

Vergaderjaar 2012–2013

**30 175**

**Besluit luchtkwaliteit 2005**

**Nr. 163**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 27 mei 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport hebben op 3 april 2013 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **de Leefomgeving**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
P. Jansen

De voorzitter van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport,  
Neppérus

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Tijdink

**Voorzitter: Paulus Jansen**  
**Griffier: Vermeer**

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Bisschop, Remco Dijkstra, Dik-Faber, Fokke, De Graaf, Paulus Jansen, Klein, Ouwehand, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar Ministerie.

Aanvang 14.00 uur

De **voorzitter**: Ik heet de Staatssecretaris, die hier deze week al aardig wat uurtjes heeft doorgebracht, wederom welkom, net als haar medewerkers, de belangstellenden op de publieke tribune en de collega's. Voordat ik het woord geef aan mevrouw Ouwehand, wil ik vaststellen wat we doen met de brief over geluidsreductie in Geilenkirchen die rond het middaguur is gestuurd door de Staatssecretaris. Mijn suggestie is dat iedereen die deze brief wil betrekken bij het debat, dat ook kan doen en dat we sowieso in de procedurevergadering bezien hoe we de brief gaan afhandelen. Dus mocht u daartoe aanleiding zien, dan kunt u de brief gerust gebruiken.

Aangezien mijn collega Van Gerven verhinderd is, voer ik namens de SP het woord. Ik vraag mevrouw Van Veldhoven om gedurende mijn termijn het voorzitterschap over te nemen. Ik stel voor de eerste termijn een spreektijd van zes minuten voor en maximaal twee interrupties. Het woord is aan mevrouw Ouwehand.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ik heb een huishoudelijke mededeling vooraf. Ik heb straks nog andere debatten in de plenaire zaal, dus zal ik het AO voortijdig verlaten. Mijn medewerker luistert echter nauwgezet mee tijdens de beantwoording door de Staatssecretaris. Ik heb nog een ander punt vooraf. Dankzij een nogal sluwe interventie van de VVD is de Minister van VWS vandaag niet bij dit AO aanwezig en hebben we morgen een schriftelijke ronde waarin we vragen kunnen stellen die op haar terrein liggen. Ik vind dit ongelooflijk onhandig. Ik stel nu alvast voor dat we in ieder geval de plenaire afronding gezamenlijk doen en dat we dus een VSO aanvragen over het schriftelijke overleg. Ik wil de VVD vragen om voortaan niet meer op het laatste moment dit soort gekke wijzigingsvoorstellen te doen. Misschien reageert de VVD-woordvoerder hier straks nog op.

Ik begin mijn inbreng. Mensen hebben recht op een gezonde leefomgeving. Die mag niet in gevaar worden gebracht door economische activiteiten van een ander. Dat is geen privéopvatting van mij of de PvdD, dit staat gewoon in de Grondwet. De overheid heeft een zorgplicht. Artikel 21 luidt: «De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.» We moesten eens weten hoe vies onze lucht is! Naast snelwegen is de agrarische sector de grootste veroorzaker van luchtvervuiling. De stikstof en fijnstof die uit veehouderijen komen, vormen een groot gevaar voor de gezondheid van omwonenden. Hoe groot dat gevaar is, is niet duidelijk omdat er geen metingen worden gedaan op het platteland. De nu beschikbare gegevens komen voort uit monitoring, uit vergunningvoorschriften en uit berekeningen. Dat is een papieren werkelijkheid. Wij willen dat de Staatssecretaris vandaag toezegt dat er daadwerkelijk gemeten gaat worden op het platteland, waarbij alle factoren worden meegenomen die een risico kunnen vormen voor de volksgezondheid, en dat de resultaten van deze metingen online gepubliceerd worden en ook worden meegenomen in de vergunningverlening. Ik overweeg een motie op dit punt. De PvdD wordt in haar pleidooi gesteund door de GGD. Uit

rapporten van de Gezondheidsraad en het Institute for Risk Assessment Sciences (IRAS) blijkt dat de relatie tussen volksgezondheid en veehouderij moeilijk te leggen valt en dat er veel te weinig data beschikbaar zijn omdat er niet gemeten wordt. Dat laatste moet snel gebeuren. Ik verneem graag een reactie.

De kwaliteit van leven moet dus centraal staan, ook in de vergunningverlening. Dat is nu niet het geval, zoals ook de Gezondheidsraad concludeert. De raad heeft ook geconcludeerd dat geurhinder niet serieus wordt meegenomen in de vergunningverlening en handhaving. Wat is hierop de reactie van de Staatssecretaris? Zal de kwaliteit van leven centraal staan in de nieuwe Omgevingswet? Houdt dat ook in dat de vergunningverlening voor uitbreiding en nieuwe activiteiten hierop zal worden afgestemd? Nu is het tegendeel het geval. Mensen moeten betrokken worden bij de vergunningverlening in verband met activiteiten die de kwaliteit van leven en leefomgeving kunnen aantasten. Hoe gaat de Staatssecretaris dit allemaal borgen, zodat de kwaliteit van de leefomgeving kan worden geborgd?

Fijnstof uit veehouderij is een groot milieu en gezondheidsprobleem. Vorig jaar overschreden 64 veehouderijen de fijnstofnorm. Hoeveel zijn het er nu? Hoeveel mensen wonen in de omgeving van deze veehouderijen en lopen daarmee gezondheidsrisico's vanwege het economisch gewin van iemand anders? Ook dit jaar weer wordt er 10 miljoen aan subsidie uitgegeven voor fijnstofmaatregelen. De veehouderij blijft dus op kosten van de maatschappij de gezondheid in gevaar brengen. Is het kabinet van plan dit volgend jaar weer te doen, dus weer maatregelen te treffen op kosten van de belastingbetaler? Of gaat het optreden bij de bron en de veehouderij daadwerkelijk aanpakken?

Gemeenten is gevraagd op basis van het activiteitenbesluit actie te ondernemen tegen veehouderijen die een knelpunt zijn in het kader van fijnstof. Hoe hebben de gemeenten op deze opdracht gereageerd? Hebben ze actie ondernomen? Zijn de knelpunten nu opgelost?

Ik sluit af met de brief over het stikstofbeleid. De Gezondheidsraad concludeert in een tamelijk pittig rapport dat de regering te weinig doet om de uitstoot van fijnstof te verminderen. De reactie van het kabinet hierop is volstrekt onvoldoende. De Staatssecretaris erkent de invloed van stikstof op de gezondheid, maar zegt ook: ik doe al hartstikke veel om stikstof in het milieu te verminderen. De raad concludeert echter dat het niet genoeg is en dat de afname stagneert. De Staatssecretaris zet zich in EU- en in internationaal verband in voor maatregelen, maar vergeet de hand in eigen boezem te steken. Zij zegt dat zij het belangrijk vindt om aan de voorkant van de keten te sturen, maar noemt vervolgens maatregelen als schone motoren en stikstofarm veevoer in plaats van de voor de hand liggende opties van het verlagen van de maximumsnelheid en het verkleinen van de veestapel, om maar eens wat te noemen. Waarom noemt de Staatssecretaris deze maatregelen niet? Is zij alsnog bereid deze opties op te nemen in het stikstofbeleid? Ook op dit punt overweeg ik een motie. Is de Staatssecretaris op zijn minst bereid gehoor te geven aan de indringende oproep van de Gezondheidsraad om het stikstofbeleid te intensiveren?

De kwaliteit van onze leefomgeving is van uitermate groot belang voor onze volksgezondheid: gezonde lucht, gezond water en een gezonde en vruchtbare bodem en geen geluidsoverlast waar je ziek van wordt. Iedere burger heeft daar recht op, maar we lijken dit doel niet in beeld te krijgen. De Staatssecretaris vindt toch niet dat de beleving van 130 km/u en het ongelimiteerd kunnen produceren van plofkippen en karbonaadjes belangrijker zijn dan de gezondheid van onze inwoners? Als het antwoord hierop «nee» is – dat hoop ik – moet de Staatssecretaris ook toegeven dat de tijd van end of pipe solutions voorbij is en vervolgens de vervuiling bij de bron aanpakken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Iedereen heeft recht op een gezonde en veilige leefomgeving. In Nederland werken we daar ook hard aan met elkaar. We kampen echter nog steeds met lokale luchtverontreiniging, geluidsoverlast en bodemverontreiniging. En we doen structureel aan normopvulling, waardoor we steeds tegen de kritische grenzen aan zitten. Dat moet anders, ook voor een eerlijker beeld van de stand van zaken.

Eerst een algemeen punt over de handelwijze bij het Besluit hernieuwbare energie. De discussie over de transitie naar duurzaam ligt gevoelig. De Kamer moet haar controlerende taak goed kunnen uitvoeren. D66 betreurt het dan ook echt dat dit besluit naar de Kamer is gestuurd tijdens het reces, tegen de procedures in. Kan de Staatssecretaris inzicht geven in de vraag hoe en waarom dit is gebeurd? Hoe voorkomen we dat dit zich in de toekomst nog eens voordoet? We zijn met alle liefde bereid om hart te werken, maar we moeten wel weten wanneer we stukken kunnen verwachten en we moeten ook voldoende tijd hebben om ernaar te kunnen kijken.

De meeste Nederlanders verblijven de meeste tijd op plekken waar de meeste luchtverontreiniging is. We hebben strikte Europese normen, maar in Nederland doen we een beetje alsof dat streefcijfers zijn. Onderkent de Staatssecretaris dit verschil? Welke consequenties verbindt zij daaraan? Momenteel wordt er beleid gemaakt op basis van modellen van het RIVM. Dat zijn echter modellen die vol onzekerheden zitten en afwijkingen kennen van 10% tot 15%. Volgens het PBL kan het aantal stikstofoverschrijdingen in 2015 hierdoor weleens twee- tot zesmaal hoger zijn dan verwacht. Verder zijn er veel knelpunten die net onder de norm zitten. Is de Staatssecretaris bereid tot het invoeren van een bandbreedte waarop gestuurd wordt, zodat we rekening houden met de onzekerheid in de modellen en voorkomen dat we in de realiteit over de grens heen zullen gaan? Een strikte norm dus en geen streefcijfer. Kan de Staatssecretaris een nieuwe knelpuntenlijst opstellen die gebaseerd is op zo'n bandbreedte, zodat we een beter beeld krijgen van het echte aantal potentiële knelpuntlocaties in Nederland?

Ultrafijnstof en roet zijn eigenlijk de meest schadelijke stoffen. Daar komen we steeds meer achter. Toch hebben we daar nog geen norm voor. Ik weet dat hierover gesproken wordt in Europees verband. Ik neem aan dat de Staatssecretaris zich er hard voor maakt dat deze normen er snel komen. Kan zij zich ook inzetten voor een verlaging van de huidige normen voor fijnstof en stikstofdioxide, zoals wordt aanbevolen door de Wereldgezondheidsorganisatie? Overigens betreurt ook mijn fractie het dat we deze discussie niet kunnen voeren in aanwezigheid van de Minister van Volksgezondheid.

