen jaar er stapje voor stapje toe gebracht om dit niet meer als een hopeloos dossier te beschouwen waarvan ik mij afvroeg hoe wij er uit konden komen. Het is een behapbaar dossier geworden waar wij met inzet van Nederlands beleid, met eigen maatregelen, een stukje delegatie en verstandig rekenen uit kunnen komen. Mevrouw Spies heeft gelijk dat sprake is van de optelsom van een aantal impulsen. Morgen kan het weer anders zijn wanneer bijvoorbeeld het Europees Parlement een aanscherping uitvaardigt. Dan zal ik mijn optimisme weer iets moeten temperen. Ik heb echter ook nog enige reserve. Ik heb eerder gesteld dat de programmasaldering al onderdeel van de plannen uitmaakte en dat de Raad van State deze mogelijk achtte. Op verschillende plaatsen in de regeling wordt vastgelegd dat salderen weliswaar mogelijk is, maar alleen binnen een zone of agglomeratie. Het mag niet binnen gebieden die al onder de norm zitten. De formulering van de Raad van State die wellicht enige verwarring teweeg heeft gebracht, is door mij geïnterpreteerd als een waarschuwing dat men zich heel goed dient te realiseren dat wanneer sprake is van salderen, men uiteindelijk altijd moet blijven voldoen aan de regels en grenswaarden die in Europa gelden.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik wil graag even terug naar de basis van het verhaal. De staatssecretaris erkent dat wij overal in Nederland aan de grenswaarden zullen moeten voldoen. Waarom zouden wij dan toch verschillende varianten van saldering moeten invoeren? Dat impliceert hier een beetje meer, daar een beetje minder, maar gemiddeld in een klein gebied niettemin voldoen aan de normen. Ik verzoek de staatssecretaris in te gaan op deze essentiële vraag.

Staatssecretaris **Van Geel**: Met respect, maar ik moet nu hetzelfde verhaal voor de vierde keer gaan vertellen. Dat doe ik graag, maar terwijl ik hem glimlachend aankijk, vrees ik dat de voorzitter het dan weer te "uitleggerig" zal vinden.

De **voorzitter**: Als iets makkelijk kan worden uitgelegd, moet het kort kunnen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Waarom salderen? Laten wij daartoe allereerst veronderstellen dat de flexibele koppeling op grote schaal is toegepast door alle kleine en sommige grote plannetjes die geen individuele bijdrage leveren aan de verslechtering van de luchtkwaliteit maar die in hun collectiviteit daarop wel effect sorteren, niet meer aan de besluitvorming en saldering koppelen. Wij nemen al deze effecten in één keer mee. De verslechtering van de luchtkwaliteit die er het gevolg van is, moet volledig worden gecompenseerd. Dan resteert een twee- tot driehonderdtal grotere projecten die alle individueel in betekende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Wij zouden deze projecten niet door kunnen laten gaan en wachten tot 2015 of 2018 tot de lucht schoon is. Dat is een respectabel standpunt. Wij hebben echter een andere keuze gemaakt. Vanzelfsprekend kan daarover worden gediscussieerd. In ons voorstel voldoet ook in 2015 of in

2018 de luchtkwaliteit exact aan de eisen die wij gesteld hebben. Wij gaan niet sjoemelen met de hoeveelheid maatregelen die nodig is. Wij gaan ook niet sjoemelen met de grenswaarde. Deze zaken liggen vast. Ondertussen lopen er echter, in de voorafgaande periode, projecten die tijdelijk iets verslechteren, maar die vervolgens wel worden gecompenseerd en die er altijd toe leiden dat op de afgesproken datum de norm wordt gehaald. Mijn angst is dat dergelijke projecten in één keer bij de Raad van State belanden, wanneer zij niet gesaldeerd respectievelijk gecompenseerd worden. Dit is in betekenende mate ook slechter voor de luchtkwaliteit. De Raad van State weet niet zeker of ze allemaal wel goed binnen het programma passen. Daardoor gaat de Raad van State prejudiciële vragen stellen of twifelen of met dit programma de luchtkwaliteitsrichtlijnen gehaald kunnen worden.

Het meningsverschil tussen de heer Krom en mij is veel meer een gradueel verschil. In mijn benadering levert het benoemen van die projecten echter het minste risico op. Dit illustreer ik aan de hand van een zinsnede in het advies van de Raad State.

De **voorzitter**: Ik begrijp uit de woorden van de staatssecretaris dat hiermee de twee meningen in het kort samengevat zijn, in die zin dat op die manier sprake is van een betere dekking tegen een eventueel te constateren tekortkoming door de Raad van State.

Staatssecretaris **Van Geel**: Het is een cruciale zin die als een zwaard van Damocles boven dit dossier hangt als die koppeling niet tot stand wordt gebracht. Ik zeg dat ook tegen de heer De Krom. De zin luidt: "de Afdeling is van oordeel dat er geen noodzakelijke juridische koppeling bestaat tussen individuele projecten en te bereiken luchtkwaliteitsdoelen". Op basis daarvan zou je kunnen stellen dat het niet nodig is, omdat de Raad van State dat zegt. De volgende zin van de Raad van State luidt echter: "Dat neemt evenwel niet weg dat individuele projecten in meerdere of mindere mate een effect hebben op het bereiken van die doelen en dat het uit een oogpunt van effectief luchtkwaliteitsbeheer niet verdedigbaar lijkt te zijn om een individuele toets van de effecten van een individueel project voor het bereiken van luchtkwaliteitsdoelen achterwege te laten." Sommigen kwalificeren dit als een ziekenhuisballetje. Ik zou dat nooit op die manier willen formuleren in de richting van de Raad van State, maar je kunt inderdaad zeggen dat het enerzijds niet hoeft, terwijl het anderzijds niet goed voor te stellen en niet goed verdedigbaar lijkt te zijn om het niet te doen. Ik vind dan dat het zekere voor het onzekere moet worden genomen en laten wij de kwestie gewoon meenemen en de effecten verwerken in het programma. Vervolgens moeten wij de maatregelen nemen om die effecten van de luchtkwaliteit te mitigeren. Dan kun je je veel zekerder voelen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is inderdaad cruciaal. De heer Backes gaat er ook op door. De minister vraagt of het verdedigbaar is om een individueel project aan een programma te toetsen. In mijn ogen antwoordt de Raad van State ontkennend, want de Raad stelt dat het individuele project ook aan de luchtkwaliteitsdoelen moet worden getoetst, dus aan de grenswaarden. Een toetsing alleen aan het programma is niet toelaatbaar. Daar slaat de heer Backes ook op aan. Hij zegt dat er

behalve een toets aan het programma, ook sprake moet zijn van een toets aan de grenswaarden van het individuele project.

Staatssecretaris **Van Geel**: Wij laten toch in het programma zien dat wij die waarden overal gaan halen? Anders is het geen goed programma.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik weet waar het misverstand zit. In de salderingstool wordt niet gekeken naar de hotspots.

Staatssecretaris **Van Geel**: Het mag wel degelijk worden gekoppeld aan de programmasanering. Niet ieder project heeft gevolgen voor het halen van de norm op de straathoek, bijvoorbeeld de Veerkade.

De **voorzitter**: Zelfs ik begrijp het nu helemaal.

De heer **De Krom** (VVD): In dat geval klopt uw eigen memorie van toelichting niet. Op bladzijde 27 daarvan staat: "Indien in dergelijk gevallen geen toetsing door bestuursorganen aan het programma of de grenswaarde ..." Het is dus een van beide. Volgens mij klopt het dus niet.

Verder zegt u terecht dat je die koppeling nooit helemaal kan loslaten. Natuurlijk kan dat niet. Ik zou de laatste zijn die dat zou willen. De vraag is echter wat voor soort koppeling het is. Is het een juridische koppeling of een programmakoppeling? Volgens de memorie van toelichting kan het laatste in elk geval wel, want het staat gewoon in de passage die ik zojuist heb voorgelezen. Als het programma deugt, zit de koppeling er impliciet in. Er kan toch geen andere conclusie zijn? Over projecten die niet in het NSL zitten, is uw redenering dat je klem loopt bij de Raad van State als je het niet doet. U schrijft in het stuk dat je dan een project weer tegen een ander project moet wegstrepen, dat je het moet salderen. Mijn redenering is dat je dat dus niet zou doen, maar dat je zou kijken of het project past binnen het raamwerk van het NSL. De toetsing moet er natuurlijk wel zijn. Wat is dan nog het probleem?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik moet even laten opzoeken wat er precies in de memorie van toelichting staat. Ik heb zojuist uitgebreid aangegeven dat het een veel hoger risicoprofiel heeft. Ik heb de vraag ook een beetje teruggespeeld. Wat is eigenlijk het probleem om het concreet te benoemen zodat er geen misverstand over ontstaat? Dat biedt alleen maar meer zekerheid dat uiteindelijk het programma wordt gehaald en dat de projecten kunnen doorgaan.

De **voorzitter**: Er komt nog een antwoord over de memorie van toelichting. Duidelijk is dat route A minder risicovol is dan route B.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het verwarrende is dat de heer De Krom een andere serie vragen stelt dan mevrouw Spies en de heer Samsom en ik zojuist deden. De antwoorden lopen ook een beetje door elkaar heen.

De **voorzitter**: Er zit toch een lijn in. Zelfs ik heb die kunnen ontdekken. Ik stel voor om door te gaan met de beantwoording, want anders blijven wij in cirkels

draaien. In de finale komen wij er nog op terug naar aanleiding van de memorie van toelichting.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Op het punt van de individuele toetsing van projecten.

Staatssecretaris **Van Geel**: Dat raakt ook die opmerking. Daarom wil ik even weten wat er anders zou staan in de memorie van toelichting dan ik tot nu toe heb gezegd. Mevrouw Spies heeft terecht gezegd dat belangrijk is wat op dit moment in Europa gebeurt, zoals de afspraken die worden gemaakt en de keuzes die worden gedaan. Er liggen compromissen van het Europees Parlement voor waarover gestemd zal worden. Een aantal van die voorstellen, zoals het meer tijd gunnen in het kader van de derogatie, is positief, alhoewel in de laatste voorstellen het is teruggebracht naar vier plus twee jaar. Dat is wat minder. In de discussie over PM10 lijkt nu een oplossing te zijn gevonden. Ik weet niet hoe het uiteindelijk zal uitpakken voor PM2,5. Het grootste probleem op dit moment is de normstelling voor NO<sub>2</sub>. Ik ben zeer nieuwsgierig hoe het de komende tijd loopt. Eind vorige week heeft in opdracht van het Europees Parlement het NMP, samen met anderen, een rapport gepresenteerd in hoeverre de normstelling die het Europees Parlement voorstelt, in Europa haalbaar is. Mij is duidelijk uit het rapport dat in alle stedelijke gebieden in Europa dezelfde soort problemen gelden met betrekking tot de haalbaarheid van deze normen. Het beeld dat alleen Nederland die problemen heeft, klopt niet. Uit de praktijk blijkt dat alle grootstedelijke gebieden daarmee te kampen hebben. Ik noem Londen, de Powlakte, het Ruhrgebied. Ik hoop dat deze conclusie mede zal leiden tot een herbezinning in Europa op wat kan en niet kan. Dat is een zaak van het Europees Parlement. Wij zullen dat zeer scherp volgen, ook met het oog op de discussie die ongetwijfeld nog zal plaatsvinden in de Europese Raad en in de Europese Commissie.

Dan kom ik bij het amendement van mevrouw Spies op stuk nr. 16 betreffende artikel 5.16, gewijzigd lid 6. Er is een hele discussie mogelijk over de vraag of de strekking van wat aangegeven is al in de wet is opgenomen. Ik vind het amendement een verbetering, omdat hierin expliciet gemaakt is wat is bedoeld. Om die reden kan ik met dit amendement instemmen.

Naar aanleiding van de opmerking van mevrouw Spies over de financiën heb ik aangegeven dat ik aan de zuinige kant ben gaan zitten wat de mogelijkheden betreft. Dan gaat het om de eigen middelen van gemeenten voor een deel van de locatiespecifieke maatregelen die nog genomen moeten worden. Mevrouw Spies stelde een vraag met betrekking tot de drijfveer voor de gemeenten om mee te doen aan het NSL. Allereerst moet ervan uitgegaan worden dat er in gemeenten waar problemen ontstaan, waar boven de grenswaarde wordt uitgegaan, een autonome drive van de gemeentebesturen is om mee te doen. Het ligt niet alleen op het bord van het Rijk. Ik merk dat in alle regio's, in het bijzonder in de Randstad, zeer hard gewerkt wordt om deze problemen aan te pakken. Dat is positief. Het niet meedoen betekent bovendien dat men niet kan mee-eten uit de financiële ruif voor het maken van projecten. Dan wil ik nog wel eens zien hoe de gemeentebesturen in de gebieden waar overschrijdingen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit plaatsvin-

den, het aan de eigen burgers willen verkopen dat zij niet meedoen, terwijl er wel geld van de rijksoverheid op de plank ligt. Dat kan ik mij niet goed voorstellen. Gemeenten die hun problemen niet oplossen, terwijl zij daar zelf wel iets aan kunnen doen, zijn nu in overtreding en zij zijn dat straks, met of zonder NSL, ook. Zonder deelname aan het NSL zullen projecten die in die gemeenten aan de orde zijn, ook niet onder het NSL vallen. Dan kunnen er dus ook geen grote projecten gerealiseerd worden. Deze maatregelen, die gezien kunnen worden als het zoet komt na het zuur, zullen leiden tot grote bereidheid om mee te doen. Wij moeten niet schrikken van brieven, zoals van het IPO, waarin aangegeven wordt dat men alleen mee wil doen als men geld krijgt. Uit de contacten die ik de afgelopen tijd gehad heb met alle provincies blijkt dat men op een constructieve manier wil samenwerken. Ook de bedragen die genoemd zijn door de provincies en hun gemeenten liggen in de orde van grootte van wat beschikbaar is. Dus ik ben er niet zo bang voor dat wij uiteindelijk niet tot een oplossing zullen komen.