Ik kom op de rol van de gemeenten. Met name binnen de bebouwde kom kan verkeer de lokale luchtkwaliteit sterk beïnvloeden. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij de gemeenten een grotere rol geeft bij beslissingen over snelheden op stukken rijksweg waarlangs veel mensen wonen? Utrecht en Amsterdam willen hun milieuzones uitbreiden. Dat zijn mooie lokale initiatieven, maar we moeten voorkomen dat we nationaal een soort lappendeken krijgen waarbij elke stad een eigen systeem hanteert. Mijn fractie heeft samen met de CDA-fractie gevraagd om één systeem waarvan alle gemeenten gebruik kunnen maken. Hoe staat het met de uitvoering van de aangenomen motie?

Wij spreken over heel abstracte zaken als modellen, knelpunten, overschrijdingen en meetpunten, maar voor mensen met een longaan-doening is het simpelweg een zaak van wel of niet naar buiten kunnen, wel of niet op de fiets kunnen, wel of niet boodschappen kunnen doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mevrouw Van Veldhoven had het net over de milieuzones. Haar partij en de mijne trekken op een aantal dossiers samen op, juist om steden zelf de bevoegdheid te geven om te

besluiten hoe ze bepaalde dossiers willen inrichten. Denk aan het openbaar vervoer en de Winkeltijdenwet. Is het op dit dossier ook niet handig om te regelen dat gemeenten zelf kunnen besluiten in plaats van er een stop in te bouwen door te zeggen: nee, we moeten een uniform, landelijk systeem hebben?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het verschil tussen een mkb'er die in een bepaalde stad wel of niet opengaat en een milieuzonering is dat die mkb'er met zijn winkel in Den Haag niet zomaar morgen besluit om zijn winkel naar Leiden te verplaatsen. Bij milieuzonering gaat het om mensen, met name ondernemers, die het hele land doorgaan. Ik vind het belangrijk dat we overal weten wat het gehanteerde systeem is, zodat we ons niet in elke stad opnieuw hoeven te verdiepen in de regels om boetes te voorkomen. De steden die dat willen, moet het gemakkelijker gemaakt worden om iets in te voeren en tegelijkertijd moet een wirwar van regels door heel Nederland voorkomen worden. Niet iedere stad hoeft opnieuw het wiel uit te vinden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als je met een bestelbus of een vrachtwagen het land doorgaat, moet je overal een binnenstad in kunnen of weten dat je er niet in kunt. Bedoelt mevrouw Van Veldhoven dat? Nee? Ik hoor het antwoord zo wel. De luchtkwaliteit is echter heel lokaal. De ene stad heeft er veel meer last van dan de andere. Stel dat de gemeenten verantwoordelijk zijn voor de leefomgeving en de luchtkwaliteit, moet je ze dan ook niet de middelen geven om dat waar te kunnen maken?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Volgens mij is er meer sprake van een spraakverwarring dan van een inhoudelijk groot verschil. Ik licht het graag nog even toe. Ik zou niet willen dat we in elke gemeente bijvoorbeeld een andere grenswaarde hanteren op basis waarvan het verkeer al dan niet wordt toegelaten tot de binnenstad. Stel dat je een bepaald type bestelwagen hebt. Als er een uniforme milieuzonering is, kun je je daarop voorbereiden. Als iedere stad zijn eigen grens hanteert, wordt het heel ingewikkeld voor ondernemers of mensen met een leaseauto om te bepalen op basis van welke normen ze hun wagen moeten aanschaffen om in een binnenstad te kunnen komen. We willen gemeenten meer ruimte geven om zelf maatregelen te nemen, maar we moeten voorkomen dat er een lappendeken ontstaat. Laten we één systeem bedenken dat goed herkenbaar is, zodat mensen weten: nu kom ik in een zone waar ik wel of niet in mag.

Ik was gebleven bij mijn opmerking over abstracte zaken. Voor mensen met een longandoening is het simpelweg een vraag of ze wel of niet met de fiets kunnen en wel of geen boodschappen kunnen doen. Het gebrek aan goede informatie over luchtkwaliteit op een bepaalde dag is zorgelijk. In bijna heel Nederland is er pas een smogalarm als er meer dan 200 microgram fijnstof in de lucht zit. Maar in België en in Limburg waarschuwt de overheid al bij meer dan 70 microgram. Veel kwetsbare groepen moeten hun gedrag dan immers al aanpassen om geen schade te ondervinden. D66 wil dan ook dat we de informatievoorziening verbeteren. We moeten niet pas ingrijpen als het stoplicht al op dieprood of paars staat. Al bij oranje moeten we burgers attenderen op eventuele schadelijke gevolgen, opdat ze zelf hun gedrag hierop kunnen aanpassen. Is de Staatssecretaris bereid om eerder zo'n smogalarm af te geven? Is zij bereid om de informatievoorziening te verbeteren, bijvoorbeeld door meer gebruik te maken van moderne media of door met omroepen in overleg te gaan?

Ook bij geluidsoverlast hebben we te maken met problematische metingen, in dit geval in Geilenkirchen. De brief die de Staatssecretaris vlak voor dit AO heeft gestuurd, heb ik eerlijk gezegd nog niet kunnen lezen. Ik ga nu dan ook uit van de beantwoording door de Staatssecre-

taris. Overigens is het wel van belang dat wij stukken op tijd krijgen. Anders kunnen wij het debat niet goed voeren, en dat is zonde. De brief gaat over AWACS. De Staatssecretaris heeft het over een flinke afwijking, maar ondertussen zegt zij dat het meetsysteem prima is. Dat is een logica die ik niet helemaal volg. Is de Staatssecretaris bereid om met betere oplossingen te komen voor de geluidsreductie van 35%? Klopt het dat de rijksoverheid de cofinanciering voor het meetnet terug lijkt te trekken? Daardoor voelen mensen zich niet serieus genomen. Als wij met elkaar 35% afspreken, moet het ook echt te meten zijn. Mensen verwachten dan terecht van het Rijk dat het bijdraagt aan de meetinfrastructuur. De afgelopen 30 jaar is de geluidsoverlast nauwelijks afgenomen.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ja, dit is het laatste punt. Dit heeft alles te maken met de normopvulling. Is de Staatssecretaris bereid tot het instellen van een nationaal programma geluid, waarin wij duidelijke afspraken met elkaar maken over wie, regio of Rijk, wanneer welke verantwoordelijkheid heeft en hoe wij voor geluidsknelpunten tot een reductie komen?

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Centraal in dit debat staan luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Wij kunnen dat natuurlijk op verschillende manieren ervaren. Het zijn twee indicatoren voor de kwaliteit van de leefomgeving, en laten wij het daarover nu net hebben... Wij willen die graag centraal stellen, maar dan wel de leefomgeving rondom die verschrikkelijke windturbinecentrales waarmee Nederland helemaal vol wordt gebouwd. Het zijn objecten die thuishoren onder het kopje «hinderlijke industrie», vandaar dat ze thuishoren in dit debat. Ik spreek dan ook vaak van windcentrales of windturbines. De plaatsing van de laatste 1.200 à 1.500 stuks tot 2020 zal in eerste instantie gebeuren in Flevoland, Noord-Holland, Groningen, Drenthe en Zeeland. Wij gaan het daar uiteraard nog een keer over hebben, want het plan ligt er net een week. Er zijn echter locaties bij die zelfs te boek staan als windarm, waardoor de turbines een piekhoogte moeten krijgen van 198,5 meter. Dat is hoger dan de Euromast en een derde hoger dan de hoogste gebouwen hier in Den Haag. Daar willen wij het platteland vol mee zetten. Dat is gekkenwerk! De PVV zal hierop tijdens de behandeling van de structuurvisie windturbines nader ingaan. Wel wil ik er nu alvast een paar punten uithalen, omdat het in dit debat om de leefomgeving gaat. Wij komen op voor gedupeerde en nog door de overheid te duperen bewoners. Zij zien vaak de waarde van hun onroerend goed schrikbarend dalen. Zij worden namelijk getroffen door laagfrequent geluid in de vorm van een welhaast onhoorbare bromtoon, die vooral in de stille gebieden zorgt voor vreselijke overlast. De bewoners hebben te maken met slagschaduw, oftewel het stroboscoopeffect. Dat zijn twee gekmakende ervaringen. Ik heb mij voorafgaand aan dit debat door heel Nederland goed op de hoogte laten stellen van deze twee effecten en ze ook zelf ervaren. De effecten worden tot nog toe echter genegeerd door de overheid. Uiteindelijk worden de klagers door de belanghebbenden in de gekkenhuishoek geplaatst. Je kunt het bijna als volgt samenvatten: de gemeente stuurt de klagers naar de provincie, de provincie zegt «u moet bij de gemeente en de centrale overheid zijn» en de centrale overheid zegt «u moet bij de provincie en de gemeente zijn». Dan wordt 't het gekkenhuis van Thorbecke en komen de bewoners recht tegenover de overheid te staan. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil even bekijken of er ook feiten liggen onder dit emotionele pleidooi tegen windmolens van mijn PVV-collega. Kunt u mij vertellen hoeveel mensen op dit moment

geluidsoverlast van windmolens ervaren en hoeveel mensen geluidsoverlast van snelwegen?

De heer **De Graaf** (PVV): Mevrouw Van Tongeren heeft niet goed opgelet. Ik ben zeer feitelijk. Natuurlijk zit er een stukje emotie in, maar ik kom op voor mensen, en dat is bij GroenLinks weleens anders. Hoeveel mensen hebben er last van? Ik heb de afgelopen weken heel veel mensen in het land gesproken. Laat ik zeggen dat ongeveer 80% à 90% van deze mensen last heeft van die rare windturbines, van die windreactoren, die windmolencentrales. Langs de snelwegen is er inderdaad ook sprake van geluidsoverlast, maar dat is geen stiltegebied. Ik heb het hier over stiltegebieden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Er staan geen windmolens in stiltegebieden in Nederland. Er zijn circa 500.000 mensen die op basis van de afgesproken normen te veel geluidshinder ondervinden van snelwegen. Bij geluidsoverlast veroorzaakt door windturbines gaat het om 180.000 woningen.

De heer **De Graaf** (PVV): Dan heeft mevrouw Van Tongeren andere ervaringen dan ik. Natuurlijk zijn er veel mensen langs de snelwegen die last hebben van geluidshinder. Dat ontken ik ook niet. Ik onderken dat mensen last hebben van auto's die voorbijrazen. Gelukkig maken auto's geluid. Dat is maar goed ook, want anders zouden blinden en slechtzienden nergens kunnen oversteken. Een beetje geluid is dus wel prettig.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik ben blij te horen dat de PVV zich zorgen maakt over blinden en slechtzienden die de snelweg willen oversteken; dat is vast een hele geruststelling.

De heer **De Graaf** (PVV): Auto's rijden niet in de stad, volgens mevrouw Ouwehand. Maar dat wil ze natuurlijk ook vermijden.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Nee, volgens mij had u het over snelwegen. Ik wil graag een invuloefening doen. De PVV is er misschien verbaasd over, maar ik vind kritische vragen over de overlast die windmolens zouden veroorzaken terecht. Ik ken echter ook heel veel mensen die zich grote zorgen maken over de aantasting van hun woonomgeving omdat er per se een nieuwe snelweg moet komen. Dan is de PVV minder voor de burgers. We kunnen in plaats van «snelweg» ook «mestvergisters» invullen of «megastallen». Denkt de PVV zelf dat zij een geloofwaardige kritische bijdrage levert of maakt zij het de Staatssecretaris wel heel makkelijk om deze kritische vragen weg te wuiven omdat ze wel heel selectief geformuleerd zijn?

De heer **De Graaf** (PVV): Een lange vraag en een heel simpel antwoord. De PVV maakt zich zorgen om burgers die vermalen worden door overheden. De PVV laat een nuchter, kritisch en realistisch geluid horen. Wij zijn inderdaad vaak voor de uitbreiding van snelwegen. De economie moet immers draaien. Dat is het verschil tussen de PvdD en de PVV, althans op dit punt. Er zijn natuurlijk legio verschillen, maar ik ga ze niet allemaal opnoemen. De een hangt een vaag soort groen socialistisch geloof aan, met allerlei doctrines en dergelijke. Je moet je daarin helemaal verliezen, waardoor je de feitelijkheid helemaal kwijtraakt. De ander, de PVV, zegt: we kijken nuchter naar de omstandigheden. Die windmolens of -turbines veroorzaken overlast. Ik heb taxatierapporten gezien. Mensen zien de waarde van hun huis halveren. Ik vind dat ik dan voor die mensen moet opkopen ... pardon, opkomen. Opkopen willen die groene bewegingen. Die zeggen immers: met belastinggeld moet je zwijggeld betalen.



Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dan is de conclusie toch dat de PVV mensen die de waarde van hun woning zien dalen vanwege de komst van een snelweg, een mestvergister of een megastal, gewoon in de kou laat staan en in het fijnstof laat stikken of in de stront laat zakken. Dat mag, maar zeg dat er dan eerlijk bij.

De **voorzitter**: Ik hoor geen nieuwe vraag, maar u mag daarop reageren, mijnheer De Graaf.

De heer **De Graaf** (PVV): Volgens mij hebben wij maandag een MIRT-overleg. Dan zitten wij geloof ik zo'n acht uur op elkaars lip en gaan wij er eens lekker een robbertje over vechten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De vraag is of dit niet het verkeerde debat is. Als u als een donquichot een kruistocht tegen de windmolens wilt voeren, kunt u in het AO Energie, dat wij binnenkort hebben, een pleidooi tegen windmolens en voor gaswinning houden. Overigens zijn de huizenprijzen in een bepaalde regio van Nederland door dat laatste sterk aan het dalen. Probeert u nu een principieel punt te maken? Ik zou dat zeker op prijs stellen, maar trek het dan ook door naar snelwegen en geluidsoverlast elders en steun het voorstel van D66 om te komen tot een nationale aanpak van geluidsoverlast, waarbij wij reductiedoelstellingen vastleggen voor plaatsen waar mensen veel geluidshinder ondervinden, los van de vraag waardoor deze veroorzaakt wordt. Dat maakt voor de mensen die 's nachts in hun bed liggen en niet kunnen slapen van de herrie immers niet uit.

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

De heer **De Graaf** (PVV): Het gaat erom wat dat geluid oplevert. Met een nationale aanpak van geluidshinder mag je de economische activiteit van dit land niet terugschroeven. We hebben al zo veel last van de crisis en bovendien verergert dit kabinet de crisis, op veel punten overigens gesteund door D66. Ik pak de windmolens eruit. Ik vind het hypocriet van alle aanwezige gelovigen op het groen-socialistische vlak om te doen voorkomen alsof de PVV aan het shoppen is. Elke partij doet dat. Ik laat een nuchter, realistisch geluid horen, op elk vlak. De pot verwijt de ketel, et cetera. In dit geval is de ketel geen ketel. Kom niet aanzetten met het aantal banen dat de windmolens zouden opleveren, want dat zijn allemaal zwaar gesubsidieerde melkertbanen. Die windmolens kosten tot 2020 zeker nog 15 miljard euro en dan hebben we het nog niet eens over de bekabeling die aangelegd moet worden. De energierekening zal hierdoor alleen maar stijgen. Oftewel: we zadelen Nederland op met een energieramp. Als er in zo'n nationaal geluidsakkoord wordt opgenomen dat het de economische activiteit niet mag schaden en er tegemoet wordt gekomen aan de PVV-wensen, dan gaan we eens babbelen.

De **voorzitter**: Ik heb niet de indruk dat het interruptiedebat tot erg veel voortschrijdend inzicht leidt aan beide kanten, maar we gaan rustig door.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Volgens mij was het punt dat ik maakte helder. Er zit geen principiële keuze achter om mensen te beschermen tegen geluid. Het is gewoon een kruistocht tegen windmolens. De PVV stuurt liever geld naar Rusland dan naar windmolens buiten Nederland. Dat is een politieke keuze waarover wij verder niet hoeven te debatteren.

De **voorzitter**: Ik hoor geen nieuwe vraag.

Mevrouw **Fokke** (PvdA): De PVV houdt een heel interessant verhaal. Ik houd van «boter bij de vis». Je kunt wel een verhaal houden en zeggen



dat het allemaal zo erg is met die windmolens, maar dan mag ik er in alle redelijkheid van uitgaan dat er ook een plan is. In Denemarken heeft men al heel vergaande regelgeving op het gebied van laagfrequent geluid. Bedoelt de PVV nu te zeggen dat zij het zo serieus neemt, dat wij binnenkort een initiatiefvoorstel van haar mogen ontvangen over laagfrequent geluid?

De heer **De Graaf** (PVV): Laat u zich verrassen. Ik denk dat u aardig op de lijn zit, zeg ik tegen mevrouw Fokke. Niks beter dan het Deense voorbeeld volgen. Maar daarover straks meer.

Mensen komen uiteindelijk lijnrecht tegenover de overheid te staan en worden vermalen. Wij houden bij ruimtelijke ordening rekening met de boomarter en met slechts 149 bomen langs de A27, met de zandhagedis en de korenwolf, maar met de mens wordt bij de plaatsing van windmolens absoluut geen rekening gehouden, behalve dan met die paar mensen die er rijker van worden.

Ten aanzien van de geluidsnormen voor luchthavens, spoorlijnen, snelwegen en industrie heeft Nederland zichzelf reeds strenge normen opgelegd. Een verhoging van 1 dB is dan al genoeg om de mensen naast de A13 in de pen te laten klimmen en te laten praten over een «muur van geluid die wordt opgetrokken». Wij praten dan ook graag over het grijze gebied in de geluidsnormen: het laagfrequente geluid tussen 0 en 125 hertz. In de officiële stukken op de site van de rijksoverheid staat namelijk dat sommige mensen hiervoor gevoelig kunnen zijn. Dat is al een aardige erkenning van de overheid. Toevallig kom ik al die mensen tegen. Waarom staat het in Denemarken wel in de wetgeving en in Nederland niet? Mensen dienen beschermd te worden tegen deze overlast, helemaal in de nacht. Iedereen heeft immers recht op een goede nachtrust, vandaar de kardinale vraag of de Staatssecretaris bereid is, met een voorstel te komen om, net als in Denemarken, de normen voor laagfrequent geluid op te nemen. Ik heb het dan over maximaal 20 dB binnen en buiten woningen.

Dan is er nog het probleem van de slagschaduw, het stroboscoopeffect. Je zult maar een paar van die krenge in je omgeving hebben! Je hebt een mooi huis gekocht in een stiltegebied of – ik zal mij niet houden aan de definitie van mevrouw Van Tongeren – een stil gebied; laten we even buiten de dogmatiek blijven. Neem Oost-Drenthe. De mooie gebieden daar worden verstoord. Je zult maar in je duurbetaalde woning zitten die over een paar jaar gewoon de helft minder waard is dankzij deze molens. Je wordt helemaal gek van het stroboscoopeffect. De zon schijnt tussen een paar windmolens door en je wordt letterlijk niet goed. Wij vinden de huidige normen veel te soft. De aanwijslocaties zijn namelijk open landschappen. Naast horizonvervuiling – de natuurlijke horizon wordt vervuild – is er sprake van slagschaduw met een veel verder bereik dan nu gezegd wordt; veel meer mensen hebben er last van. Ik vraag de Staatssecretaris dan ook om deze norm aan te scherpen, opdat mensen beschermd worden.

Een aantal milieuclubs, waaronder Milieudefensie, wilde de omwonenden laten meeprofiteren van de windturbine. Dat is natuurlijk vlek op vlek: mee laten profiteren van de windturbine. Je profiteert er al niet van – het kost heel veel belastinggeld en de energiebelasting gaat ervan omhoog – en dan nog zeggen dat mensen kunnen meeprofiteren. «De burens mogen ook een zakcentje krijgen.» Dan heeft men het over een korting op de energierekening van ongeveer € 125 per jaar. Tel uit je winst! Dat is geen schadevergoeding, maar zwijggeld, betaald uit de belastingpot. Mensen die daar wonen willen gewoon weer normaal kunnen slapen en niet 's nachts de wekkerradio aan moeten zetten om in slaap te kunnen vallen. Ze willen niet met hun busje, dat ze gelukkig hebben, het gebied uitrijden om tien kilometer verderop te slapen. Die dingen gebeuren namelijk. Ze willen

in het uiterste geval een normale prijs voor hun woning die door de windmolens bedreigd wordt.

De **voorzitter**: Ik vraag u om af te ronden, mijnheer De Graaf.

De heer **De Graaf** (PVV): Ga maar eens praten met de mensen die in de omgeving van windmolens wonen. We hebben het over Noord-Holland, over Groningen en over Drenthe. Een huis staat vijf jaar te koop. Er komt een kijker en zijn eerste vraag is: komt er een windmolen? Bij het antwoord «ja» is de potentiële koper uit het huis verdwenen en mag je weer vier maanden wachten op een volgende potentiële koper. Dat is de realiteit. We hebben het over Sint-Philipsland, waar de waarde van woningen sinds de komst van windmolens met 12 miljoen euro gedaald is. Ik wil dat hiernaar goed gekeken wordt, vandaar mijn eerder gestelde vragen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Dat waren zo wat interessante gedachten van de PVV. Als de energie niet van windmolens komt, moet ze maar uit de nieuwe kolencentrale komen, met alle protesten uit de omgeving van dien. Wat mij betreft hebben deze mensen groot gelijk. Wat voor luchtverontreiniging levert een kolencentrale immers niet op!

Bij luchtkwaliteit gaat het niet om de vraag of we net wel of net niet de doelen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) halen maar hoe we de lucht schoner krijgen en gezondheidsschade kunnen voorkomen. De ChristenUnie vindt het prima om het NSL te verlengen, maar wat is de ambitie voor deze twee jaar: gaan we alleen monitoren of gaan we ook keihard werken aan het verbeteren van de luchtkwaliteit? Ik vind het echt zorgelijk dat zo'n groot aantal locaties vlak onder de grenswaarde zit. Steeds meer wegbeheerders geven een onderbouwing bij hun monitoringsgegevens voor het NSL, maar het gaat nog steeds om slechts de helft van de wegbeheerders, en volgens mij zelfs nog iets minder. Wat gaat de Staatssecretaris doen om van alle wegbeheerders gegevens te krijgen?

Ik ben blij dat de Staatssecretaris onderschrijft dat verdere vermindering van Europese emissies mogelijk is door aanscherping van de nationale emissieplafonds in de NEC-richtlijn, maar waarom richt zij zich in Europa op de periode 2025–2030, en niet op een vroegere periode? Wat is precies haar ambitie? De huidige normen voor fijnstof zijn nog steeds twee keer hoger dan de Wereldgezondheidsorganisatie adviseert. Is de Staatssecretaris bereid om ook te komen met een norm voor roet en deze wettelijk vast te leggen?