Mevrouw Spies heeft ook gevraagd naar de gebiedsafbakening. De gebiedsafbakening maakt nog geen onderdeel uit van de wet. Op dit moment is in Gelderland, Arnhem en Nijmegen, en Noord-Brabant als geheel overeenstemming bereikt. Het is bijzonder dat dit ook in de Randstad is gebeurd. Een groot deel van Noord-Holland, Flevoland – Utrecht apart – en de zuidvleugel kijken hoe aan een aan de wet tegemoetkomende regeling van saldering voldaan kan worden. Zij denken ook na over een vermindering van de bestuurlijke drukte. Daarom zijn vaak provincie- of regiogrenzen genomen, zodat besluitvorming binnen de bestaande organen kan plaatsvinden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Die discussie komt misschien later nog een keer terug, al weet ik niet in welke mate wij er nog wat over te zeggen krijgen. Volgens de Raad van State mag je de kop van Noord-Holland niet bij de Randstad rekenen. Had u het over heel Noord-Holland?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik had het alleen over de stedelijke gebieden. Dat signaal van de Raad van State hebben wij opgepikt.

Voorzitter. De vraag was waarom andere departementen er niet bij worden betrokken. Het programma dat wij inbrengen, is het programma van alle departementen. Het programma wordt vastgesteld na de gevoelens in het kabinet gepeild te hebben. Met andere woorden, het is niet alleen het programma van VROM maar ook het programma van Verkeer en Waterstaat. Men hoeft zich dus niet ongerust te maken over de eenheid van het kabinetsbeleid.

Er komt een jaarlijkse monitoring. Over de maatregelen maak je afspraken, maar de effecten moet je monitoren. Je weet immers niet zeker of de maatregelen voldoende worden uitgevoerd. In overschrijdingsgebieden moeten wij van Europa jaarlijks monitoren. De wens om minder te monitoren is dus lastig.

Mevrouw **Spies** (CDA): Betekent dit dat de nieuwe richtlijn blijft voorschrijven dat er jaarlijks wordt gemonitord?

Staatssecretaris **Van Geel**: Voor zover ik weet wel. Als het anders is, zal ik het later corrigeren.

Mevrouw **Spies** (CDA): Het is mogelijk om colleges van gedeputeerde staten of colleges van burgemeester en wethouders een aanwijzing te geven als zij de maatregelen die zij in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hebben laten opnemen onvoldoende uitvoeren. Waarom is het niet mogelijk om de minister van Verkeer en Waterstaat of de minister van LNV een aanwijzing te geven? De hokjesgeest in de rijksdienst is nog steeds onvoorstelbaar groot. Ik zou het een aardige exercitie vinden om die wat te doorbreken. Misschien moeten wij de minister van VROM integraal verantwoordelijk maken voor de uitvoering van het programma.

Staatssecretaris **Van Geel**: Dat lijkt mij ook een heel interessante exercitie, maar dat is niet nodig want het pakket komt van het gehele kabinet. U loopt hier net zo lang rond als ik of misschien zelfs langer. Ik denk dat deze discussie de termijn waarbinnen wij dit probleem moeten oplossen te boven zal gaan.

De heer **Samsom** (PvdA): U hebt gezegd dat het samenwerkingsprogramma met het pakket aan maatregelen er in december ligt. Dan besluiten wij dus in december over de vraag of, wanneer en hoe wij precies de kilometerheffing invoeren. Pas ver daarna zal het kabinet die kilometerheffing echter gaan uitwerken. Hoe gaat u dat anachronisme opheffen? Zonder kilometerheffing wordt het NSL natuurlijk niets. Het lijkt mij ook interessant als het kabinet al in december besluit over de kilometerheffing.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik zou de vraag bijna omdraaien. Hoe had u het anders gewild? Ik heb net al gezegd dat wij daar bij het programma over zullen spreken. Volgens de procedure zijn wij echter nog wel een aantal maanden bezig om het programma vast te stellen: de ondertekening, de vervolgmaking, Europa, de implementatie van de richtlijn. Ik heb al geschetst hoe het beleid moet zijn waarvan wij in redelijkheid met elkaar kunnen zeggen dat het zowel draagvlak heeft bij de gemeenten, die het moeten uitvoeren, als bij het Rijk. Bij sommige maatregelen zal dat niet moeilijk zijn, bij andere wel. Ik heb al aangegeven dat wij uw gevoelens zullen vragen om te weten te komen of er draagvlak voor is in uw Kamer.

De heer **Samsom** (PvdA): Dit is wat anders dan een prognose. Het is een harde wettelijke basis die de weg moet vrijmaken voor al die projecten. Zonder die basis kunnen die projecten niet doorgaan.

Staatssecretaris **Van Geel**: Als een van die maatregelen niet tot uitvoering komt, zal er een andere maatregel voor in de plaats moeten komen.

De heer **Samsom** (PvdA): De kilometerheffing is een unieke maatregel in die zin dat er geen vervangende maatregel voor bestaat. Het Milieuplanbureau geeft dat ook duidelijk aan. De bijdrage van die maatregel aan de luchtkwaliteit is zo enorm dat er geen andere redelijkerwijs te verzinnen maatregel bestaat die hetzelfde gevolg heeft. U kunt niet even een kastje opentrekken met iets anders in plaats van de kilometerheffing. Begrijp mij niet

verkeerd, ik zou het heerlijk vinden om er in december definitief over te kunnen besluiten, maar ik zie niet in hoe dat kan gebeuren. Ik kan mij ook niet voorstellen dat u dat hier zo hard kunt beweren richting de fracties die af en toe vraagtekens zetten bij die heffing.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik kan een discussie voor de geest halen waarbij een andere Pieter betrokken was, niet de Pieter die komt, maar de Pieter die gaat. In die discussie over de Nota Mobiliteit ging het erom, de kilometerheffing daadwerkelijk in de tekst van de PKB te krijgen. Volgens mij is dat gebeurd. Dan heeft het kracht van wet. Het is geen beleid dat uit de duim is gezogen. Het is serieus beleid dat is vastgelegd in vastgestelde PKB's.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is ook procedureel een interessant punt. U zegt: wij halen de grenswaarde aan het eind keihard, daar hebben wij het programma voor. Het programma moet dus keihard zijn, anders is deze redenering niet sluitend. Is het programma wel keihard vanaf het begin? Heel belangrijk bij de kilometerheffing zal de mate van milieudifferentiatie zijn. In welke mate wordt het duurder om met een vuile auto te rijden en goedkoper om met een schone te rijden? Ik zie nergens waar dat verschil politiek is beslecht.

Staatssecretaris **Van Geel**: Mevrouw Spies vroeg waarom ik denk dat het probleem met dit pakket beheersbaar is. Ik heb dat net geschetst. Ik heb ook aangegeven dat er in dat pakket plussen en minnen kunnen voorkomen. Als de derogatietermijnen langer worden dan de termijnen waarmee wij rekening hebben gehouden, zal dat in een keer letterlijk meer ruimte bieden waardoor er misschien minder maatregelen behoeven te worden genomen. Ik heb ook aangegeven dat er tegenvallers kunnen zijn als de normstelling in de discussies tussen het Europees Parlement, de Europese Commissie en de Europese Raad wordt aangescherpt. Ik heb gemeld dat wij dan een programma maken op basis van de stand van zaken op dat moment en dat er, als er maatregelen of projecten niet doorgaan andere maatregelen moeten worden genomen. Het is een dynamisch geheel dat jaarlijks wordt gemonitord. Het zal heel hard moeten zijn, want anders halen wij de geloofwaardigheid van ons model onderuit bij de Raad van State. Dat betekent niet dat u mij nu kunt zeggen: ik wil alle randvoorwaarden en plannen nu hier hebben. Het gaat daarbij om het doel en dat beweegt op dit moment nog enigszins bepaalde richtingen uit, maar het is niet meer zo dat het doel heen en weer flitst. Het begint nu beheersbaar te worden. Dat is de strekking van mijn betoog. De voorstellen die ik heb gedaan en de wijze waarop wij deze pot met programma's en gelden gaan vullen, inclusief de afspraak in het kabinet dat ik daarin mag terugkomen als ik onverhoeds nog meer maatregelen moet nemen, vormen mijns inziens alles bij elkaar een heel geloofwaardig pakket voor het oplossen van het probleem. Mevrouw Spies suggereerde om de tekst van de AMvB niet al te globaal te maken maar zo gedetailleerd mogelijk. Ik zal dit zeker ter harte nemen, maar de Kamer krijgt die AMvB toch nog voorgelegd. Zij vroeg of alle spitsstrookjes door kunnen gaan. Dan zijn ze vrijwel allemaal te classificeren als "niet in

betekenende mate". Helaas is voor de infrastructuur zo'n simpele normstelling – 3% en dan in hoeveelheid hectares of aantallen woningen gerelateerd aan de MER – niet mogelijk, want de situatie per wegstrook is te gedifferentieerd om een generieke norm te hanteren. Anderzijds is het rekenmodel niet zo ingewikkeld om het ter plekke te berekenen. Mijn antwoord is dus tweeledig: vrijwel allemaal "niet in betekenende mate" en als het aan de orde is, zal het vrij beperkte consequenties hebben.

Mevrouw **Spies** (CDA): Hoe wordt in de AMvB of in de ministeriële regeling dan wel expliciet gemaakt dat die projecten niet in betekenende mate bijdragen en dus niet meer getoetst hoeven te worden? Wij zijn hier voor het creëren van optimale zekerheden en dat moet dan ook voor die spitsstroken gebeuren, wat mij betreft in een apart aanhangsel bij de AMvB of de ministeriële regeling.

Staatssecretaris **Van Geel**: De grens is 3% en degene die dat moet aantonen, heeft de rekentools om aan te geven wat de gevolgen zijn. Je kunt natuurlijk in de bijlage opnemen welke rekenmethodes en modellen daarvoor gebruikt kunnen worden, maar het is en blijft 3%. Het gaat niet om het veronderstelde gewicht van projecten en de grootte en de omvang, het gaat erom of een project minder dan die 3% bijdraagt aan de overschrijding van de grenswaarde. Dat is het enige criterium. Stel dat je een heel groot bedrijventerrein ontwerpt en buitengewoon veel maatregelen neemt om de verslechtering van de luchtkwaliteit te beperken of om de luchtkwaliteit te verbeteren – alles met openbaar vervoer, alles rijdt op aardgas, enz. – dan is het best mogelijk dat een groot bedrijventerrein van zeg 100 ha maar 3% bijdraagt. Het ligt aan het maatregelenpakket en niet aan de veronderstelde omvang. Die ruimte is eenieder gelaten. Als een initiatiefnemer zegt dat hij niet met zo'n nationaal samenwerkingsprogramma mee hoeft te doen omdat hij het zelf wel regelt met maatregelen zodat hij beneden die 3% blijft, dan is dat toch fantastisch? Daarom hebben wij het besluit ook gehandhaafd en in de wet opgenomen dat naast het samenwerkingsprogramma ook nog dit soort simpele oplossingen in het kader van een besluit mogelijk zijn. Dit nog even ter toelichting van de 3% en de achtergrond ervan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De staatssecretaris zei dat als die spitsstroken vallen onder de 3% ze door kunnen gaan. Er zijn nogal wat van die projecten die tijdelijk een verslechtering betekenen zodat men door de grenswaarde van bijvoorbeeld NO<sub>x</sub> gaat. De Raad van State zegt dat wat de staatssecretaris ook doet, onverlet blijft dat direct een beroep kan worden gedaan op die Europese richtlijnen. Als hij nu alles overziet, kan dat ook? Is het dus mogelijk dat iemand naar de rechter stapt en zelfs misschien gelijk krijgt?

Staatssecretaris **Van Geel**: Het antwoord is op dit moment natuurlijk ja, want wij hebben nog geen wetgeving die "niet in betekenende mate" toelaat. Daarom zijn ze ook allemaal gesneuveld. In de nieuwe situatie is de grens 3% en dat moet, net als bij alle andere projecten, worden aangetoond. Als dat niet zo is, kan men met het samenwerkingsprogramma meedoen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De Raad van State schrijft dat de systematiek onverlet laat dat mensen nog direct een beroep kunnen doen.