Over de modellen voor luchtkwaliteit hebben we in januari een dertigledende debat gehad, in het bijzonder over het meten en berekenen van de luchtkwaliteit.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik hoor mevrouw Dik-Faber apart het woordje «roet» noemen. Een paar maanden geleden ben ik ermee begonnen om roet en fijnstof uit elkaar te halen. Mag ik hieruit opmaken dat de ChristenUnie deze lijn begint te volgen? Moet roet niet meer bij fijnstof geteld worden omdat fijnstof voor 90% een natuurlijk fenomeen is?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Volgens mij zijn er apart voor roet nog geen normen vastgesteld. Ik pleit ervoor om dat wel te doen.

De heer **De Graaf** (PVV): Dat klinkt hoopvol. Dan is er in ieder geval één medestander. De fijnstofdiscussie wordt een stuk zuiverder als je roet eruit neemt. Roet is onderdeel van fijnstof, zo wordt vaak gezegd. Zoals gezegd, bestaat fijnstof echter voor bijna 90% uit natuurlijke bestand-

delen. Daar kunnen we eigenlijk niets aan doen. Ik vind het fijn om van de ChristenUnie te horen dat zij ook dit pad is ingeslagen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb geen vraag gehoord.

De **voorzitter**: Dan vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): In het debat over de modellen voor luchtkwaliteit zijn verscheidene moties ingediend. Deze zijn echter aangehouden. De ChristenUnie wil dat er geen lucht zit tussen meten en berekenen. Natuurlijk geven modellen nooit de volledige werkelijkheid weer, maar ze moeten die wel zo goed mogelijk benaderen, geverifieerd door metingen. Dat vraagt allereerst overeenstemming over de meet- en rekenmethoden, zeker tussen overheden. De Staatssecretaris zou hierover in gesprek gaan met de vier grote steden, specifiek met Amsterdam. Wat is het resultaat daarvan?

In januari hebben wij vooral gesproken over de geschiktheid van de modellen voor stedelijke snelwegen. Er is een aantal situaties waarvoor geen van beide rekenmodellen voldoet. Kan de Staatssecretaris hierop nader ingaan? Volgens haar gaat het slechts om een klein stuk snelweg, met bebouwing dicht langs de weg. Klopt het dat beide modellen evenmin bruikbaar zijn voor kruispunten vanwege dubbeltellingen? Dat is een probleem aangezien op de A10 West veel kruisingen zijn.

De andere discussie ging over de verschillende uitkomsten bij meten en berekenen. De Staatssecretaris heeft een RIVM-rapport gestuurd dat moet aantonen dat de verschillen verwaarloosbaar zijn. Het aantal punten waarop gemeten is, is echter zeer beperkt: twee locaties langs stedelijke ringwegen en drie langs andere snelwegen. Biedt dat wel voldoende basis om te kunnen vergelijken, laat staan te ijken? Klopt het dat er wetenschappelijk gezien sowieso te weinig meetstations zijn om het snelwegmodel SRM 2 te ijken? De ChristenUnie vraagt, de modellen regelmatig echt te ijken, dus de modellen en rekenmethoden zo goed mogelijk aan te passen aan de werkelijkheid. Het zou goed zijn om de manier en frequentie van ijking vast te leggen. Ik merk dat er nu veel discussie is over de vraag wat precies onder ijking moet worden verstaan. Is de Staatssecretaris hiertoe bereid?

In het vorige debat heb ik ook aandacht gevraagd voor de rekenfactor die bij de herijking van SRM 1 is toegevoegd. Dat was in 2007. Hierop is de Staatssecretaris niet ingegaan. Deze rekenfactor verlaagt de bijdrage van het lokale verkeer. Juist deze rekenfactor lijkt nu echter te zorgen voor grote verschillen tussen berekeningen en werkelijke metingen. De verschillen zijn het grootst op de vuilste locaties in de buurt van drukke verkeerswegen. Dat geldt niet alleen voor de A10 West, maar ook voor andere locaties, zowel in Amsterdam als in Utrecht en, naar verwachting, in alle grote steden.

Ik kom op het puntje tunnelmonden. Het RIVM heeft ten opzichte van de berekende waarden grote verschillen in NO<sub>2</sub> gemeten bij tunnelmonden, maar trekt nog geen conclusies omdat de verschillen deels verklaard kunnen worden door het wagenpark in de regio Amsterdam. Maar wat zegt dit wagenpark in het algemeen over de luchtkwaliteit in Amsterdam? In het rapport van het Centrum voor ondergronds bouwen wordt gesteld dat er in het buitenland betere modellen zijn voor berekeningen langs tunnelmonden. Het COB adviseert vaker windtunnelonderzoek te doen. Ik vraag hierop een reactie van de Staatssecretaris.

Ik denk dat maatregelen voor iedereen gelijk moeten zijn. Nu is er een verzoek gekomen van de transportsector om zo snel mogelijk tot een Europese uitwisseling van voertuiggegevens te komen, zodat ook buitenlandse voertuigen kunnen worden geweerd uit milieuzones, en tot die tijd te komen met een landelijke oplossing. Wij vragen de Staatssecre-

taris of zij daartoe bereid is. Ook is er behoefte aan een standaardmethode voor CO<sub>2</sub>-calculatie voor transport, waar er nu tientallen schijnen te zijn. Het laatste punt betreft geluid. Over geluidswetgeving komen wij nog te spreken naar aanleiding van de nieuwe Omgevingswet, maar de ChristenUnie is van mening dat voor geluid, net als voor lucht, moet gelden dat de situatie continu verbetert. De huidige werkruimte van 1,5 dB moet niet permanent zijn. Bij grotere reconstructies moet het verlagen van het geluidsproductieplafond de doelstelling zijn. Wij moeten toe naar een situatie waarin geluidsmaatregelen niet tot een tijdelijke, maar een permanente winst voor omwonenden leiden.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Voor 50PLUS is het onderwerp leefomgeving van groot belang met het oog op de volgende generaties. Wij willen duurzaamheid. In dit AO zal ik mij beperken tot twee onderwerpen, te beginnen bij geluidshinder, in het bijzonder SWUNG II. SWUNG II is een gevolg van SWUNG I, zeg maar de opvolger van de Wet geluidhinder, die straks geïntegreerd zal worden in de nieuwe Omgevingswet. Het uitgangspunt in de huidige geluidshinderwetgeving is: gelijke gevallen, gelijke behandeling, dus ook gelijke maatregelen. Door de wijze waarop SWUNG wordt uitgevoerd, ontstaan soms ongelijkheden als situaties veranderen. Mensen zijn dan niet meer het uitgangspunt, maar de situatie. In dat geval worden bepaalde voorzieningen niet getroffen. Gisteren hebben wij een petitie ontvangen over het verkeersknooppunt Hoevelaken. Geluid wordt in dit geval op een verschillende manier benaderd. Aan de westkant wordt gezegd dat er geluidsvoorzieningen nodig zijn, maar elders worden geen voorzieningen getroffen. De huidige geluidsbelasting is ongeveer 70 dB. Dat zit boven de normen van zowel SWUNG I als SWUNG II. Vervolgens wordt er doodleuk gezegd dat er geen voorzieningen nodig zijn. Als dit symptomatisch is voor de wijze van handelen van de overheid bij verkeersprojecten, is dat geen goed signaal. Als er in Nederland nieuwe wegen worden aangelegd en er vanwege een toename van de verkeersintensiteit meer geluidsoverlast is, dan moeten er ook passende voorzieningen getroffen worden, niet alleen voor nieuwe woonwijken maar ook voor bestaande bebouwing langs de snelwegen. Dit moet wat ons betreft direct aangepakt worden. Hoe pakt dit uit? Meten wij niet met twee maten? Leidt dit niet tot rechtsongelijkheid in Nederland?

In de beleidsbrief over SWUNG II wordt ook gesproken over geluidsoverlast in gemeenten. Ik kan uit de stukken niet opmaken dat er sprake is van een aansluiting op milieuzones. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van mevrouw Van Veldhoven over eenduidigheid in milieuzones. Zo'n zone moet niet alleen betrekking hebben op lucht maar ook op geluid. Ik verneem graag hoe een en ander zich tot elkaar verhoudt.

Ten aanzien van lucht heb ik slechts een korte opmerking. Er wordt gesproken over verbetering van de luchtkwaliteit in steden door een maatregel gericht op oldtimers. De Kamer zou reeds besloten hebben om alleen voor de hobbymatige oldtimers geen motorrijtuigenbelasting te laten betalen, zo wordt in de brief over milieuzones opgemerkt. Volgens mij heeft dat niets met luchtkwaliteit te maken. De maatregel is alleen genomen om te voorkomen dat mensen met auto's uit bijvoorbeeld 1980 blijven rondrijden. Dat heeft niet zozeer met luchtkwaliteit te maken, al hebben de meeste oldtimers waarschijnlijk een hogere uitstoot.

Mevrouw **Fokke** (PvdA): Voorzitter. De PvdA is blij dat de luchtkwaliteit in ons land voor een groot gedeelte sterk is verbeterd de afgelopen jaren. Maar we zijn er nog lang niet, zo blijkt duidelijk. Uit de rapporten blijkt dat de grootste problematiek gelegen is in gebieden met veel intensieve veehouderijen en in grote steden. We zijn blij met de genoemde concrete maatregelen om de fijnstofproblematiek rond veehouderijen aan te pakken. Dat is taai materie. Kan de Staatssecretaris ons informeren over

de stand van zaken van het overleg met onder andere Amsterdam? We gaan het debat over de luchtkwaliteit niet overdoen, maar we willen wel graag weten wat de stand van zaken is.

Tijdens de technische briefing begrepen wij van het RIVM dat ingeval de modellen niet voldoen, het in de praktijk niet verstandig is om een nieuw model te maken. In plaats daarvan moet er gewerkt worden met een specifiek op de situatie gericht schaalmodel. Is de Staatssecretaris het hiermee eens? Waarom wordt dit dan niet toegepast op de A10? Ten aanzien van de luchtkwaliteit rondom steden zijn wij blij met de stappen die steden zetten om te komen tot milieuzones. Los van het feit dat ik voorstander ben van eigen verantwoordelijkheid en vrijheid voor de steden, ben ik het eens met D66 dat we moeten voorkomen dat er een lappendeken ontstaat. Het zou vreemd zijn als een bestelbus wel Amsterdam mag inrijden maar Utrecht niet. Dat moeten wij voorkomen. Verder moeten wij gemeenten de vrijheid geven om in het kader van de luchtkwaliteit zelf forse stappen te zetten. Uit eigen ervaring – ik was er fractievoorzitter – weet ik dat Maastricht te maken heeft met een heel andere problematiek dan Amsterdam. Laten we ervoor zorgen dat we maatregelen nemen die passen bij de stad en daarmee bij de volksgezondheid. Daar gaat het immers om; luchtkwaliteit gaat uiteindelijk over volksgezondheid.

De heer **Klein** (50PLUS): Maar de gezondheid van mensen in Maastricht of Amsterdam is toch precies hetzelfde? Je zou toch dezelfde criteria moeten hanteren? Een bestelbusje dat in Amsterdam rijdt, zou ook in Maastricht moeten kunnen rijden. Je moet toch overal dezelfde criteria hebben? Het is aan gemeenten om te bepalen hoe groot zo'n zone is.

Mevrouw **Fokke** (PvdA): Ik denk dat dit niet helemaal het geval is. Qua milieuzonering moet je kiezen voor één beleid. In sommige plaatsen kun je mensen beter stimuleren om het openbaar vervoer of de fiets te pakken. Het is een en-en-verhaal. Het gaat ook om maatregelen als P+R-voorzieningen. Voor milieuzonering – welke auto mag in- en uitrijden? – moeten de regels hetzelfde zijn, maar voor de rest wil ik het aan steden overlaten. Het lijkt mij logisch dat er veel overeenkomsten zijn. Het moet een kwestie zijn van en-en. Om meer mensen uit de auto te krijgen, moet stevig worden ingezet op P+R-voorzieningen. Programma's als Beter Benutten beginnen lokaal vruchten af te werpen. Ik hoop dat steden de vrijheid krijgen om zelf met oplossingen te komen. Zo zijn er ook steden die werken met een systeem van stadsdistributie. Niet iedere stad is bereid om hiervoor de beurs te trekken, maar stadsdistributie is een goed systeem om vervuilende vrachtwagens buiten de deur te houden. Hoe pakken wij oldtimers aan? Dat zou ook een volgende stap moeten zijn. Wanneer wordt dit geregeld? Ik begon mijn inleiding positief. We blijven echter ook zorgen houden. Ze zijn vandaag al genoemd. Het aantal knelpunten valt gelukkig mee, maar het aantal bijna-knelpunten valt niet zo mee. Daar komt nog de factor van onzekerheid bij, waardoor er op veel plekken sprake zal zijn van overschrijding, zonder dat wij die kunnen vaststellen. De Staatssecretaris verwacht veel van de Euro 6-normeringen. Het RIVM liet doorschemeren dat die in het verleden niet altijd de verwachte winst opleverden, onder andere doordat onderhandelingen in EU-verband altijd weerbarstig zijn. We onderschrijven deze conclusie van het RIVM. Bovendien zijn bronmaatregelen weliswaar goed, maar wel een kwestie van lange adem, terwijl er nu acute overschrijding dreigt. Of we nu meten of rekenen, er zal altijd een foutmarge van 10% tot 15% blijven. Ondanks al het goede werk dat verricht wordt, is de stand van de wetenschap eenvoudigweg nog niet verder. Het RIVM gaat er dan ook van uit dat er weleens twee- tot zesmaal meer overschrijdingen kunnen zijn. Dat staat op een van de eerste pagina's van het NSL-rapport. Wat gaat de Staatssecretaris doen om het

doemscenario dat het RIVM schetst te voorkomen? De PvdA wil voorkomen dat we in Nederland straks, dus veel te laat, allerlei discussies krijgen over het wel of niet overschrijden van de norm. Het RIVM merkt in het NSL-rapport op dat dit kan gebeuren. De PvdA vindt het belangrijk dat we alvast scenario's schetsen. Het resultaat kan positief zijn, maar het RIVM geeft aan dat het ook negatief kan zijn. Hoe lossen wij dit op? Het RIVM doet een aantal aanbevelingen voor meten en rekenen. Neemt de Staatssecretaris deze suggesties over?

Ik kom op AWACS. Dat is een klein beetje mijn achtertuin. De PvdA heeft zich op dit punt altijd hard opgesteld. Wij eisen dat er een geluidsreductie van 35% wordt gehaald. Uit de informatie van de provincie over 2011 en 2012 blijkt dat er flink minder vliegbewegingen zijn gemaakt. De provincie is echter wel bang dat de reductie in 2013 niet zal worden gehaald. Kan de Staatssecretaris ons hierover meer vertellen? Het is ontzettend jammer dat er allerlei foutjes en onduidelijkheden zijn geslopen in de manier waarop er gemeten wordt. Toch vindt de PvdA het erg belangrijk dat geluidsmetingen in het gebied blijven plaatsvinden. Door alles wat zich de afgelopen jaren op de basis Geilenkirchen heeft afgespeeld, hebben veel burgers langzamerhand het vertrouwen in de politiek verloren. Om die reden zouden wij het een heel slechte zaak vinden als de landelijke overheid nu al zou stoppen met het cofinancieren van de metingen. We maken uit de brief van de Staatssecretaris op dat zij een en ander overweegt. De PvdA dringt erop aan om de cofinanciering voort te zetten en overweegt op dit punt een motie in te dienen.

Mijn buurman zei al het een en ander over SWUNG. De informatie hierover ontvingen wij pas laat. SWUNG is toch een belangrijk onderwerp. Ik vraag de Staatssecretaris dan ook om snel met een voorstel te komen. Laten wij er dan vervolgens uitgebreid over spreken. Het is een belangrijk onderwerp dat meer aandacht verdient dan het vandaag waarschijnlijk zal krijgen.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Als milieu je na aan het hart ligt, is het aansnijden van het onderwerp leefomgeving zoiets als het binnenwandelen van een snoepwinkel door een kind dat de vrije hand krijgt om uit de schappen te halen wat het wil hebben. Men zal zeggen dat dit opvoedkundig niet zo goed is. Dat klopt, maar dat is afdeling Onderwijs en het gaat nu om milieu. Zo voel ik me een beetje; ik mag zelf het onderwerp kiezen. Ik heb een vijftal zakjes met snoep gekozen die ik het lekkerste vond. Daar komt het ongeveer op neer. Mij is opgevallen dat sommige anderen die snoep ook lekker vinden.

Het onderwerp leefomgeving is veelzijdig. Je moet dan ook heel strikt selecteren in de punten die je aan de orde wilt stellen. In zijn algemeenheid kun je stellen dat de luchtkwaliteit in Nederland vooruitgaat. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit levert hier een bijdrage aan. Toch ziet het er naar uit dat in 2015 op een aantal plekken nog steeds niet aan de normen zal worden voldaan. De grote steden dreigen met milieuzonering voor bestel- en personenauto's omdat de resultaten van het Europese bronbeleid tegenvallen. Dat zijn ingrijpende maatregelen, met name voor ondernemers in de binnensteden. Ik denk dat het goed is om uit te spreken dat hiertoe niet al te lichtvaardig mag worden overgegaan, in ieder geval niet zonder dat er een logistiek systeem beschikbaar is dat laagdrempelig en toegankelijk is. Voor ons is het voornamelijk de vraag of dit soort milieumaatregelen waarmee bedreigd wordt echt nodig is. Welke mogelijkheden zijn er om bijvoorbeeld op bepaalde trajecten de snelheid te verlagen? Kunnen gemeenten in 2017 of 2018 wel overal aan de normen voldoen? Ik stel een reflectie van de Staatssecretaris hierop op prijs.

Het tweede zakje betreft de transportsector. Daarin zitten dingen die niet iedereen even aangenaam vindt. Als je spreekt met de transportsector, hoor je nogal eens dat in de huidige milieuzones nauwelijks gelet wordt



op buitenlandse voertuigen. De toegangseisen gelden ook voor buitenlanders, maar in de handhaving blijven ze, vanwege te weinig gegevens, buiten schot. Dat zorgt voor een ongelijk speelveld. Bij Nederlandse voertuigen weet je dankzij het kenteken en één druk op de knop alle relevante gegevens van het voertuig. Voor de buitenlandse voertuigen is dat veel lastiger. Die zijn hier immers niet geregistreerd. Is de Staatssecretaris bereid om in het kader van een gelijk speelveld werk te maken van een Europese uitwisseling van voertuiggegevens of eenmalige kentekenregistratie van buitenlandse voertuigen, zodat er inderdaad een gelijk speelveld kan ontstaan?

Dan het derde zakje. De SGP vindt het belangrijk dat wij ons best doen om kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen te beschermen tegen luchtverontreiniging. Wij hebben normen. Wij hebben het Besluit gevoelige bestemmingen. Daarbij wordt uitgegaan van een bepaalde fijnstofcategorie. Onderzoek laat echter zien dat met name ultrafijnstof en roet schadelijk zijn. Ik wacht op een interruptie van collega De Graaf, die vraagt of de SGP bereid is om ultrafijnstof en roet te onderscheiden. Het antwoord is «ja». De categorieën die op dit moment gehanteerd worden, zijn te grofmazig om fijnstof en roet voldoende te onderscheiden. Een eerste stap is om veel vaker concentraties ultrafijnstof en roet te meten en deze in de beleidsbepaling mee te nemen. Wil de Staatssecretaris zich hiervoor inzetten? Is zij ook bereid, gemeenten te verplichten om bij gevoelige bestemmingen een GGD-advies te vragen als in de praktijk blijkt dat gemeenten hier onvoldoende werk van maken? Dat zal collega De Graaf van harte ondersteunen. Je doet het tenslotte voor een verbetering van de luchtkwaliteit.

Een kritisch nootje gaat over rekenmodellen. Die spelen een belangrijke rol bij de luchtkwaliteit. Dat is logisch, want je hebt niet overal meetpunten. Dus moet je interpoleren en extrapoleren. Wij moeten echter voorkomen dat modellen een eigen werkelijkheid gaan vormen die is losgezongen van de aardse, fysieke werkelijkheid. Het is dan ook cruciaal dat modellen geïkt worden op basis van meetgegevens. Op dat punt kan er nog wel een verbetering worden gemaakt. Ik geef twee voorbeelden, ten eerste de zogenaamde SRM-modellen voor het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen. Meetstations geven regelmatig hogere waarden aan dan de berekende waarden. In haar brief van 19 november gaat de Staatssecretaris echter helemaal voorbij aan de grote verschillen tussen de gemeten en de berekende waarden. Recentelijk ontving de Kamer van haar een RIVM-rapport. Uit de bepalende grafiek in dit rapport maak ik op dat hogere concentraties door het model onderschat worden. Dat zijn wel de probleemconcentraties. Het tweede voorbeeld betreft het OPS-model dat gebruikt wordt voor het berekenen van verspreiding en depositie van bijvoorbeeld ammoniak. De depositie van ammoniak op bijvoorbeeld natuurgebieden wordt nauwelijks gemeten. De berekende waarden spelen echter wel een belangrijke rol bij de vergunningverlening voor projecten. Dat vinden wij een enigszins zorgelijke zaak. Wil de Staatssecretaris serieus werk laten maken van het ijken van invloedrijke modellen aan de werkelijkheid? Ik ben er niet altijd en niet onder alle omstandigheden van overtuigd, maar in dit geval geldt naar mijn overtuiging nadrukkelijk dat meten weten is. Je moet dan wel goed meten om goed te weten en vervolgens ook de goede maatregelen te kunnen nemen. Anders blijft je hele beleid eigenlijk een beetje in de lucht hangen en zal het draagkracht ontberen. Ik kom bij het vijfde puntzakje.

De **voorzitter**: Wilt u zo langzamerhand afronden, mijnheer Bisschop?