Staatssecretaris **Van Geel**: In ons rechtstelsel kan iedereen altijd een beroep doen op wat dan ook. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat het wordt gehonoreerd, maar je kunt niemand tegenhouden om in beroep te gaan. Dit programma voegt niets toe en doet niets af aan het rechtsbeschermingstelsel. Wij hebben wel nagedacht over de vraag of wij het programma zodanig zouden kunnen inrichten dat er in beroep kan worden gegaan. Dit hebben wij op basis van het advies van de Raad van State niet gedaan. Wij blijven van de rechtsbescherming af.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Het Adviesbureau DAV is van mening dat de 3%-norm best een stuk lager kan en dan kan de woningproductie toch doorgaan. Waarom neemt de staatssecretaris de 3%-norm van Duitsland over terwijl hij weet dat Europa pas aan het einde beoordeelt of het überhaupt kan?

Staatssecretaris **Van Geel**: Wij hebben gekozen voor aansluiting bij de Duitse norm die tot nu toe geen problemen heeft opgeleverd bij de Commissie. Zo'n grens is natuurlijk altijd arbitrair. Iedereen zal zeggen: 1% is zeker niet in betekende mate en 10% is zeker in betekende mate. Onze grens ligt redelijk bij wat wij daar zelf van vinden: een paar procent ergens aan bijdragen is niet in betekende mate. Bovendien worden de effecten van al die kleine projecten meegenomen in het pakket maatregelen ter bestrijding van de luchtverontreiniging. Een optelsom van 1000 projectjes van 20 woningen past helemaal in de benadering dat de effecten ervan op de luchtkwaliteit worden gemitigeerd en meer dan gecompenseerd. Het voordeel van de norm van 3% is dat wij daarmee veel bureaucratie buiten de deur kunnen houden. Om aan te geven dat dit een majeure antibureaucratiseringsmaatregel is: anders zouden wij 95% van de projecten buiten de deur houden. Dit zijn allemaal projecten die wij inhoudelijk compenseren, maar wij willen de besluitvorming niet koppelen aan discussies over de luchtkwaliteit met heel veel rekenwerk, kosten en moeite voor bedrijven en gemeenten. Natuurlijk had 2% ook gekund, maar ik heb al aangegeven waarom wij voor 3% hebben gekozen en wat de effecten zijn.

Ik ben nu bij de heer Samsom aanbeland en ik sla het eerste deel van zijn betoog maar over. Ik heb al gezegd dat dit geen trukendoos is. Ik zal het er maar op houden dat bij het beoordelen van het verleden niet tussentijds de spelregels mogen worden veranderd. In antwoord op termen als ranzige trucs kan ik alleen maar zeggen: papa is verdrietig, maar niet boos. Ik vind dat dit een unieke samenwerking is tussen de overheden om samen een probleem op te lossen. Het feit dat er ook nog gebouwd wordt met zulke milieuwinst, levert een zeer verdedigbaar pakket op.

Ik heb al gezegd dat wij niet stoppen met het nadenken over en het nemen van maatregelen. Maar u beseft dat het kabinet nog een aantal van deze maatregelen kan nemen en in de begroting of in voortgangsbrieven heeft opgenomen. Actie 144 van de voortgangsrapportage van de Toekomstagenda milieu is net naar de Kamer gestuurd. Het kabinet geeft daarin aan dat het voornemens is om de regelgeving voor de apk-keuring van

dieselauto's aan te scherpen. Dat betekent nogal wat; op een dergelijke manier kan veel laaghangend fruit worden geplukt. Een dergelijke maatregel is nu in voorbereiding. Maar u weet dat ik vind dat er ook maatregelen zijn waarvoor een nieuw kabinet de knoop zal moeten doorhakken; zo kunt u echt niet van mij verwachten dat ik nu nog met een voorstel kom voor de toepassing van accijnsdifferentiatie of iets dergelijks. Zoiets kan worden gevoegd bij de maatregelen. Inderdaad is er eigenlijk geen benedengrens voor fijn stof; dat is altijd wel problematisch. Maar al die maatregelen zullen alsnog bijdragen aan de vermindering van de problemen rond luchtkwaliteit.

In het NMP zijn in de berekeningen een aantal veronderstellingen opgenomen, zijn de maatregelen van Prinsjesdag 2005 doorgerekend, zijn nieuwe maatregelen opgenomen, zoals de taakstelling voor de industrie. De kilometerbeprijzing is doorgerekend conform het rapport-Nouwen. Dat was al eerder gebeurd, namelijk in de Nota Mobiliteit. Verder is er, zoals gezegd, nog geen differentiatie naar milieu doorgerekend; als het beleidsstandpunt van het kabinet op dat punt wordt uitgevoerd, is daar dus veel winst te behalen. Verder zijn er de maatregelen omtrent de lokale bedrijven. Ik kan er nog veel meer over vertellen, maar om een voorbeeld te noemen: Verkeer en Waterstaat is bezig met een actieplan voor de binnenvaart. De binnenvaart is een belangrijke categorie. Er is een breed pakket van bronmaatregelen om de prestaties te vergroten. Als het aan het kabinet ligt, worden die allemaal opgenomen in het NSL. Nederland is voor de zeescheepvaart internationaal zeer actief in het IMO. Het gaat om bronbeleid met betrekking tot motoren van zeeschepen, binnenvaartschepen, de verbetering van de brandstof. Er is een project Het Nieuwe Varen in voorbereiding, goed gevonden in analogie met Het Nieuwe Rijden. Verder heeft de overheid een eigen taak in de eigen vloot en de eigen auto's die ze schoon wil krijgen. Ook is er nog het plaatselijke project met betrekking tot walstroom. Er zijn dus vele voorbeelden van projecten ter verbetering van de luchtkwaliteit, ook al zijn ze op voorhand niet echt nodig voor het behalen van de normen.

De heer **Samsom** (PvdA): U gaf een hoopvolle bloemlezing uit een pakket met ideeën, groen en rijp door elkaar. Maar over het tussentijds wijzigen van de spelregels gesproken: we hebben altijd afgesproken, ook in procedurevergaderingen, dat we de wet zullen beoordelen als we zicht hebben op wat het NSL allemaal inhoudt. Ik wil dus echt een wat specifiekere lijstje dan wat u zonet voorlas. Dat mag ook schriftelijk. Ik stel daar één specifieke vraag bij, ter illustratie. De grote klapper op het gebied van fijn stof komt van het feit dat u raffinaderijen van olie- naar gasstook laat overschakelen. In hoeverre kan dat worden hardgemaakt? Als dat namelijk mislukt, zitten wij misschien nog erger mis dan met de beprijzing van het wegverkeer. Ik wil dus graag een volledig overzicht van de maatregelen die u in het NSL wilt stoppen, met daarbij de mate van groen- of rijpheid van die maatregelen. Zo kan de Kamer de risico's, ook de politieke risico's, beoordelen van het op deze weg doorgaan.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een duidelijke toezegging.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik las inderdaad voor, maar

daarbij staat niet hoe groen of rijp die maatregel is. Ik heb begrepen dat het laten overschakelen van raffinaderijen van olie naar gas wettelijk gezien nogal een klus wordt. Kan de staatssecretaris toezeggen dat dat gerealiseerd wordt?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik heb al gezegd dat ik nog zal aangeven wat de hardheid is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb nog een vraag op dit punt. Het hele betoog van de staatssecretaris is gestoeld op het halen van de doelen. Op weg daarnaartoe zijn nog allerlei plussen en minnen aanvaardbaar. De relevantie van het halen van die doelen is onderdeel van dit debat. De kennis achter de aannames van de staatssecretaris in relatie tot het NSL is dat dus ook. Deelt hij die mening?

Staatssecretaris **Van Geel**: Nee. Ik heb daarnet aangegeven waar de vulling van dat nationale samenwerkingsprogramma uit bestaat. Wij hebben ons op dat punt niet rijk gerekend. Ik heb het perspectief geschetst van zes ontwikkelingen, waarbij het niet ondenkbaar is dat daaruit een oplossing voortvloeit. Ik heb de samenhang aangegeven. Ik heb risico's genoemd. Die liggen bij het Europees Parlement of bij het tegenvallen van de effecten van voorgenomen beleid. Ik heb de mogelijkheden van plussen en minnen aangegeven omdat tijdens het proces bijstellingen gedaan kunnen worden. Ik zie niet in welke toegevoegde waarde ik kan geven. Elke actie staat open om doelen alsnog te halen. Er is gevraagd naar de consequentie van het niet halen van die doelen. Een consequentie is dat in de overschrijdingsgebieden waarschijnlijk geen nieuwe ontwikkelingen kunnen plaatsvinden en dat wij van de Europese Commissie op ons donder krijgen in de vorm van een ingebrekestelling. Hiermee is voldoende aannemelijk gemaakt dat de door ons gevolgde methodiek niet onmogelijk is. Een jaar geleden had ik daaraan getwijfeld, maar nu niet meer, gelet op de ontwikkelingen die aan de orde zijn.

De **voorzitter**: Ik stel mij voor dat de staatssecretaris de overige vragen binnen tien minuten beantwoordt. Daarna kunnen wij de vergadering kort schorsen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Er worden maatregelen genoemd, bijvoorbeeld op het punt van de dieselaccijns. Ik heb geen idee welk effect die maatregel zou hebben, maar het kabinet heeft die niet in het pakket zitten. Op het punt van de rechtsbescherming heb ik aangegeven dat een toetsing plaatsvindt op programmaniveau maar dat er geen enkele beperking is voor de beroepsprocedures. Ik ben het met de heer Duyvendak eens dat het onze taak is om de komende tijd, mits het wetsvoorstel wordt aangenomen, het gevoerde beleid over luchtkwaliteit volstrekt begrijpelijk te presenteren. In contacten met gemeenten en provincies is hierin veel geïnvesteerd. De ontwikkelingen en gevoelens daarbij zijn redelijk positief. Het lijkt ingewikkeld, maar het biedt geweldige mogelijkheden om daadwerkelijk wat te doen. Ik maak in de richting van de heer Duyvendak nog een opmerking. Soms is iets een blessing in disguise. De koppeling tussen de ruimtelijke projecten en het behalen van de kwaliteitsdoelen voor luchtkwaliteit heeft een geweldig positieve bijdrage geleverd aan de verbetering

van de kwaliteit van het milieu, met name in de stedelijke gebieden. Wij moeten die zeer koesteren en alleen om die reden zou de wet een groot draagvlak moeten hebben. Dat heeft het wetsvoorstel ook in de grootstedelijke gebieden, na eerdere aarzelingen. Vrij breed is aangegeven dat er weinig alternatieven zijn. Veel deskundigen vinden het lastig, ook omdat de reacties van de Raad van State en Europa nog niet bekend zijn. Uiteindelijk verzuchten zij echter: wij weten ook niet hoe het anders zou moeten.

De heer Van der Ham heeft gevraagd of ik ervan overtuigd ben dat mensen ziek worden van luchtvervuiling. In mijn beantwoording is dat enigszins op de achtergrond geraakt, maar ik heb daar geen enkele twijfel over. De heer De Krom heeft echter terecht gezegd dat wij nog niet van alle mechanismen precies weten hoe ze werken. Ik heb in ieder geval nooit betwist dat er hierbij, in tegenstelling tot bijvoorbeeld UMTS-masten, wel degelijk sprake is van grote gezondheidsschade. Er moet inderdaad worden geanticipeerd op nieuwe strengere Europese regelgeving over blootstelling aan schadelijke stoffen. Wij hebben zaken ingevoerd in modellen, maar daarnaast blijven wij doorgaan met het onderzoeken van het totale maatregelenpakket. Het is goed voor de gezondheid van mensen als wij meer doen dan de richtlijn vereist. Er zijn namelijk geen limieten waarbij fijn stof niet meer schadelijk is voor de gezondheid.

Maatregelen voor verbetering van de luchtkwaliteit doen ertoe daar waar mensen daadwerkelijk worden blootgesteld aan de lucht. In Europa is daarover een uitgebreide discussie gevoerd. De Raad van State heeft gezegd: de richtlijn die van toepassing is, laat die ruimte niet. In Europa is echter naar Nederland geluisterd. Nu is afgesproken dat wordt gemeten daar waar mensen zijn. Als mensen op tien meter van een snelweg wonen, meten wij dus niet meer op een meter van die snelweg; dat is logisch en redelijk.

Verscheidene woordvoerders, onder anderen mevrouw Spies, hebben gezegd dat er lessen moeten worden getrokken uit wat elders in Europa gebeurt. Het is mij tegengevallen dat men in Europa vaak het beeld oproept zich in te zetten voor het milieu en de gezondheid van mensen, maar daartoe niet de daad bij het woord voegt en de juiste maatregelen neemt. De Amerikanen zeggen: put your money where your mouth is. Het gevoel dat dit in Europa onvoldoende gebeurt, heeft bij mij geleid tot irritatie. Ik heb meegemaakt dat lidstaten 's ochtends nog strengere normen bepleitten, en zich vervolgens 's middags verzetten tegen aanscherping van de Euro 4-, 5- en 6-normen. Zoiets zou ik niet aan de Kamer kunnen uitleggen, terwijl ik er toch in slaag om veel uit te leggen.