De heer **Bisschop** (SGP): Dat gaat over de geluidsoverlast langs de Betuwelijn. De aldaar ervaren overlast is groter dan voorgespiegeld. Er zijn inmiddels extra metingen gedaan. Die laten weliswaar zien dat het



geluidsniveau onder de normen van de Wet geluidhinder zit, maar het aantal treinbewegingen zal nog toenemen, terwijl de beloofde stillere treinen nog op zich laten wachten. Bovendien zeggen gemiddelden niet alles over de piekbelasting. Verder onderschat het rekenmodel bij hoge geluidsniveaus het werkelijke aantal decibels. Verwacht wordt dat met de introductie van de geluidsproductieplafonds de geluidsnormen zullen worden overschreden. Gelet op de MER-evaluatie, waar wij nog op wachten, de volgende vraag: is de Staatssecretaris bereid, werk te maken van structurele geluidsmetingen op locaties waar de overlast het grootst is?

Ik heb mijn ronde langs de schappen gedaan en ik wacht bij de kassa op de afrekening.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. De reden waarom ik politiek actief werd, was mijn betrokkenheid bij de eigen leefomgeving. In 2005 voelde ik de verantwoordelijkheid voor de groenvoorziening en de verkeersveiligheid in mijn eigen woonwijk. Ik begrijp dan ook heel goed dat er vandaag veel mensen aanwezig zijn en dat ik in aanloop naar dit overleg informatie kreeg uit het hele land, van Zuid-Limburg, waar men klaagt over de AWACS-vliegtuigen, Hoevelaken, waar men geluidshinder ondervindt van het verkeer, Velp en Rheden, waar men last heeft van trillingen van het goederenvervoer per spoor, Lansingerland, waar de betonnen rijbak van de hogesnelheidslijn klachten oplevert, Utrecht, waar men zich zorgen maakt over de mogelijke milieuzonering, tot Rotterdam, waar men klaagt over de luchtkwaliteit rondom de A13 bij Overschie. Stuk voor stuk maken deze mensen zich druk over hun eigen woongenot, hun gezondheid of veiligheid. Ik waardeer deze inbreng enorm. Acht jaar later ben ik politiek actief en spreek ik namens de VVD over de Nederlandse leefomgeving. De belangrijkste onderwerpen van vandaag zijn luchtkwaliteit en geluid. Mijn invalshoek hierbij is: wat is het probleem, hoe erg is het, wat kunnen we meten en waar willen we binnen onze mogelijkheden naartoe?

Dan dient onmiddellijk de vraag zich aan hoe je emoties scheidt van feiten. Zeker in dit dossier ontdek je voorbeelden die gebaseerd zijn op een subjectief gevoel. Wat een klereherrie, zei iemand. Of: deze lakens zijn vies door de roetuitstoot van hardrijdende auto's. Deze beeldvorming is in het publieke debat belangrijk. Echter, als je tegelijkertijd weet dat fijnstof dwars door die vieze lakens heengaat, kan de viezigheid net zo goed ontstaan zijn door Saharazand, dat ik ook weleens op mijn auto aantref, opspattend regenwater of zeezout. Waarschijnlijk waren de lakens op een willekeurige waslijn in Zuid-Oost-Drenthe net zo vies geworden. Ik wil problemen benoemen en niet opblazen. Ik wil oplossingen vinden en samen zoeken naar een beter resultaat. Ik moet echter wel naar de feiten blijven kijken. Dan ben ik positief, hoewel er nog voldoende uitdagingen liggen. Onze luchtkwaliteit wordt gemeten en vastgelegd in het NSL. Dat heeft twee doelen: bescherming van de volksgezondheid en voldoende ruimte bieden aan de uitvoering van ruimtelijke projecten. Ik begrijp heel goed dat het evenwicht wankel kan zijn. Vooropstaat een Europese verplichting voor luchtkwaliteit. Aangezien het merendeel van onze lucht komt aanwaaien van elders, is echter slechts 25% enigszins beïnvloedbaar. Uit de NSL-voortgangsrapportage blijkt dat de luchtkwaliteit in Nederland de laatste jaren sterk is verbeterd; hulde daarvoor. Nederland scoort hierin beter dan de omliggende landen. Die trend zal zich voortzetten. Dat komt mede door Europees bronbeleid. Op enkele locaties zal echter de kritieke grenswaarde worden bereikt. De VVD wil terughoudendheid wat de aanscherping van nieuwe EU-normen betreft. Deze is voorzien voor het najaar van 2013. Bij de vorige ronde, in 1999, sloeg de wankel balans helaas door. Die uitwerking heeft Nederland ruimtelijk op slot gezet, onder andere vanwege onze koppeling aan het Bouwbesluit. Wij moeten voorkomen dat de balans tussen enerzijds

ruimtelijke ontwikkeling en anderzijds het beschermen van de volksgezondheid, doorslaat. Ik ben vrij nuchter, maar als ik collega-politici metingen en rekenmodellen van gerenommeerde instellingen in twijfel hoor trekken, concludeer ik dat de emoties in dit dossier vaak overheersen. We willen toch niet alleen op basis van onderbuikgevoelens of emoties besluiten nemen? Hoe rechtvaardig is dat eigenlijk ten opzichte van anderen? Uit onderzoek en de technische briefing van het RIVM – ik waardeer deze zeer – blijkt dat de metingen en modellen betrouwbaar en wetenschappelijk onderbouwd zijn. Het RIVM staat open voor meer data, dus meer metingen. Er wordt continu naar verbetering gestreefd. Het instellen of uitbreiden van snelheidsverlagingen of milieuzones – de VVD is hiervan tegenstander, want het leidt tot een zwaardere belasting van de omliggende wijken – moet worden voorkomen. Alternatieven worden onvoldoende belicht. Denk aan minder zebrapaden, het afstellen van verkeerslichten waardoor er een soort groene golf ontstaat, slimmere verkeerscirculatie met een verhoogde doorstroming, kansen voor Zero Emissie Busvervoer bij de aanbesteding van het openbaar vervoer, eisen aan taxi's, tweetakscooters in de stad, schonere brandstoffen, de aanpak van veelgebruikte en recentelijk geïmporteerde oldtimers – zie het regeerakkoord – elektrisch rijden, fietsprogramma's en -faciliteiten, het programma Beter Benutten, het planten van bomen op kritieke punten, meer P+R-terreinen of de logistieke afstemming waar ook de middenstand voorstander van zal zijn. Kortom, de VVD ziet voldoende alternatieven om nieuwe milieuzones in grotere steden te voorkomen, al realiseer ik mij dat dit een lokale bevoegdheid is. Daar waar de luchtkwaliteit, de veiligheid en het geluid het toelaten, wil de VVD het liefst het doorrijden op de ringwegen mogelijk maken. Dat scheelt namelijk verkeer in de stad. Maar laten we realistisch zijn: wonen langs een snelweg zal nooit de ultieme gezondheid opleveren. Het is ook niet logisch om nieuwe scholen of woningen dicht bij lucht- of geluidsgevoelige plekken te bouwen. SWUNG I en SWUNG II – beide gaan op in de Omgevingswet – geven de kaders en de lokale bestuurders, op wie ik vertrouw, maken de ruimtelijke afweging. Trillingen door verkeer of spoor worden als het aan de VVD ligt in de toekomst meegenomen als normering. Ook bij het geluid wordt soms getwijfeld aan de meetsystemen, zo ook bij de AWACS-problematiek. Na een contra-expertise bleek Geluidsnet in hoofdlijn op orde te zijn. Er zijn verbeteringen doorgevoerd. In het voorjaar – eind mei, zo maak ik op uit deze brief – wordt de validatie bekend. Dan weten we precies of de beoogde geluidsreductie van 35% conform de motie-Neppérus/Samsom wordt gehaald. Afhankelijk van het resultaat van de validatie, wil ik weten wat we na 2013 gaan doen met Geluidsnet. Er zijn pieken tot boven 100 dB. Het vertrouwen van de lokale bevolking in de overheid mag niet worden beschaamd. Valt een voortzetting van de rijksbijdrage, ongeveer € 33.000, over een periode van drie jaar te overwegen?

De **voorzitter**: Mijnheer Dijkstra, rondt u af?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Tot slot wil ik de Staatssecretaris vragen hoe zij aankijkt tegen geluidsoverlast in het algemeen. Hoe weegt zij de argumenten van bewoners?

De heer **Klein** (50PLUS): De heer Dijkstra geeft terecht aan dat we geluidsoverlast moeten beperken en dat we beter geen scholen of woningen bouwen in de buurt van wegen. In één adem zegt hij dat het aan de gemeenten of provincies is om hiervoor te zorgen. Maakt de heer Dijkstra een obligate opmerking of wil de VVD er echt voor zorgen dat er geen woningen, scholen of ziekenhuizen in de buurt van wegen worden gebouwd? Als hij zegt dat het aan gemeenten of provincies is, dan is zijn opmerking voor de bühne.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Het is zeker geen opmerking voor de bühne. Als er gebouwd wordt, dan ligt daar een bestemmingsplan aan ten grondslag. In het bestemmingsplan heeft de gemeenteraad – ik vertrouw gemeenten en provincies – alle mogelijkheden om een goede afweging te maken. Deze bevoegdheid hoort lokaal te zijn. Mijn eigen ervaring is dat lokale bestuurders die afweging uitstekend maken en daarbij bepaalde richtlijnen hanteren. Ik weet niet of dit al wettelijk is vastgelegd. Daar pleit ik ook niet voor. Wel moet er met gezond verstand naar worden gekeken. Dan is het niet logisch om een school te bouwen 50 meter naast een drukke weg, voor zover dat al kan. Volgens mij gebeurt dat ook niet. Waar dat wel gebeurt, is dat niet erg handig.

De heer **Klein** (50PLUS): Het is terecht dat gemeenten het zelf moeten bepalen. Vervolgens heeft de rijksoverheid de verplichting om te zorgen voor voorzieningen in geval van snelwegen. In een bestemmingsplan kan op basis van de Wet op de geluidhinder of SWUNG worden aangegeven dat voorzieningen nodig zijn. Het een betekent het ander. Als er gebouwd wordt, moeten er voorzieningen komen om de veiligheid en de leefbaarheid te garanderen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Volgens mij zijn daar gewoon normen voor. Binnen een bepaalde geluidszone kun je geen woning bouwen. Zelf woon ik vlak naast een snelweg, zo'n 400 meter. Ik heb meer decibel op de gevel dan gebruikelijk. Daarvoor moest destijds een ontheffing komen. Volgens mij zijn er dus regels en worden deze fatsoenlijk toegepast. Het probleem is niet zo pregnant aanwezig als de heer Klein stelt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn collega van de VVD begon met een paar mooie voorbeelden om aan te tonen waar mensen last van kunnen hebben. Het is dan wel heel jammer dat de voorbeelden van GroenLinks-acties – het zemen van ramen bij de A10 West en het ophangen van lakens langs de A13 en de A10 West om te laten zien hoeveel overlast mensen lokaal ondervinden – een beetje van tafel geveegd werden. Ik heb daar ramen gezeemd. Thuis doe ik dat ook weleens. Ik woon midden in Amsterdam. Ik kan de heer Dijkstra verzekeren dat de verschillen enorm zijn. Hij kan, als hij zin heeft, een middagje ramen komen zemen.

De **voorzitter**: De heer De Graaf heeft al een vraag over het ramenzemen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wil hij ook graag mee? Uitstekend!

De heer **De Graaf** (PVV): Ik zeem inderdaad thuis de ramen. Ik woon dicht bij de kust. Er zit vrij veel fijnstof op de ramen, in de vorm van zand en zout. Ik moet dus regelmatig zemen. Ik heb een vraag over die lakenactie van een tijdje terug. Heeft GroenLinks ook een tijdlang lakens opgehangen onder andere omstandigheden? Dus drie weken lang lakens ophangen als het verkeer 80 km/u rijdt en vervolgens lakens ophangen als het verkeer 100 km/u rijdt. Is het op die manier gegaan of niet?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Sterker nog, ik heb met gevaar voor eigen leven formeel geijkte meetbuisjes opgehangen. Die buisjes hebben onder verschillende verkeersomstandigheden opgehangen. Om het een beetje zichtbaar te maken zijn in beide periodes lakens opgehangen. Nu is een meetbuisje een stuk exacter dan een laken. In beide gevallen zie je dat een laken langs de snelweg een stuk smeriger wordt dan een laken in een stad of in een stiltegebied in Drenthe.

De heer **De Graaf** (PVV): GroenLinks heeft dus een significant verschil aangetoond tussen lakens die drie weken ophingen bij 80 km/u en lakens die drie weken ophingen bij 100 km/u? Anders is het hele onderzoekje wetenschappelijk gezien natuurlijk flutwerk.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wij hebben het ophangen van lakens niet beschouwd als wetenschappelijk onderzoek. Het ophangen van geijkte maatbuisjes, die ook door een gerenommeerd onderzoeksinstituut zijn bekeken, gevalideerd en gebruikt, laat zien, net als de onderzoeken van de GG en GD – hierbij zijn de gebruikelijke wetenschappelijke methoden toegepast – dat de luchtkwaliteit enorm beïnvloed wordt door de snelheid. Er is helemaal niemand, behalve wellicht de PVV, die ontkent dat dit een enorm verschil uitmaakt. Dat ligt anders bij het politieke belang dat eraan gehecht wordt. GroenLinks zegt: geef steden minimaal de mogelijkheid om hierover mee te praten. In een aangenomen motie van mevrouw Van Veldhoven en mijzelf wordt verzocht om gemeenten mee te laten praten over de snelheid op de ring. Die beïnvloedt namelijk de luchtkwaliteit. De VVD heeft gezegd dat zij weet dat die van invloed is. Zij vindt echter dat we net onder het absolute toegestane maximum blijven. Daar zit het politieke verschil. Wetenschappelijk is er geen verschil. 100 km/u geeft meer geluidsoverlast en meer luchtvervuiling.

De heer **De Graaf** (PVV): Dus de lakens waren alleen voor de propaganda.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wij deden dat om mensen te betrekken bij een probleem en om het zichtbaar te maken. Ik ben blij dat de PVV in haar laatste verzetstoer de methodes van de milieubeweging heeft overgenomen. Zij stond immers met borden om aandacht te trekken voor een probleem. Luchtkwaliteit is heel moeilijk zichtbaar te maken. Dat kan door viezigheid te laten zien die op ramen of lakens neerslaat. Het Longfonds heeft dit gedaan door het verschil in ziekteverschijnselen te laten zien tussen kinderen met een speelplein vlak bij een snelweg en kinderen elders in het land. Dat zijn al drie manieren om het verschil in luchtkwaliteit aanschouwelijk te maken. Als je zo naar boven kijkt, zie je het verschil in luchtkwaliteit niet. Wellicht kan de PVV op andere momenten nog meer methoden overnemen van milieuorganisaties. In diverse moties, onder andere van GroenLinks, wordt gewezen op de problemen in modellen. Grote hoeveelheden auto's blijken te verdwijnen tussen de gemeentelijke grens en de provinciale grens. Dat is geen gebrek aan vertrouwen in wetenschappelijke methoden, maar een poging om de wetenschappelijke methoden zo goed mogelijk te krijgen. Ik was blij om te horen dat de heer Dijkstra de gemeenteraden vertrouwt. Ik neem aan dat hij ook de Amsterdamse wethouder van VVD-huize vertrouwt, Eric Wiebes. Die roept op om de beslissing terug te draaien om op de A10 West de snelheid te verhogen van 80 km/u naar 100 km/u. Misschien kan de heer Dijkstra mij op een ander moment van een antwoord voorzien. Ik ben echter blij om te horen dat hij vertrouwen heeft in de gemeenteraden. Ik hoop op een mogelijkheid om de maximumsnelheid op de ring te bespreken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Wij hebben een brief ontvangen van de gemeente Amsterdam die is meeondertekend door andere grote steden. In mijn betoog heb ik een aantal suggesties gedaan om de verlaging van de snelheid – die wordt beschouwd als het omverhalen van een VVD-totempaal – te voorkomen. Wij streven naar hetzelfde. De Amsterdamse brief wordt afgesloten met een oproep om met elkaar in gesprek te gaan om te bezien of wij tot een win-winsituatie kunnen komen waarbij wij én de snelheid intact laten en milieuzoneringen voorkomen én ervoor zorgen

dat de luchtkwaliteit en de gezondheid van mensen daar geen schade van ondervinden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dit is squaring the circle: de luchtkwaliteit verbetert zonder iets aan de oorzaken te doen. Als je in de steden met een beetje tempo de luchtkwaliteit wilt verbeteren, moet je óf iets doen aan de snelheid op de ring óf zorgen voor stevige milieuzones. Wil je echt goed voor je burgers zorgen, dan moet je eigenlijk een beetje van beide doen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Een van de mooie zaken van het bronbeleid dat wij voorstaan – volgens mij geldt dat ook voor GroenLinks – is dat de auto's steeds schoner worden. Dat is ook een van de redenen dat de luchtkwaliteit steeds beter wordt, zij het dat onze invloed op de luchtkwaliteit gering is. Het kan best zo zijn dat je die milieuzonering over twee of drie jaar niet eens meer nodig hebt dankzij strengere eisen in Europa. Dan is het zonde om daarin te investeren. Het heeft bovendien veel gevolgen voor middenstanders, omwonenden en subsidiegelden, die weer gecompenseerd moeten worden. Ik streef dan ook naar een alternatief. Ik denk dat veel alternatieven veel beter zijn dan milieuzonering.

De **voorzitter**: Ik hoor geen vraag, maar mevrouw Van Tongeren kan hierop reageren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil daar met liefde en plezier op reageren. Het is heel fijn dat we nu auto's hebben die schoner zijn dan tien, twintig jaar geleden. We hebben een term verzonnen: «milieugebruiksruimte». Daarmee zeggen we eigenlijk dat ons gedrag altijd op het absolute maximaal toelaatbare mag zitten. GroenLinks is het daarmee niet eens. Zij zegt dat de komst van schonere auto's ook schonere lucht voor de omwonenden betekent. Je moet niet uitgaan van de gedachte dat je dankzij schonere auto's van 80 km/u naar 100 km/u toe kunt. Dan blijft het voor de omwonenden immers net zo vies. Was het maar zo dat het langs de ringwegen bij grotere steden steeds schoner wordt. Dat is niet het geval. Nederland scoort Europees gezien heel slecht op luchtkwaliteit. De VVD is altijd een partij van ambitie. Waarom hebben wij niet de ambitie om in de top drie – ik zou al blij zijn met de top vijf – van Europese landen met de schoonste luchtkwaliteit te staan? In plaats daarvan zitten wij net tegen het randje aan van wat maximaal toelaatbaar is.

De **voorzitter**: Vervolgt u uw betoog, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Door de interrupties ben ik al door een stuk van mijn betoog heen. Ik wil nog wel iets zeggen over de levensverwachting van de Nederlanders. Waar kun je het effect van het milieu op je gezondheid beter zien dan aan de hand van de levensverwachting? Nederland heeft heel lang heel hoog op de ranglijst gestaan: eerste plaats, tweede plaats en derde plaats. Nu zakken we af naar de middenmoot. Onderzoeken geven aan dat een van de belangrijkste factoren de luchtkwaliteit is. Mensen krijgen problemen met hun longen en luchtwegen en ze krijgen hart- en vaatziekten. Onze ambitie moet op dit vlak omhoog. Als wij een rijk en economisch welvarend land zijn, moeten wij goed zorgen voor alle bewoners, en niet alleen voor bewoners die kunnen kiezen waar ze wonen: op een vuile plek of een plek waar veel geluidsoverlast is, of een plek waar de lucht een stuk aangener is en er minder geluidsoverlast is.

Ik heb nog een aantal specifieke vragen. Hoe zit het met de rekenmodellen? Zit hier voortgang in? Wordt er getoetst? Wat zijn de uitkomsten daarvan: verdwijnen er nu minder auto's? Kunnen we onze modellen beter?

Enkele collega's vroegen hier ook al naar. Doen wij iets anders op plekken waarvoor de rekenmodellen niet geschikt blijken? Deelt de Staatssecretaris mijn zorgen over de hoeveelheid mensen die voortijdig overlijden vanwege fijnstof? Gaan we op zoek naar een betere meetmethode? We hebben het meeste last van de allerkleinste fijnstofdeeltjes. Doen we daar iets aan? Hoe zeker weten wij dat wij in 2015 de stikstofdioxidenormen halen? Waar baseert de Staatssecretaris dat op? Ik neem aan dat zij zal zeggen dat wij het gaan halen, maar hoe weten wij dat zeker? Wat is ons plan B als we wel in de buurt komen maar het net niet halen? Er komt een overleg met een aantal grote steden, te weten Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven, Arnhem en Utrecht. Deze steden hebben een brief gestuurd. Welk resultaat verwacht de Staatssecretaris hiervan? Wat is haar inzet? Welk wisselgeld heeft zij? Wat kan zij gemeenten bieden als er geen milieuzones mogen komen en de snelheid niet omlaag kan? Hoe kunnen gemeenten geholpen worden om de luchtkwaliteit op orde te krijgen? Verder heb ik een vraag over iets waarover ik recentelijk in de krant las: de groene golf. Blijkbaar laat Nederland 400 tot 500 miljoen euro liggen door slecht afgestelde verkeerslichten. Als gemeenten en provinciale overheden deze beter afstellen, heb je minder wachttijd in de spits en daarmee minder luchtverontreiniging. Verkeerskundigen zeggen dat dit heel goed kan. Eigenlijk moet je elke twee à drie jaar door een verkeerskundige laten controleren of de verkeerslichten goed zijn afgesteld. Nu is het beheer van de verkeerslichten in handen van de afdeling Beheer. Die kijkt alleen of de verkeerslichten het nog doen. De verkeerssituatie wordt niet gecheckt: moet de groene golf niet anders lopen, hoe zit het met de zijwegen? Blijkbaar zit er erg veel winst in om dat wel te doen. Volgens verkeerskundige Luc Prinsen loopt Rijkswaterstaat de verkeerslichteninstallaties naar eigen zeggen regelmatig na, maar doen wegbeheerders zoals provincies en gemeenten dat te weinig; ze kiezen eerder voor extra asfalt om verkeersopstoppingen op te lossen dan voor een goed afgesteld systeem van in elkaar grijpende verkeerslichten. Ik vraag hier aandacht voor.

Mijn laatste puntje betreft drinkwaterwinning en -verontreiniging. Kan de Staatssecretaris ons een stand van zaken geven? De waterwinbedrijven maken zich ernstig zorgen, zowel over plekken waar de normen zijn overschreden als over plekken waar de interventiewaarden nog niet zijn overschreden maar dat wel dreigen te raken.