De heer Van der Ham heeft vragen gesteld over de gevolgen van het wetsvoorstel voor het inbreien en verdichten en de relatie met de ruimtelijke ordening. Ook de heer Duyvendak heeft hierover een opmerking gemaakt. Indien wij voldoen aan de Europese luchtkwaliteitsnormen – ik ga ervan uit dat dit over een aantal jaar het geval is – is de normstelling voor de luchtkwaliteit als zodanig geen selecterend criterium meer voor de ruimtelijke ordening. Er bestaat echter ook nog zoiets als "goede ruimtelijke ordening". Ik ben planoloog van beroep; althans dat was ik ooit. In mijn ogen houdt een goede ruimtelijke ordening in dat je ook als er geen grenswaarden zijn, wel degelijk rekening houdt met

milieurandvoorwaarden. Ook al voldoe je aan de grenswaarden, je moet geen school dicht bij een snelweg bouwen. Alle overheden moeten streven naar een fatsoenlijke ruimtelijke ordening: het Rijk bij rijkswegen en grote projecten, provincies in provinciale projecten en gemeenten op lokaal niveau. Verstandige mensen die zich bezighouden met ruimtelijke ordening, kijken niet alleen naar harde grenswaarden maar ook naar de kwaliteit in het algemeen.

**De voorzitter:** Misschien dat de laatste zin toch weer prikkelt. Ik verzoek u om de vragen heel kort te houden en u te beperken tot het hoogstnoodzakelijke. Ik wil namelijk dat de staatssecretaris zijn verhaal afmaakt en daarna wil ik een korte schorsing.

**De heer Duyvendak (GroenLinks):** Nu kun je vanwege de grenswaarden geen school bouwen langs de snelweg. De staatssecretaris maakt dat nu wel mogelijk, maar zegt er tegelijkertijd bij dat een bestuur dankzij een goede ruimtelijke ordening misschien wel zo wijs is om dat niet te doen. Waarom houden wij dan niet direct de NO<sub>x</sub>-toets erin, bijvoorbeeld voor een school?

**Staatssecretaris Van Geel:** Het gaat nu over verstand en wijsheid en over wat er zal gebeuren in de praktijk. Ik ga ervan uit dat deze projecten en dat de plekken waar deze voorzieningen worden gerealiseerd, binnen een paar jaar allemaal zullen voldoen aan de grenswaarden. Structureel ligt die school goed, uit het oogpunt van normstelling. Ik vind dat die school uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet goed ligt, maar ik denk ook niet dat gemeentebesturen zo zullen opereren. Dat geloof ik niet. Wij kunnen de norm van 3% hanteren en ik geloof er niets van dat dit problematisch zou zijn in de praktijk.

**De heer Van der Ham (D66):** Het laatste kun je dan ook misschien vastleggen in de wet. Daar hebben wij nog wel een amendement voor liggen. Ik kom terug op de verdichting, waar u het eerder over had. Verdichting kan uiteindelijk wel uw bedoeling zijn, maar u gaat al bijna niet meer over de ruimtelijke ordening. Daar gaan steeds meer de provincies over. Ik heb er in mijn bijdrage juist op gewezen dat misschien de wetgeving niet direct leidt tot uitbreiding, maar dat dit wel een indirect gevolg kan zijn, om gewoon maar geen risico te hoeven lopen als bouwer. Als je als stads- of gemeentebestuur verstandig opereert, doe je dat niet, maar wat voor waarborgen kunnen wij inbouwen om het te voorkomen? Hoe kunnen wij het gewenste gedrag stimuleren? Hoe monitoren wij dat? Hoe zorgen wij ervoor dat het perverse bijeffect uitblijft?

**Staatssecretaris Van Geel:** Ik ben niet bang voor dat perverse bijeffect. Ik herhaal dat wij in deze systematiek in 2010 allemaal gaan voldoen aan de PM10-norm en in 2015 – of als wij wat uitstel krijgen, iets later – aan de NO<sub>2</sub>-norm. Ik heb er geen behoefte aan om daar nog een extra beveiliging bovenop te leggen. Op die plekken wordt straks ook voldaan aan de norm en ik denk dat gemeente- en provinciebesturen die zo betrokken zijn bij het luchtkwaliteitsdossier en die ook controlerende organen hebben zoals staten en raden, dit soort dingen niet zullen doen. Ik heb er geen behoefte aan dat verder vast te leggen.



Mevrouw Van Velzen beschouwt dit werk als haastige spoed. Nog afgezien van het feit dat niet alle gezegden hoeven te kloppen, stond er mijns inziens wel degelijk grote druk op het proces om tot een oplossing te komen. Het was een dossier dat op alle fronten aan groot onderhoud toe was: meten; rekenen; Europa; hoe wij het zelf zouden doen; hoe wij meetprotocollen zouden maken; wat voor maatregelen wij zouden nemen; maatschappelijk draagvlak organiseren; samenwerking met andere gemeenten. Het is een majeure opgave geweest onder grote druk. Ik zou u dan ook allen willen oproepen om de basisstructuur die hier ligt en daarmee de samenwerking die er is geweest, te honoreren en te zeggen: dit is gewoon een heldere structuur. Het maatregelenpakket kan dan gevuld worden op basis van een goed politiek debat. Het kan aangevuld worden ook door nieuwe kabinetten die besluiten nemen. Ik ben daar erg positief over. Ik heb er geen behoefte aan om daar vertraging in te brengen, want dat zou contraproductief zijn.

Er is ook gesproken over de praktische uitwerking en vertrouwen. De verhouding tussen uw Kamer en het kabinet is gebaseerd op vertrouwen. Ik zie er ook wel haken en ogen aan en ik ben mij er best van bewust dat uw Kamer hier en daar – daar moet u niet van schrikken – straks nog een reparatie van de wet voorgelegd krijgt. Ik heb er al bij het emissiehandelssysteem op gewezen dat het gaat om heel complexe zaken. Dat is zo, maar de basis is robuust en minder ingewikkeld dan het op het eerste gezicht lijkt.

De 3% heb ik al gehad. Een kengetal is niet mogelijk. Ten aanzien van de toekomst van de PM<sub>2,5</sub> is gevraagd wat ik nu ga doen. Ik weet natuurlijk niet precies hoe de stemmingen uitpakken in het Europees parlement. Als dat bekend is, is het van belang hoe de Europese Commissie zich gaat opstellen. Ik heb zojuist mijn bezwaren al verwoord, maar mijn belangrijkste inzet is dat onze problemen straks waarschijnlijk uiteindelijk bij NO<sub>2</sub> komen te liggen en veel minder bij fijn stof. Ik merk dit op, omdat uit de inbrengen het idee naar voren komt dat fijn stof het probleem is. Uiteindelijk zal de NO<sub>2</sub>-norm dus het meest bepalend zijn. Ik heb aangegeven dat wij de ontwikkelingen buitengewoon goed volgen. Ik hoop dan ook dat er ruimte overblijft om in heel specifieke situaties verstandige oplossingen te zoeken. Naar mijn stellige overtuiging komt die ruimte er, omdat andere lidstaten nu ook geconfronteerd worden met niet alleen mooie verhalen, maar ook met de harde werkelijkheid. Zo is het in Londen heel lastig om de norm te halen. Ik dank de heer Van der Staaij zeer voor het schetsen van de gemengde gevoelens die hij hierover heeft. Ik heb geprobeerd aan te geven dat deze systematiek niet bedoeld is om aan de normstelling te morrelen. De systematiek is ook niet bedoeld om niet aan de grenswaarden te voldoen volgens de met Europa af te spreken termijnen. Het gaat om een balans waarbij het milieu vele malen meer vooruitgaat dan de projecten aan milieu kosten. Over die balans zal er in dit land netjes en op een ordelijke manier een besluitvormingsproces worden afgerond. Dit is de kernachtige samenvatting van het wetsvoorstel.

Ik heb al gesproken over een goede ruimtelijke ordening toen ik aangaf hoe de dingen zouden moeten en kunnen lopen in dit dossier.

Ik ben mij er altijd van bewust dat de heer De Krom en zijn partij in dit dossier in een historisch perspectief een

deel van het gelijk aan hun zijde hebben, zo moet ik toegeven. Het is dus buitengewoon verstandig als je ideeën en normen vaststelt. Daarbij probeer je voor jezelf uit te lijnen of je dat feitelijk wilt en kunt gaan doen. Ik ga nu niet verder in op de gevolgde procedure. Ik moet overigens wel zeggen dat zijn partij en hij in het verleden daar altijd voor gewaarschuwd hebben.

De wetenschappelijke onzekerheid gaat door. Zo is het geen punt dat fijn stof schadelijk is. Heel veel mechanismen daarachter zijn echter nog onbekend. Het onderzoek daarnaar moet dan ook doorgaan. Wij zullen daar ook zeker aan blijven bijdragen.

De oproep van de heer De Krom voor het bronbeleid is ontzettend belangrijk voor een land als Nederland dat niet alleen veel fijn stof exporteert, maar ook importeert. Voor Nederland is bronbeleid dus cruciaal. Dit beleid is ook cruciaal voor het gelijke speelveld en de gelijke marktomstandigheden. Vandaar dat ik zo'n fervent voorstander ben van de systematiek van bronbeleid. Mevrouw Spies zei dit ook al. Deze systematiek wil ik absoluut boven alles stellen. Dat is de enige manier. De rest van de maatregelen die wij moeten nemen, bijvoorbeeld de ruimtelijke maatregelen in de stedelijke gebieden, is "end of pipe". Dat is jammer; dat zijn ook heel dure maatregelen. Maar goed, ik heb het ook niet uitgesloten. Ik heb er namelijk geld voor gereserveerd. Ik kom straks nog terug op de discussie over de memorie van toelichting. Ik stel mij voor om mij te verdiepen in de memorie van toelichting in de korte pauze tussen eerste en tweede termijn. Het antwoord op de vraag van de heer Duyvendak terzake heb ik namelijk niet paraat.

De vergadering wordt van 16.20 uur tot 16.34 uur geschorst.

**De voorzitter:** Uit de eerste termijn is een vraag van de heer De Krom overgebleven. Ik geef nog even kort het woord aan de staatssecretaris om die te beantwoorden.

Staatssecretaris **Van Geel:** Niet alleen de heer De Krom maar ook een aantal andere leden heeft gerefereerd aan de discussie over het toetsen. Ik zal zeggen wat de bedoeling is. Daarna kunnen wij dan kijken of het er ook zo staat. Op pagina 27 van de toelichting is het de bedoeling om aan te geven dat in dergelijke gevallen geen toetsing aan het programma of de grenswaarde plaatsvindt. Het had wellicht iets duidelijker kunnen zijn, maar de strekking is helder. Voor het programmaprojecten wordt getoetst aan het nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Projecten die geen onderdeel uitmaken van het NSL worden aan de grenswaarde getoetst, behoudens de 3%.

Ik heb ook vergeten een vraag van de heer Duyvendak over het parkeren te beantwoorden. Onze toezegging tot wijziging van de Gemeentewet verandert niet. Ons voorstel ligt voor becommentariëren bij de VNG en de vier grote steden. Deze willen graag dat wij hun wensen in het wetsvoorstel verwerken. Wij hebben hen de ruimte gegeven om deze wensen kenbaar te maken. Dit impliceert dat wij waarschijnlijk volgend jaar nog wel halen, maar 1 januari niet.

**De voorzitter:** Waarvan akte. Ik meen dat er ook nog andere onbeantwoorde vragen resteren, maar daarop zal de heer Duyvendak ongetwijfeld zelf nog wel attenderen. Hiermee zijn wij dan echt gekomen aan het eind van de

eerste termijn van de regering. Wij gaan over tot een korte tweede termijn van de Kamer. Op verzoek van de heer Van der Ham en met toestemming van de overige leden geef ik hem als eerste het woord omdat hij eerder weg moet.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik moet naar Maastricht. Voorzitter. De staatssecretaris heeft een aantal antwoorden gegeven waardoor ik overtuigd ben. Dat betreft bijvoorbeeld de 3%. Ik ben blij met zijn toezegging over de apk. Op een aantal andere punten vind ik het antwoord van de staatssecretaris op suggesties uit de Kamer om zaken meer vast te leggen, te karig. Over de scholen en andere instituten heb ik een amendement ingediend. Ik overweeg andere amendementen van collega's die ik intussen heb zien langsgaan te steunen. Ik herken weliswaar de richting die de staatssecretaris op wil, maar vrees dat mensen er in de uitvoering te weinig houvast zullen hebben. Ik zou dergelijke zaken dus graag was steviger in de wet willen verankeren. Ik zal in de neerslag van dit overleg het antwoord van de staatssecretaris lezen. Ik kan mij voorstellen dat er nog een plenaire afronding van dit debat komt. Ik ben nog niet op alle punten overtuigd.

De **voorzitter**: U nam een voorschotje op een conclusie die wellicht aan het eind van de vergadering wordt getrokken. Ik kan mij overigens voorstellen, omdat de staatssecretaris nog geen gelegenheid heeft gehad om ze tot zich te nemen, dat hij nog met een schriftelijk antwoord op alle amendementen in de richting van de Kamer komt. Het is nu niet mogelijk het amendement van het lid Van der Ham via de Griffie te voorzien van een nummer. Wij doen dat dus zelf. Het amendement komt na het eerder ingediende en dus wel genummerde amendement van mevrouw Spies op nr. 16 (30489) en krijgt nr. D66-3 (30489). De definitieve nummering volgt nog.

Mevrouw **Spies** (CDA): De heer Van der Ham is wel heel algemeen in zijn amendement. In de toelichting staat: "...wordt de bouw van scholen etc. langs snelwegen voorkomen". Ik ben benieuwd wat hij daaronder verstaat. Bovendien vind ik het amendement wat eenzijdig. Doelt de heer Van der Ham ook op bijvoorbeeld ziekenhuizen? Met het oog op het redden van mensenlevens is het in dat kader van buitengewoon groot belang dat een ambulance een ziekenhuis heel snel kan bereiken. Dat kan een argument zijn om een ziekenhuis wel langs een snelweg te willen situeren. Ik begrijp de strekking van het amendement dus niet helemaal.

De heer **Van der Ham** (D66): U begrijpt de strekking wel, maar ik constateer dat ik de toelichting nog nader moet preciseren. Ik zal dat doen in het kader van de voortgang van het amendement. Ik zal een en ander dan verder duiden, want het klopt dat sprake kan zijn van uitzonderingen. Wij zullen nog verder overleg hebben. Ik zal dan zorgen voor een precisering.

De **voorzitter**: In tweede termijn is nu het woord aan mevrouw Spies.

Mevrouw **Spies** (CDA): Ik dank de staatssecretaris voor

zijn antwoord. De discussie over de zwaan of het lelijke eendje laat ik voor wat die is.

Ik ben blij dat ons amendement wordt overgenomen. Daarmee wordt heel expliciet gemarkeerd dat wij met een exceptionele situatie te maken hebben, met een soort van noodwet. Op die manier voorkomen wij dat wij te maken blijven krijgen met heel ingewikkeld gedoe op het moment dat Nederland de grenswaarde heeft gerealiseerd. Dat is in ieder geval de winst van dit debat. Het andere voorstel om monitoringsverplichtingen niet vaker te laten plaatsvinden dan strikt noodzakelijk is, vertaal ik in een oproep aan de staatssecretaris om bij de verdere vormgeving van de richtlijn ook aandacht te besteden aan de frequentie van de monitoringsverplichtingen. Wij kunnen er in Nederland weinig tegen ondernemen als jaarlijks rapportageverplichtingen worden opgenomen in richtlijnen. Het algemene streven om dat zo beperkt mogelijk te laten zijn, zou ik graag vertaald willen zien in een inspanning bij de onderhandelingen over de richtlijn.

Dan nog iets over die 3% in betekende mate. Ik vraag de staatssecretaris om de minister van Verkeer en Waterstaat te verzoeken de lijst van infrastructuurprojecten concreter te maken. Hij geeft aan dat het merendeel van de spitsstroken kan worden gerealiseerd, omdat veruit het grootste deel beneden de grens van 3% blijft. In het kader van het creëren van optimale zekerheden zou ik het heel plezierig vinden om dat schriftelijk vertaald te krijgen.

Ik blijf vragen houden over het salderen. Waar staat de Raad van State wat dit betreft en waar staat de staatssecretaris? Ik moet daar nog een keer op studeren. Ik ga ervan uit dat wij daar nog tijd voor krijgen. Ik wil wel recht doen aan het dringende verzoek van de samenleving om op korte termijn hom of kuit te geven over het wetsvoorstel. Ik roep mijn collega's daar ook toe op. Wij bewijzen de samenleving een grote dienst als wij dit wetsvoorstel met grote snelheid behandelen. Dat zou betekenen dat de Kamer nog vóór het verkiezingsreces tot een finaal oordeel komt. De CDA-fractie is daartoe bereid. Ik ga ervan uit dat dit ook voor de andere fracties geldt.

Aangezien wij steeds weer merken dat de rijksdienst te verkokerd is, geef ik ten slotte de staatssecretaris in overweging om de volgende motie uit te voeren.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat artikel 5.23 van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) een aanwijzingsbevoegdheid voor de minister van VROM bevat;

overwegende dat deze aanwijzingsbevoegdheid uitsluitend gebruikt kan worden indien colleges van burgemeester en wethouders of Gedeputeerde Staten in gebreke blijven maatregelen uit te voeren die zijn opgenomen in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit;

verzoekt de regering, te bezien of het mogelijk is deze

aanwijzingsbevoegdheid uit te breiden naar andere bestuursorganen die verantwoordelijk zijn voor uitvoering van het programma, zoals de minister van VenW en de minister van LNV, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Spies. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 18 (30489).

De heer **Samsom** (PvdA): Wij gingen het debat in met de oproep tot minder trucs en meer actie of, iets minder gekleurd, minder saldering en meer maatregelen. Daarmee zit ik meteen in de technische terminologie van dit wetgevingsoverleg.

Wij hebben uitgebreid gesproken over de saldering en over de maatregelen. Het ging het meest over de programmasaldering, waarbij er toch wat onduidelijkheid is over de vraag of er nog licht zit tussen de interpretatie van de Raad van State en die van de staatssecretaris. Mevrouw Spies wees er ook op; zij wilde er terecht nog even goed op studeren. Ik heb besloten om op dat punt een amendement in te dienen om het in alle duidelijkheid in de wet vast te leggen. Als nergens projecten de grenswaarde mogen overschrijden op het cruciale afrekenmoment, laten wij dat dan ook maar in de wet vastleggen. Dan is dat duidelijk en dan hebben wij daarover geen discussie, ook niet met de Raad van State. Dan heeft iedereen duidelijkheid. Projecten die worden opgenomen in het NSL, die wel zullen leiden tot een overschrijding van de luchtkwaliteit ter plaatse – meestal is dat ter plaatse van het project – gaan dus gewoon niet door, want die mogen niet worden opgenomen in het NSL. Dit amendement is ons min of meer aangeraden, ook in de hoorzitting door de heer Backes. Ik ben heel benieuwd wat de staatssecretaris erover te melden heeft.

De **voorzitter**: Het amendement is al rondgedeeld en heeft nr. 2 gekregen. Het maakt onderdeel uit van de beraadslaging.

Mevrouw **Spies** (CDA): Zoals ik de toelichting lees, lijkt het erop dat de heer Samsom de ontwerprichtlijn strenger maakt dan zij feitelijk is. De nieuwe tekst van de ontwerprichtlijn oormerkt stand still als inspanningsverplichting en hij lijkt er een harde resultaatsverplichting van te maken in de tweede alinea van de toelichting op het amendement. Ik kan mij niet voorstellen dat de heer Samsom deze kop op hetgeen Europa nog moet besluiten, nu al wil introduceren.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik zal er nog even naar kijken, want ook dit amendement is in grote spoed in elkaar gezet. Volgens mij gaat de tekst van het amendement niet over stand still, maar over overschrijdingsgevallen of verergering van de overschrijdingsgevallen. Mocht het zo zijn, dan schrap ik gewoon het laatste stukje van de toelichting. Het is namelijk niet relevant voor het amendement. Maar daar komen wij nog wel op. De staatssecretaris zegt dat de maatregelen vanzelf komen als wij instemmen met de wet. Ik kan mij goed voorstellen dat hij dat graag zo zou willen. Inmiddels is er echter al wel heel wat gebeurd. Wij zijn met deze wet begonnen, omdat wij met de maatregelen die er waren

en de situatie die wij voorzagen, niet aan de normen konden voldoen. Wij eindigen nu in een debat waarin de vraag of deze wet werkt, volstrekt wordt opgehangen aan de vraag of wij op alle punten in Nederland aan de normen voldoen. Dat is een heel andere situatie. Ik ben overigens heel blij met die ontwikkeling, want het betekent dat de lucht schoner wordt. Het legt echter wel wat druk op de maatregelen die wij willen nemen. Als er niet voldoende maatregelen zijn, valt het hele kaartenhuis in duigen. Daarom zou ik graag inzicht willen hebben in die maatregelen voordat wij stemmen over dit wetsvoorstel. Ik weet wel dat de staatssecretaris de toezegging heeft gedaan dat hij hierover een brief aan de Kamer stuurt, maar hij wil niet dat wij wachten met stemmen over het wetsvoorstel. Dit punt is voor ons van heel groot belang omdat de hele systematiek van de wet in feite op zijn kop is gezet. De bedoeling was om ervoor te zorgen dat men kon bouwen terwijl men niet aan de normen voldeed en nu is het de bedoeling dat men zo goed en zo kwaad aan de normen moet voldoen. Wij zijn daar blij mee, maar het moet wel waargemaakt worden. De staatssecretaris is niet ingegaan op mijn vraag of het anticumulatiebeding helder is vastgelegd in de wet. Ik vraag dit met name omdat ik voorzie dat er projecten zullen worden gestart die op zijn minst tegen de 3% aan gaan hangen. Dat is nogal wat. Ik geef het voorbeeld van de bouw van een kolencentrale naast een nieuwe spitsstrook, waar ook nog eens een woonwijk tegenover wordt gepland. Dan heb je drie projecten die niet in betekende mate bijdragen aan de vervuiling, maar ik kan garanderen dat de lucht op die plek ongelofelijk verslechtert. Dus het lijkt mij echt van belang om dat scherp af te bakenen. Als dat niet gebeurt, worden er toch weer trucs toegepast. Dat willen wij niet toestaan. Op die vraag krijg ik nog graag een helder antwoord. Uiteraard vraag ik de staatssecretaris ook om in te gaan op mijn amendement.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Allereerst merk ik op dat ik drie amendementen laat rondgaan die nog niet via bureau wetgeving zijn rondgedeeld.

Misschien wil de staatssecretaris daar later schriftelijk op reageren. Ik zal straks aangeven waar deze amendementen betrekking op hebben.

De minister hanteert een cirkelredenering. Hij zegt dat alle mogelijke maatregelen worden genomen om de doelen op tijd te halen en dat de doelen gehaald worden omdat die maatregelen genomen worden. De vraag is nu juist of die maatregelen wel voldoende zijn om de doelen te halen. Het is in ieder geval niet zo dat de doelen alleen gehaald worden omdat de staatssecretaris het zegt. Ik ben tijdens de beantwoording van de staatssecretaris eraan gaan twifelen of hij voldoende beseft dat de grenswaarde niet in de salderingsmethodiek is opgenomen. Er staat alleen dat de saldering voldoende moet worden uitgemiddeld. De vraag of de grenswaarde wordt gehaald, zit in het saneringsdoel, zo heb ik van TNO begrepen. Daar zitten de hotspots in. Daar zit de harde test in of het allemaal wel goed zit.

Er was enige verwarring op het punt van de toets. De staatssecretaris heeft daar zojuist kort op gereageerd. Naar mijn mening kiest de staatssecretaris een positie recht tegenover de Raad van State en dus recht tegenover prof. Backes. In de voorlichting heeft de staatssecretaris aan de Raad van State gevraagd of het toegestaan is een individueel project te toetsen aan het

programma. De Raad van State heeft gesteld dat dit niet verenigbaar lijkt en dat de individuele toets op de luchtkwaliteitsdoelen gehouden moet worden. De heer Samsom heeft daarover een amendement ingediend. Naar mijn idee bestaat daarover nog een groot verschil van mening. Ik vrees dat de staatssecretaris te nonchalant is als hij denkt dat hij met een toetsing op het programma wegkomt, terwijl de Raad van State bij deze grote projecten zal vragen om te toetsen op de grenswaarde, individueel per project. Het feit dat de staatssecretaris dat eerst na moest gaan, gaf mij het gevoel dat die kwestie nog niet op orde is binnen het ministerie. Misschien kan de staatssecretaris op dit punt nog helderheid geven.

Voorzitter. Op het nippertje beantwoordde de staatssecretaris de vraag over het gratis parkeren. Zijn antwoord vind ik teleurstellend. Hij had de hoop gegeven dat gemeenten daar op 1 januari 2007 mee aan de slag konden gaan. Nu zegt hij dat hij nog moet overleggen met de VNG en de G4, terwijl dat al in zijn brief stond. Hij wist dus dat hij dat moest doen. Ik vind dat eerlijk gezegd een slap smoesje. Maar goed, er is hoop, want de staatssecretaris kondigt in zijn brief aan dat hij snel met pilots wil beginnen in een aantal gemeenten. Kan hij aangeven in welke gemeenten hij ermee wil beginnen de parkeertarieven voor "schone" auto's goedkoper te maken en duurder voor "vuile" auto's? Zoals hij in zijn brief schrijft, wordt dit systeem met veel succes in Zweden toegepast.

Ik heb nog een andere vraag gesteld waarop de staatssecretaris geen antwoord heeft gegeven. In de wetstekst staat dat het programma gericht moet zijn op het behalen van de grenswaarden. Naar mijn overtuiging, en naar de overtuiging van de juristen die ik heb geraadpleegd, is dat meer een inspanningsverplichting dan een resultaatverplichting. Er staat namelijk niet dat het programma moet leiden tot het halen van de grenswaarden; het moet erop gericht zijn. Dat is een zwakkere formulering. Tot mijn spijt heeft de staatssecretaris er net geen woord aan gewijd. Ik zal daarom dadelijk een amendement laten rondgaan. Daar kan de staatssecretaris dan later nog op reageren.

De staatssecretaris kan het afdwingen dat andere overheden maatregelen nemen, maar het probleem is dat de effecten van die maatregelen niet zijn gewaarborgd. Er komt wel een monitoring. Volgens de wet kan de staatssecretaris nu alleen zeggen dat andere overheden maatregelen moeten nemen, maar hij kan ze niet afrekenen op het effect daarvan. Het MNP waarschuwt daar ook voor. De andere overheden kunnen zulke onhandige maatregelen nemen dat ze nauwelijks effect hebben. De huidige wetstekst lijkt geen handvat te bieden voor een oplossing. Je kunt niet zeggen dat er nog drie maatregelen bij moeten komen. Ik wacht de reactie van de staatssecretaris af, maar ik overweeg ook op dit punt een amendement in te dienen.

De staatssecretaris is er wijselijk aan voorbijgegaan dat dit een centralisatie in de ruimtelijke ordening betekent en een machtsgreep van het ministerie van VROM. Ik denk dan: wie zwijgt, stemt toe.

De staatssecretaris zal nog een brief schrijven over de elementen in het nationale programma. Er is sprake van een top vijftien van lokale maatregelen. Ik denk dan aan 80 kilometer per uur op de snelwegen maar ook aan het lokaal beprijken. Deze maatregelen heeft minister Peijs echter keihard van tafel geveegd. Ik hoor graag hoe het

daarmee staat. Komen deze maatregelen nog voor in de lijstjes?

Er is een discussie over de vraag welke maatregelen meetellen in het nationaal programma. Vanaf 1 januari 2005 telt alleen alles mee wat de lucht schoner maakt. Alles wat de lucht vuiler maakt, telt echter niet mee. Dat vind ik erg onevenwichtig. Ik heb op dat punt dan ook een amendement ingediend.

Dan kom ik bij de discussie over "in betekenende mate". Ik denk aan de grote gezondheidsproblemen en de astmklachten als gevolg van de snelwegen in stedelijk gebied. Toch kan het allemaal doorgaan, waardoor de situatie jarenlang slechter is dan wenselijk. De staatssecretaris deed daar net wat gemakkelijk over. Hij zei dat hij aannam dat de gemeenten wel verstandig genoeg waren. Ik wijs echter op Zoeterwoude, waar op dit moment een school langs de snelweg wordt gebouwd. Die gemeente is dus niet zo verstandig. De bouw van die school had tegengehouden moeten worden. De heer Van der Ham heeft op dit punt een amendement ingediend. Mevrouw Spies heeft gelijk dat het niet helemaal gelukkig is geformuleerd, maar het is mogelijk om het aan te passen of te wijzigen. Ik denk dat er voor NO<sub>2</sub> een uitzondering moet worden gemaakt, vanwege de serieuze gezondheidsproblemen. Hetzelfde geldt naar mijn idee voor grote installaties als kolencentrales. Het is te gek dat die centrales gebouwd kunnen worden. Ze hebben een hoge schoorsteen, waardoor je het niet onmiddellijk ziet in de modellen, maar ze vervuilen de lucht in hoge mate. Ik overweeg op dit punt alsnog actie te ondernemen.

De collega's werden net wat kriegel van mijn vragen over de rekenregels. Ik heb gevraagd of die getoetst worden en of de aannames goed verwerkt zijn. Vervolgens vroeg ik de staatssecretaris een buitenlandse club daar eens goed naar te laten kijken. Hij heeft daar echter niet op gereageerd. Ik krijg daar alsnog graag een antwoord op.

TNO zei dat er wat de saneringstool betreft sprake was van een wat lossere interpretatie van de vijf en tien meter. De staatssecretaris zegt dat die tien meter in de Europese richtlijn staat. Ik zie graag op papier hoe dat precies zit. Hij schrijft toch nog een brief. De oude richtlijn, de nieuwe richtlijn, vijftien meter, midden van de weg, zijkant van de weg, het speelt allemaal een rol. Wij kunnen hier dus snel met getallen goochelen. TNO zei ook dat het negatieve effect van een beperkte ventilatie geheel is genegeerd in het huidige model. Bij iedere weg wordt bij wijze van spreken gedaan alsof die in de polder ligt, terwijl een weg ook kan zijn omzoomd door bomen of flatgebouwen, wat volgens de bouw van dit model andere resultaten oplevert. Graag hoor ik of dit een juiste interpretatie is en, zo ja, of het niet beter is om het te veranderen.

Gevraagd is of het NSL een AMvB moet zijn, dus of de Kamer er nog naar moet kunnen kijken. De staatssecretaris was niet helder over wat er precies in komt. Het ene moment zei hij eigenlijk: alleen aanvaard beleid. Het andere moment sprak hij over voorgenomen beleid en beleid zoals je dat ongeveer kunt verwachten. Hoe wij het ook wenden of keren, er is sprake van een behoorlijke marge bij wat erin wordt gestopt en hoe dat gebeurt. Bij de kilometerheffing bijvoorbeeld is dat de mate waarin schone auto's goedkoper worden gemaakt en vuile auto's duurder en om welke types vuile auto's het dan gaat. Er zijn allerlei vormen van differentiatie

mogelijk die van beslissende invloed zijn op de resultaten van het programma. Ik zou het van de gekke vinden als de Kamer uitsprak dat zij voor zichzelf een instemmingsbevoegdheid in dezen niet nodig acht. Dit is een essentieel onderdeel van zowel onze controlerende als onze medewetgevende taak. Ik heb ook op dat punt een amendement gemaakt, dat nog zal worden rondgedeeld.

Mij moet van het hart dat veel van mijn vragen niet zijn beantwoord. Ik heb ook nog gevraagd of het mogelijk is, de voortgang en de monitoring op internet te plaatsen, zodat iedereen kan pogen dit abracadabra te snappen.

De **voorzitter**: Ik constateer dat u nog een aantal amendementen gaat indienen, maar vandaag niet meer. Heb ik dat goed?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat ligt aan het Bureau Wetgeving. Daar liggen de concepten nu. Op het moment dat ze daar zijn verwerkt, kunnen ze worden rondgedeeld. De tijd tikt wel door.

De **voorzitter**: De Griffie zal zorgdragen dat ze worden verzonden.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Kortheidshalve sluit ik mij aan bij de laatste twee punten van de heer Duyvendak.

Ik moet zeggen dat ik vanmiddag heb genoten van het enthousiasme waarmee de staatssecretaris zijn wetsvoorstel heeft verdedigd. Ik ben deze zaal vanochtend vroeg ingestapt met een hoop twijfels, twijfels of de normen wel worden gehaald, twijfels of de hotspots (de hardnekkige knelpunten) wel schoon gaan worden, twijfels of het Nederlandse volk in de komende jaren zal worden geconfronteerd met schone lucht in plaats van met vuile lucht, twijfels bij het salderen, het uitsmeren van vervuiling en het dus niet overal halen van de normen van Europa. Maar de staatssecretaris is omgeslagen als een blad aan een boom. Waar hij voor de zomer nog bang was dat wij niet aan de normen konden voldoen, om uitstel vroeg en grote woorden uitte, heeft hij nu ergens de oplossing gevonden, namelijk heel vaak zeggen: wij halen gewoon de normen. Als je dat maar lang genoeg doet en er maar lang genoeg naar luistert, ga je er zelf in geloven. Het is erg aanstekelijk, maar ik ben nog niet overtuigd en wil graag overtuigd worden, want wij delen de intentie om aan die normen te voldoen, omdat die gewoon deugen en het goed is voor het land.

Het is een mantra: wij gaan aan de normen voldoen. Dat is gebaseerd op het NSL, een soort doos van Pandora. Er komen allemaal prachtige maatregelen uit en als er maatregelen bij zijn die per ongeluk worden afgeknald, door welke instantie dan ook, dan komt er gewoon een nieuwe maatregel; alles komt goed. Het klinkt zeer aanstekelijk, maar ik heb het inzicht niet en ik zit hier om te controleren en niet alleen om te vertrouwen. Ik heb goed geluisterd en heb mevrouw Spies horen zeggen dat voor het verkiezingsreces groen licht zou moeten worden gegeven. Dat wil ik graag doen, maar dan moet de staatssecretaris mij overtuigen op basis van de inhoud van het pakket in het NSL. Dat lukt niet met een mantra van: het is sowieso goed en wat u ook vraagt, het zal goed zijn.

Het mantra "wij gaan de Europese normen niet overschrijden, wij gaan eraan voldoen" moet ergens in de Nederlandse wetgeving, in de wet dan wel in het NSL of de AMvB, zijn plek vinden. Als dat niet scherp in het amendement van de heer Samsom staat, zal ik er zelf nog een amendement naast leggen waarin het scherp is verwoord. Ik denk dat dit de basis is van de overtuiging van de staatssecretaris dat hij het amendement stante pede zal overnemen. Het moet mij toch van het hart dat ik de indruk krijg dat ik de hele dag naar een roker luister die zegt dat hij echt gaat stoppen. Je denkt dan: je bent goed bezig en je ziet er heel overtuigd uit, ik moet het nog zien, maar wil je helpen!

Voorzitter. Wij nemen de 3%-norm van Duitsland over, maar die heeft helemaal geen groen licht van Europa. Gesuggereerd werd dat 1% ook afdoende is, dat wij daar in ieder geval de huizenbouw mee kunnen realiseren en een klein deel van de daarbij behorende infrastructuur. De staatssecretaris zegt: Duitsland hanteert 3%, dus wij ook! Ik vind dat weer zo'n cirkelredenering. Geef nu eens aan wat er tegen die ene of die anderhalve procent is! Waarom die fixatie op 3% die naar mijn inschatting wel erg ruim is?

Hetzelfde geldt voor de wegen. De staatssecretaris zei dat heel moeilijk is in te schatten wat onder die 3% valt, maar dat wij wel de norm gaan halen! Wat betekent dat op microniveau? Je woont bijvoorbeeld langs een snelweg, maar wat staat daarover nu in het NSL? Ik verwacht sowieso al een goed overzicht van wat er in het concept staat, maar wat zal er gebeuren om ervoor te zorgen dat mensen die langs de snelweg wonen ervan op aankunnen dat ook daar die Europese richtlijnen zullen gelden?

Wat de scheepvaart betreft, gaf de staatssecretaris aan dat ook mevrouw Peijs een doos van Pandora heeft en dat zij allerlei mooie maatregelen voor de scheepvaart gaat invoeren. Ik geloof dat wel, want er zijn al enkele aanzetten gedaan, maar kan de staatssecretaris nog eens een overzicht aan de Kamer sturen wat dat concreet inhoudt en wat er in het NSL belandt? Ik noem bijvoorbeeld het tekenen van het MARPOL-verdrag. Op dit moment ligt bijlage 6 voor, de concrete uitwerking van luchtkwaliteitseisen voor scheepvaart internationaal, maar dat heeft Nederland nog niet getekend. Ik neem aan dat dit dus wel gaat gebeuren voordat het NSL in werking treedt! Kan de staatssecretaris dat bevestigen? Voorzitter. Ik verwacht dus binnen enkele weken een concretere uitwerking van het NSL om de overtuigingskracht van de staatssecretaris te onderstrepen.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De staatssecretaris noemde het wetsvoorstel een zwaan. Nu heb ik heel wat verbeeldingskracht, maar dit red ik niet, dit haal ik gewoon niet!

Staatssecretaris **Van Geel**: Een mooie zwaan!

De heer **De Krom** (VVD): Dat is nog erger! Hoe je het ook wendt of keert, het blijft natuurlijk een extra plancircus dat hiermee wordt opgetuigd. Dat is er weer een, weer een nieuwe in Nederland en daar heb ik tot in mijn vezels een hekel aan. Maar ja, de fout is natuurlijk zeven jaar geleden gemaakt, in 1999 in Brussel. Daar is het begonnen wij kunnen dat nu niet meer ongedaan maken. Toen is het misgegaan. Wat fundamenteel misgaat, is dat je effectief beleid uiteindelijk op de bron

voert – zoals de staatssecretaris dat zelf ook heeft aangegeven en waarmee ik het eens ben – terwijl dit allemaal maatregelen zijn aan de achterdeur en je maatregelen aan de voordeur zou moeten hebben. De weezin tegen dit wetsvoorstel is dus niet verminderd, maar ik ga het kind natuurlijk niet met het badwater weggooien. Wij hebben straks een maatregelenpakket, kleine projecten kunnen doorgaan en de ontwikkelingen worden goed gevolgd en in kaart gebracht. Als je tegen dit wetsvoorstel zou stemmen, dan gooi je dat ook allemaal overboord en die prijs en het risico daarvan is groter dan de weezin tegen de wet!  
Ook ik tel de zegeningen. Twee jaar geleden hadden wij een rode kaart, nu een groene en dat betekent dat de lucht steeds schoner wordt. Dat is ronduit goed nieuws. Er kan dus ook weer gebouwd worden en ook dat is goed nieuws. Ik heb ook in mijn zak gestoken dat de Maasvlakte kan doorgaan. Dat is voor het eerst dat ik dit van de regering heb gehoord. Ook dat vind ik goed nieuws.

De **voorzitter**: Aanstaaende maandag vindt het overleg daarover plaats.

De heer **De Krom** (VVD): Jawel, maar dit weten wij nu toch alvast?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben een beetje verbaasd dat de Maasvlakte nu überhaupt aan bod komt, want die wordt bij mijn weten gerealiseerd onder het huidige Besluit Luchtkwaliteit 2005, dus voordat deze wet van kracht wordt!

De **voorzitter**: Nogmaals, volgende week maandag vindt de discussie daarover plaats, maar dat zal inderdaad een van de onderwerpen zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb goed geluisterd naar de heer Van Geel.

Staatssecretaris **Van Geel**: Zelfs met het besluit zou het al kunnen, laat staan met de wet.

De heer **De Krom** (VVD): Het wordt steeds mooier. Ik word bijna net zo enthousiast als collega Van Velzen. Ik heb met de staatssecretaris gedebatteerd over de vraag of het eenvoudiger kan. Naar mijn stellige overtuiging is de start van de discussie iedere keer verkeerd. De redenering is: de Raad van State zegt dit en dit en dat. Ja, dat is waar, maar de raad zegt dit omdat wij die koppeling hebben aangebracht. Wij redeneren in cirkeltjes. De Raad van State zegt iets omdat wij iets hebben gezegd, namelijk dat wij de koppeling willen behouden voor grote projecten. Daarom komt de Raad van State in zijn adviezen iedere keer weer op de redeneringen uit die hier vandaag overvloedig over de tafel zijn gegaan.

Ik ben er dus nog niet uit. Ik heb goed geluisterd naar het antwoord van de staatssecretaris, maar ik ben nog niet overtuigd. Daarom wil ik de gelegenheid hebben om met een aantal deskundigen op dit terrein nader van gedachten te wisselen. Ik sluit niet uit dat ik alsnog met een amendement op dit punt kom.

Ik sluit mij wel aan bij de wens van mevrouw Spies dat er voor 1 november over dit wetsvoorstel in deze Kamer wordt gestemd.

Ik heb navraag gedaan naar aanleiding van de vraag van collega's vanmorgen of ik wel weet wat mijn collega's in het Europees Parlement doen. Zij hebben nooit tegen enige maatregel voor versnelde invoering van de normen of emissie-eisen gestemd. Sterker, collega Maaten heeft in de milieuc commissie een amendement ingebracht om tot de verplichte invoering van een roetfilter over te gaan. Dit is afgestemd, onder andere door de collega's van de heer Samsom. Er kan geen misverstand over bestaan dat "mijn" mensen in Brussel op dezelfde lijn zitten.

De heer **Samsom** (PvdA): Er lag een amendement voor om ervoor te zorgen dat Nederland los van Europa een aantal extra stappen zou kunnen zetten. Daar heeft de fractie van de heer De Krom tegen gestemd. Bronbeleid, bronbeleid!

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Mijn conclusie is dat nog niet alle onzekerheid is weggenomen. Ik had dit eerlijk gezegd ook niet verwacht. Er blijft veel over waarvan wij moeten afwachten hoe het in de praktijk uitpakt. Ik heb in eerste termijn echter al mijn steun uitgesproken voor dit wetsvoorstel. De staatssecretaris heeft zo-even ook beklemtoond dat er iets moet gebeuren. Het is gemakkelijker om bedenkingen te uiten dan om overtuigende alternatieven te bieden. Er liggen wel alternatieven voor delen van het wetsvoorstel voor in de amendementen die zijn ingediend of zijn aangekondigd. Van de laatste hebben wij de tekst natuurlijk nog niet gezien. Ook wij hechten aan een schriftelijke reactie op die amendementen, omdat enkele ons wel aanspreken. Dit geldt bijvoorbeeld voor de wens van de heer Van der Ham dat er geen scholen langs de snelweg worden gebouwd. In de toelichting of in de wet is geen enkele beperking tot bepaalde objecten opgenomen. De wet heeft een groot bereik en daarom willen wij graag zien hoe de verschillende gedachten worden uitgewerkt die in amendementen zijn neergelegd. Is de staatssecretaris bereid om aan te geven hoe in de wetgeving wordt geborgd dat het nationaal programma uiteindelijk het robuuste karakter krijgt dat het moet hebben, zoals hij eerder zei? Is die ambitie voldoende verankerd in de wetgeving?

Ook mijn fractie streeft naar een voortvarende behandeling. Het zou goed zijn als er voor het verkiezingsreces duidelijkheid wordt geboden.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het eind van de inbreng van de Kamer in tweede termijn. Alvorens de staatssecretaris het woord wordt gegeven, een voorstel mijnerzijds. Ik denk dat het nuttig is als alle amendementen en moties in de loop van deze en volgende week worden ingediend, in ieder geval vóór de procedurevergadering van woensdag 4 oktober. Tegelijk vraag ik de staatssecretaris om de schriftelijke beantwoording van de vragen en de uitwisseling van standpunten ook vóór de procedurevergadering van 4 oktober te realiseren. Het is mijn voorstel om uiterlijk 10 oktober te stemmen, al zullen we het definitieve besluit daaromtrent pas in de procedurevergadering nemen.

Mevrouw **Spies** (CDA): U heeft één ding niet genoemd in uw procedurevoorstel: de reactie van de staatssecretaris op de amendementen die nog niet zijn ingediend.

De **voorzitter**: Dank voor deze aanvulling. Graag wil ik de reactie van de staatssecretaris daarop ook vóór 4 oktober. Dat geldt uiteraard alleen als al die amendementen tegen die tijd ook zijn ingediend, maar ik heb vernomen dat bijna alle amendementen of al zijn ingediend, of bij Bureau Wetgeving liggen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. Ik zal uw verzoek zeker honoreren en reageren op de ingediende en nog in te dienen amendementen. Ik zal de overige vragen beantwoorden en nog een enkele vraag stellen naar aanleiding van de amendementen.

Ik zal zeker reageren op het amendement over de scholen. Ook op de vraag van mevrouw Spies over de spoedwegprojecten zal ik reageren, in ieder geval zal ik de Kamer het gevraagde overzicht doen toekomen. En om een van de moties moet ik glimlachen: welke staatssecretaris van milieu zou geen aanwijsbevoegdheid willen hebben op de hele ruimtelijke infrastructuur in dit land? Dat is zo ongeveer de kat op het spek binden. Maar of het realistisch is om dit binnen het krachtenveld van de departementen te willen bewerkstelligen... Ik denk dat ik zeer neutraal kan zeggen dat ik het oordeel van de Kamer over deze motie afwacht.

Over het amendement van de heer Samsom heb ik nog een vraag. In zijn toelichting gebruikt hij formuleringen in de trant van het "cruciaal afrekenbare moment". Maar als dat is verwerkt, ziet die motie er heel anders uit dan zonder een dergelijke formulering. Een en ander zou immers kunnen betekenen dat een project in 2011 dat heel nuttig is, maar in 2010 in een overschrijdingssituatie zit en waarmee pas in 2015 wordt voldaan aan de Europese normen, niet zou kunnen. Dat zou ik bijzonder vinden. Kan hij de bedoeling ervan duiden, zodat mijn beantwoording straks adequaat kan zijn?

De heer **Samsom** (PvdA): Hierover hadden we het al in een interruptiedebatte in eerste termijn. Bij mijn weten kent de Europese richtlijn niet zoiets als een grenstraject; er is gewoon een grenswaarde, die geldt voor een bepaalde datum. We weten nog niet welke dat wordt. Ik wil geen projecten toestaan die, als je alles bij elkaar optelt en aftrekt, leiden tot de overschrijding van die grenswaarde.

Staatssecretaris **Van Geel**: Op het cruciale moment van beoordeling.

De heer **Samsom** (PvdA): Volgens mij is er maar één afrekenmoment. Nu overschrijden we in heel Rotterdam de normen, of althans in een stukje, maar u neemt nu maatregelen die leiden tot schonere auto's en dergelijke. Verder wordt daar een brug of zoiets gebouwd. Als een en ander van elkaar wordt afgetrokken en bij elkaar wordt opgeteld en blijkt dat in 2013 rond die brug aan de grenswaarden wordt voldaan, dan mag het programma dus niet gesaldeerd worden met het argument dat het in Kralingen veel beter gaat dan twee jaar geleden. Overal moet aan de grenswaarden worden voldaan. Ik kan mij niet voorstellen dat deze discussie u niet bekend is. De heer Backes, die deze discussie prominent aan de orde stelt bij de Kamer, is bij alle wetgevingstrajecten als adviseur of anderszins betrokken geweest. Daar is dus echt over gediscussieerd.

Dit is wat mijn fractie betreft het eindbod: in Nederland mag geen normoverschrijding plaatsvinden.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik kom erop terug. Het lijkt een detail, maar dat is het niet. Het betreft een wezenlijk punt dat raakt aan de systematiek van de wet. Op de beoogde, afgesproken datum moeten de grenswaarden worden gehaald. Als in het traject een project gerealiseerd wordt dat even de situatie verslechtert, dan zou dat moeten stoppen, ook als op de afgesproken datum overal de grenswaarden worden gehaald.

De heer **Samsom** (PvdA): Die tijdelijke overschrijding op 2 januari 2012 tel ik even niet mee. Die zou op dit moment in de rechtspraak ook geen probleem zijn.

Staatssecretaris **Van Geel**: Als het projectgebonden zou zijn. Als u in deze richting meedenkt, los van de beoordeling van de systematiek, dan kunt u het wetsvoorstel bijna helemaal steunen.

De heer **Samsom** (PvdA): Volgens mij werkt het in de Kamer zodanig, dat u nu zegt dat u het amendement overneemt. Dan zijn wij namelijk snel klaar.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik zoek naar de betekenis van wat u zegt. Ik vraag mij af of er sprake is van een verschil van mening of van een verschillende interpretatie van de tekst. De interpretatie dat in het traject naar het behalen van de grenswaarden verergeringen van de situatie acceptabel zijn zolang op de beoogde datum het totaal gehaald is, is heel wezenlijk. Als ik daarbij op een breed draagvlak in de Kamer kan rekenen, dan is de rest een kwestie van techniek. Dit is ook het hart van de discussie van vandaag.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Plussen en minnen op weg naar een grenswaarde is naar mijn mening een non-discussie. Er is maar op een moment sprake van een grenswaarde. De discussie gaat echt over de vraag of een project op het moment van indiening wordt getoetst aan het programma of aan de grenswaarden van dat moment, op de plek waar een project wordt gerealiseerd. Dat is de discussie van de heer Backes, die door de heer Samsom is neergelegd in een amendement.

Staatssecretaris **Van Geel**: Het is mij een stuk helderder geworden. Ik kijk naar de tekst. Ik heb de voorzitter beloofd, niet te snel te oordelen over de amendementen. Ik zal mij daar de komende tijd consciëntieus over buigen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Los van het amendement van de heer Samsom vraag ik de staatssecretaris of hij bereid is om in de wet een clause op te nemen waarin duidelijk zijn mantra staat: wij gaan tegen de deadline, of die nou door derogatie wordt uitgesteld of niet, op elke plek in Nederland voldoen aan de norm? Dat is de basis van de wet. De rest is het traject ernaartoe.

Staatssecretaris **Van Geel**: U stelde die vraag al eerder. Straks is er een richtlijn. Uit de Europese richtlijn blijkt wanneer al dan niet met derogatie grenzen bereikt moeten worden. Wij moeten die richtlijn implementeren in Nederlandse wetgeving. Wat in de Europese richtlijn staat ten aanzien van de beoogde datum, wordt

geïmplementeerd in onze wetgeving. Dat is toch helder? De wet is toch bedoeld als kader om Europese richtlijnen een op een te implementeren?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Dan is er toch geen enkel bezwaar tegen om een dergelijk zinnetje op te nemen. Dat is conform uw mening. Waarom doet u dat niet?

Staatssecretaris **Van Geel**: De vraag is of dat alles wettechnisch wel kan en moet. Dat behoort tot het domein van de afdeling wetgeving. De politieke duiding van de vraag is in elk geval dat wij straks de wetgeving van Europa één op één implementeren. Wij kunnen daar heel veel van vinden. De heer De Krom heeft zijn mening over de manier waarop dat in het verleden gegaan is al gegeven. De harde werkelijkheid is evenwel dat wij dat doen. Van daaruit is het verhaal: als wij dat geïmplementeerd hebben, hoe zorgen wij er dan voor dat dit land niet op slot hoeft voor economische ontwikkelingen?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): De staatssecretaris gebruikt heel veel woorden. Mag ik in de besluitenlijst laten opnemen dat hij toezegt om het in het wetsvoorstel op te nemen en anders een brief aan de Kamer te sturen met juridische argumenten waarom dat niet zou kunnen?

De **voorzitter**: Ik heb dat niet gehoord.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Nee, maar ik zou dat graag horen van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Geel**: De voorzitter heeft mij verzocht om het kort te houden, en ik luister altijd naar de voorzitter. Ik plaats nu een aantal kanttekeningen, zonder een eindoordeel te geven over amendementen. Er moet ruimte zijn om na te kauwen wat wij allemaal hebben gezegd. Vervolgens kunnen wij proberen om goede oplossingen te vinden. In die geest wil ik de komende twee weken handelen.

De heer **De Krom** (VVD): De reactie van de staatssecretaris is onnodig mild. De letterlijke tekst komt neer op een destructief amendement.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik ben inderdaad heel vriendelijk.

De heer **De Krom** (VVD): Dan zijn wij het eens en zwijg ik verder.

De heer **Samsom** (PvdA): Dit is geen destructief amendement. Ook in al zijn mildheid heeft de staatssecretaris aangegeven dat wij het inhoudelijk – los van de wettechnische argumenten die nog worden gezien – eens zijn: een project wordt getoetst aan de grenswaarden.

Staatssecretaris **Van Geel**: Nee, een project wordt getoetst aan het programma en het programma aan de grenswaarden.

De **voorzitter**: Deze discussie gaan wij nu niet overdoen, maar er is in mijn ogen een wezenlijk verschil tussen uw beider interpretaties.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat zie ik dan graag terug in de brief, want zo begreep ik het zojuist niet.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik kan voldoen aan het verzoek om zo veel mogelijk in de brief te beantwoorden, of wij gaan opnieuw in discussie. Het anticumulatiebeding waarnaar de heer Samsom vroeg, staat overigens in de concept-AMvB.

Het maatregelenpakket dat in het kader van deze kaderwet zal worden afgesproken met andere overheden, is ongehoord. Bij geen enkele andere norm, bijvoorbeeld op grond van de Kaderrichtlijn Water, is zo'n degelijke manier van samenwerken en vastleggen met elkaar afgesproken. Dat is uniek. Ik daag de Kamer uit om andere terreinen te noemen waarop in dezelfde mate wordt samengewerkt om normstellingen te halen; het is een majeure inspanning. Ik heb ook gewezen op de flexibiliteit. Het is echter begrijpelijk dat de Kamer een beeld wil hebben van het karakter en de hardheid van de maatregelen in het NMP en mogelijke alternatieven, voordat zij een definitief oordeel velt. Ik heb er begrip voor dat de Kamer daarbij een gevoel wil hebben. Daarom zal ik proberen om dat de komende veertien dagen op te roepen.

Het spijt mij dat ik een aantal concrete vragen van de heer Duyvendak nog niet heb beantwoord. Dat zal ik alsnog doen, te beginnen met de discussie over het (ont)koppelen. De passage in de voorlichting van de Raad van State gaat over de vraag wat er gedaan moet worden als er wordt ontkoppeld. In dat kader wordt een waarschuwing gegeven: als je ontkoppelt, neemt dat de rechtstreekse toetsing niet weg. Die passage moet worden gelezen in de context van de vraagstelling. Alle standjes inzake fout parkeren neem ik graag over. Wij hebben geprobeerd om een verzoek van de Kamer snel te honoreren. Ik hoop daarbij op wat meer medewerking van de gemeenten. Dit is geen verwijt. Wij zullen proberen om het zo snel mogelijk doen. Het juridische verschil tussen "gericht op" of "leidend tot" moet ik nader bezien. De juridische merites van deze beide begrippen kan ik niet precies begrijpen. Ik kan wel een gevoelswaarde geven aan deze woorden, maar er moet ook in juridische zin naar worden gekeken. Wij nemen maatregelen, waarvan elk jaar de effecten weer worden gemonitord. Als de effecten onvoldoende zijn, moeten er nieuwe maatregelen worden genomen. Dit is een simpele, duidelijke lijn. Hiermee wil ik het fijn stof uiteraard niet onder het vloerkleed vegen. Dit zijn gewoon heldere en duidelijke lijnen waar geen misverstand over bestaat. Het gaat om de effecten en die bereik je via maatregelen. Zijn de effecten onvoldoende, dan komen er nieuwe maatregelen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb het zelf niet bedacht, maar onder andere het NMP heeft ons op deze lacune gewezen: de afspraken die je onderling ook als overheden maakt, gaan over maatregelen en niet over effecten. Dus als de maatregelafspraken wordt nagekomen, kun je niet nog een volgende maatregel eisen, omdat je niet over het effect een afspraak hebt gemaakt. Dat is nu juist de discussie.

Staatssecretaris **Van Geel**: In wat ik nu zeg, zit een verzuchting die de heer Van der Staaij mij heeft ontlokt. Dat doet hij niet vaak, maar deze keer wel. Het is een terechte vraag, maar ik hoor ook heel veel vragen terug



van een groot aantal mensen die – zoals u zelf al zei – zeer nauw betrokken zijn bij de voorbereiding van dit wetsontwerp. Dan denk ik: ik zucht maar weer een keer. Soms wordt er vanuit deelaspecten gekeken, maar goed, ik heb deze verzuchting gedaan. Ik zal ernaar kijken of hiervoor een reële grond is en dan kom ik met een inhoudelijke reactie.

De heer Duyvendak noemde 2005 als een punt. Ik zie het hele punt niet. Als er vanaf 2005 projecten zijn gerealiseerd, zitten zij allemaal in de scenario's van het NMP en van Klaas van Egmond en dan wordt de vervuiling daarvan opgenomen in het totale pakket dat wij met elkaar nog moeten oplossen. Ik zie het probleem dus niet.

Op de kolencentrales kom ik nog terug.

De toetsing van de regels geschiedt volgens een model van Goudappel Coffeng. Het is dus van Goudappel, maar het NMP zal het reviewen. Daar heb ik dus geen buitenlanders voor nodig. Ik denk dat in Nederland de balans tussen wat men kan en wat men wil goed ontwikkeld is op dit dossier. Daarom heb ik er geen behoefte aan, naar het buitenland te gaan. Wij zorgen ook op dit dossier voor counterveiling powers.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het saneringstool is gemaakt door Goudappel Coffeng, maar het salderingstool – het zijn er twee – is gemaakt door het NMP. Misschien kunnen zij wederzijds elkaars tool bekijken, al wordt het dan toch een wat incestueuze relatie. Zij doen allemaal wat en zij beoordelen elkaar allemaal weer. Er zitten majeure keuzes in die modellen en ik zou graag zien dat zij transparant getoetst worden, misschien door de Rekenkamer of wie ook, en dat wij de uitkomst daarvan als Kamer ook gewoon te zien krijgen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik zal in de brief toelichten hoe de rolverdeling is en of er sprake is van een dergelijke relatie.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Heb ik het nu juist dat hetzelfde bureau Goudappel ook het NSL aan het doorlichten is op effectiviteit? De stapeling van bureaus is daarmee wel aangeduid, maar ik zou heel graag willen weten wat hun analyse is van de effectiviteit van het NSL zoals het tot nu toe geformuleerd is. Kunt u dat soort rapportages ook aan de Kamer toezenden?

Staatssecretaris **Van Geel**: Informatie over alles wat er gebeurt, ook de rekenmodellen die er gehanteerd worden, is of komt ter beschikking van iedereen. Het werkt alleen maar als het op transparante manier gebeurt. Ik ben overigens niet zo gevoelig voor wie wat doet, want dat wordt wel beoordeeld. Er vinden heel wat peer reviews plaats in dit land, waarin men elkaar bevraged en bekijkt. Dat vind ik een goede zaak, vandaar de transparantie en die wil ik ook handhaven bij alle stukken die beschikbaar zijn en komen. Ik heb ook al aangegeven dat wij bij dit wetsontwerp alle mogelijke moeite doen om alle informatie te geven over afgeleide producten zoals de AMvB of het nationaal plan, zodat u deze kunt betrekken bij uw oordeel over de structuur van de wet als zodanig.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik ben blij met de toezegging dat wij al die rapporten en doorlichtingen krijgen, maar

kunt u misschien ook aangeven wat wanneer beschikbaar komt? U komt immers toch nog met een brief.

Staatssecretaris **Van Geel**: Dat lijkt mij niet zo problematisch. Ja, dat kan.

De huidige modellen tonen een aantal problemen in de stedelijke gebieden aan en problemen in de verkeersinfrastructuur eveneens rondom de grote steden. Het is hanteerbaar in de voorbeelden die ik noemde, maar wij komen er straks nog op terug. Duitsland 3%: naar mijn beste weten is dat tot nu toe niet op problemen gestuit bij de Europese Commissie. Al die kleine projecten – laten wij dat niet vergeten – worden qua milieueffect gecompenseerd. Het is een anti-bureaucratiemaatregel. Het is geen anti-milieumaatregel, maar een anti-bureaucratiemaatregel. De effecten van alle kleine projecten op luchtkwaliteit worden allemaal via maatregelen gecompenseerd. Die worden echter niet individueel getoetst. De bekende bureaus verdienen daar geen geld aan. Dat is het punt. Als het wordt verlaagd naar 1,5%, verdubbelt het aantal NSL-projecten van 300 naar 600. Het gaat om die orde van grootte. Nogmaals, het idee mag niet post vatten dat, doordat wij een groot aantal projecten buiten de deur zetten, de milieueffecten daarvan niet gecompenseerd zijn. Ik ben ervoor om die te bewaken. Ik meen dat daar goed in voorzien is.

Ik ben blij met de praktische opstelling van de heer De Krom. Wij zullen beiden de komende twee weken benutten, ieder op basis van de eigen verantwoordelijkheid, om na te gaan wat de precieze verschillen en overeenkomsten zijn. In ieder geval wil hij niet het kind met het badwater weggooien. Wij zullen nog een discussie hebben over wat het meest praktisch en effectief kan zijn. Ik ben ook blij dat wij er geen ideologische discussie, maar een praktische discussie van maken. Wij zullen kijken wat wel en niet mogelijk is.

De heer **De Krom** (VVD): Het kan wel, maar je moet het ook willen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Het gaat om de vraag of de risico's in uw voorstel groter zijn dan bij ons voorstel. Dat is het enige wat voor mij telt. Mijn doel hierbij is namelijk risicoreductie.

Voorzitter. Ik dank de heer Van der Staaij voor zijn manier van redeneren bij dit dossier. Ik hoop oprecht dat hij ook voor een voortvarende behandeling van dit project is. In de komende veertien dagen zal ik trachten de robuustheid van het NSL aan te geven in die zin dat het wel degelijk relevant is. Ik ben werkelijk overtuigd van dit type werken: een milieudoel, gecodificeerd en hard afspreken met alle overheden. Daarvoor stel ik meer dan 1 mld. beschikbaar. Als later aan mij gevraagd wordt "opa, vertel nog eens over vroeger", ben ik van plan om hierover te vertellen. Ik voel de steun voor dit verhaal dat in de afgelopen twee jaar gerealiseerd is. Wij moeten het in de komende twee weken alleen nog goed en netjes "materialiseren".

De **voorzitter**: Ook ik heb geconstateerd dat er een hartstochtelijke betrokkenheid is bij het verbeteren van de luchtkwaliteit. Ik bied de mensen op de publieke tribune mijn excuses aan voor het feit dat het debat soms nogal technisch en inhoudelijk was. Het debat was namelijk niet altijd even gemakkelijk te volgen. Wel was de betrokkenheid heel duidelijk.

Er is zojuist een traject afgesproken en dat zal ik niet herhalen.

De staatssecretaris informeert de Kamer nog over zijn oordeel over de amendementen en de motie. Voorts zal hij de Kamer over andere zaken informeren. Tevens wordt de Kamer door hem nog geïnformeerd over het maatregelenpakket, waarbij de status en de hardheid van de maatregelen aangegeven worden. Is dit laatste ook voor 4 oktober aanstaande mogelijk?

Staatssecretaris **Van Geel**: Dat moet wel, omdat een aantal Kamerleden het oordeel mede laat afhangen van de hardheid van het verhaal.

De **voorzitter**: Ik heb geconstateerd dat een ieder eraan werkt dat er in principe voor het verkiezingsreces over dit wetsvoorstel gestemd kan worden. Ik dank de mensen op de publieke tribune, de staatssecretaris en zijn ambtenaren.

Sluiting 17.37 uur.