### **Voorzitter: Van Veldhoven**

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Het voorzien in de vraag naar varkenslappen en mobiliteit moet niet ten koste gaan van het welzijn van en de leefbaarheid voor omwonenden. Helaas is dat op dit moment wel het geval. Er wordt gesjoemeld met de leefbaarheid en het welzijn omdat veel overheden een dubbele agenda hebben. Aan de ene kant hebben ze de zorg voor het belang van omwonenden, maar aan de andere kant hebben ze grondposities en belangen op het gebied van de ontwikkeling van de lokale economie. Bovendien rijden de verschillende lagen van de overheid elkaar regelmatig in de wielen. De heer Dijkstra zegt dat het niet logisch is om nieuwe wijken of scholen naast autowegen te bouwen. Dat vindt de SP-fractie ook. Ik heb zo'n drie à vier jaar geleden een motie ingediend om scholenbouw binnen 400 meter van een autoweg te verbieden. De VVD heeft tegen deze motie gestemd. Misschien moeten we haar opnieuw indienen, samen met de heer Dijkstra. Dan gaat de motie het vast halen.

Ik woon zelf in zo'n wijk langs de autoweg, namelijk in Lunetten in Utrecht. Bij mijn weten zijn er ongeveer 500.000 mensen in Nederland die onder de rook van autowegen wonen. Dat is dus een heel grote groep. Die groep heeft niets te kiezen. Ik kan het mij als SP-Kamerlid niet permitteren om in Bilthoven-Noord te wonen. Ik ben in Lunetten terechtgekomen. Dat



is verder een prima wijk, zeg ik tegen de heer Dijkstra, maar ik denk dat de overheid en ook de VVD zorg zouden moeten dragen voor dat soort wijken.

De heer Dijkstra heeft gezegd: lokale bestuurders kunnen prima de afweging maken of er wel of niet nieuwe wijken moeten komen. De gemeente Utrecht heeft recentelijk prima de afweging gemaakt dat zij niet zit te wachten op nog meer asfalt langs de oostkant van Utrecht. Daar wonen overigens ook veel VVD'ers langs de autoweg. Maar vervolgens wordt de gemeente overruled door de Minister van Infrastructuur en Milieu. Hoezo lokale zeggenschap? Daar is geen sprake van. De gemeente wordt gewoon keihard overruled.

Een aantal andere leden heeft al opmerkingen gemaakt over de problemen met modellen en data-invoer. De SP heeft die problemen in het verleden ook vaak aan de orde gesteld. Ik constateer dat dit een blijvend punt van zorg is. We moeten er heel goed voor zorgen dat er paal en perk wordt gesteld aan het creatief rekenen en met name aan het gesjoemel met de invoer. Het zit hem niet zozeer in het model, maar vooral in de invoer van dat model.

Ik kom op de luchtkwaliteit. De Staatssecretaris meldde ons dat voor het grootste deel van het land de luchtkwaliteit sterk is verbeterd, maar is dat wel zo? Het is waar dat het aantal overschrijdingen van de normen voor NO<sub>x</sub> en fijnstof is teruggelopen. Dat moest ook van Brussel vanwege de derogatie. Maar klopt het wel dat daarmee de gezondheid van de Nederlandse bevolking is verbeterd? Dat was toch het doel, lijkt mij. De observatie van de SP-fractie is dat het aantal mensen dat is blootgesteld aan waarden net onder de norm, sterk is gestegen. Ik neem aan dat de Staatssecretaris onderschrijft dat de situatie van tien bewoners die worden blootgesteld aan 49 microgram fijnstof per kubieke meter lucht – dat is dus net onder de norm – misschien wel slechter uitpakt dan de situatie van vijf bewoners die worden blootgesteld aan 51 microgram fijnstof per kubieke meter lucht, wat net boven de norm is. Naar de mening van de SP draait het uiteindelijk om bronbeleid. Het aantal kilo's fijnstof en het aantal kilo's NO<sub>x</sub> in het Nederlandse milieu, onder die kaasstolp, moeten omlaag. Hoe staat het daarmee? Die absolute cijfers ontbreken namelijk.

Zou het niet beter zijn als wij de vooruitgang van het luchtkwaliteitsbeleid en het geluidsbeleid meten aan de hand van de ontwikkeling van het aantal gederfde gezonde levensjaren? In de gezondheidswetenschap is dat het criterium om te beoordelen of we er iets op vooruit zijn gegaan. Ik ben heel erg benieuwd of de luchtkwaliteit op grond van dat criterium in de afgelopen jaren vooruit is gegaan. Ik heb daar enige twijfels over. Ik ben het helemaal eens met wat de heer De Graaf heeft gezegd over de roetnorm. Sterker nog, twee jaar geleden, nog voordat hij hier zat, dacht ik er ook al zo over. Toen heeft de SP-fractie na een bezoek aan TNO in Utrecht namelijk ook voorgesteld om die roetnorm toe te voegen aan het scala van indicatoren. Ik geef overigens geen enkele garantie dat ik de eerste was, want er zijn misschien mensen voor mij geweest die dat al hebben voorgesteld. Maar zo zie je dat iedereen er op een gegeven moment wel achter komt dat dit een goed idee is.

Ik stap over op het onderwerp geluid. De SP-fractie is van mening dat AWACS een heel hoge kwaliteit heeft. Voor heel weinig euro's is een heel goed product neergezet. Het heeft zo weinig geld gekost omdat de veroorzaker, de luchtmachtbasis, er niet aan meebetaalt. Het principe «de vervuiler betaalt» is niet gevolgd. De gemeentes en de provincie betalen het en het Rijk heeft ook nog een duit in het zakje gedaan. Ik ben het helemaal eens met degenen die zeggen dat het in ieder geval moet doorgaan. Maar de Staatssecretaris zou zo dapper moeten zijn om te zeggen dat straks met een omgekeerde bewijslast wordt gewerkt. Als de luchtmachtbasis straks beweert dat zij wel voldoet aan de norm, terwijl uit het meetsysteem blijkt dat zij niet voldoet aan de norm, dan zou de



luchtmachtbasis met een peperduur geluidmeetsysteem moeten bewijzen dat zij gelijk heeft. Daar zou ik graag een bevestiging op krijgen. Ik wil nog iets zeggen over de ambitie op het gebied van geluidsreductie. Het gaat daarbij om de uitvoering van de motie-Jansen c.s. 35% minder vluchten klinkt leuk, maar dan gaat het om 1 dB. Dat hoor je net wel of net niet. Als we al die oude rammelbakken zouden vervangen door stille vliegtuigen, bijvoorbeeld de Boeing 767, dan scheelt dat 20 dB. Dat is twee ordes van grootte beter. Wanneer gaan we nou eens echte stappen zetten rondom Geilenkirchen, bijvoorbeeld door die vluchten te verplaatsen naar landen waar men zit te wachten op dit soort faciliteiten of door voor te schrijven dat zuinige vliegtuigen worden gebruikt? Ik heb nog een paar opmerkingen over SWUNG II, de geluidswet. Waarom zegt de Staatssecretaris dat zij geluidproductieplafonds in stedelijk gebied niet zo'n goed idee vindt? Het lijkt de SP-fractie juist een prima idee. Dit is een heel goed systeem. Uiteraard moeten we wel rekening houden met cumulatie. In de Cobouw van deze week heb ik gelezen dat naar aanleiding van het geschuif met de geluidsnorm voor wegen en spoorlijnen de conclusie kan worden getrokken dat de plannen voor woningbouw in de buurt van snelwegen en spoorlijnen voorlopig gered zijn van strengere geluidsregels. Dat wil volgens mij zelfs de heer Dijkstra niet. Ik ga ervan uit dat dit een vergissing is en dat de Staatssecretaris bevestigt dat het de bedoeling is dat wij ook in de buurt van spoorwegen en wegen in stedelijk gebied de lat hoger leggen en niet lager.

**Voorzitter: Paulus Jansen**

De vergadering wordt van 15.31 uur tot 15.51 uur geschorst.

De **voorzitter**: Het woord is aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Ik verzoek haar om allereerst een beeld te geven van de wijze waarop haar beantwoording is opgebouwd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Mijn beantwoording is als volgt opgebouwd. Eerst kom ik op het onderwerp lucht, vervolgens op SWUNG, dan laagfrequent geluid en tot slot AWACS.

Een goede luchtkwaliteit is belangrijk voor de gezondheid. Het gaat steeds beter met de luchtkwaliteit in Nederland, al denk ik dat wij niet achterover kunnen leunen. Ik denk dat dit in de toekomst niet het geval zal blijken. Door de uitvoering van het NSL houden we wel goed de vinger aan de pols. Feit is echter dat we te maken hebben met tegenvallers. De knelpunten die daardoor zijn ontstaan in enkele grote steden, blijken hardnekkig te zijn. Langs rijkswegen zie je steeds minder knelpunten. Samen met de steden zoeken we naar een oplossing. Ik denk dat die gezamenlijkheid de kracht is van het NSL. Ik vind het heel belangrijk dat het NSL in ieder geval met twee jaar wordt verlengd. Ik zal de daarvoor geldende procedures volgen. Dat betekent dat ik verwacht begin 2014 met een voorstel tot verlenging te komen. Dat betekent ook dat de monitoring en de samenwerking met andere overheden worden voortgezet en dat de mogelijkheid bestaat om meer maatregelen op te nemen in het NSL. Het programma blijft het kader voor projectonderbouwing. Er is ook een aantal dingen gezegd over Europa. De tegenvallers hebben namelijk ook te maken met het Europees bronbeleid. Een aantal leden heeft al gesproken over het belang van bronbeleid. We kunnen van alles doen, maar een deel van het fijnstof en van de vervuiling waait het land binnen. Ten aanzien van Europese regelgeving, bijvoorbeeld op het gebied van auto's, hebben we een lange adem nodig om ervoor te zorgen dat het bronbeleid op den duur zo veel effect heeft dat een aantal zaken met betrekking tot kortetermijnbeleid, zoals milieuzones – daar kom ik straks op terug – niet of niet meer nodig zijn. Dat de Euronormen niet het effect hebben dat we ervan mogen verwachten, is een probleem dat we

op Europees niveau hebben aangekaart. Dat leidt ertoe dat de verwachting is dat de praktijkcommissies in de toekomst zullen voldoen aan de normen. Het blijft belangrijk dit goed te bewaken, omdat juist de Euronormen voor Nederland essentieel zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor NO<sub>2</sub>.

Een aantal leden heeft ook iets gezegd over het fijnstof in de veehouderij. Het gaat de goede kant op met het oplossen van het fijnstofprobleem, maar ook hierbij zijn er hardnekkige punten. In 2013 rapporteren we aan de Europese Commissie over 2012, het eerste hele jaar waarin aan de normen moet worden voldaan. We zijn er in de veehouderijgebieden nog niet helemaal. Het gaat om gebieden met intensieve veehouderij met een hoge achtergrondconcentratie. Gemeenten werken samen met veehouders aan de oplossingen. Mevrouw Van Veldhoven vroeg of dat een beetje opschiet. In Nederweert en in Asten is gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. Wij ondersteunen die aanpak met een subsidieregeling voor maatregelen en wetgeving waarmee emissies van de veehouderij worden beperkt. De Kamer heeft ook via het Ministerie van EZ een brief ontvangen waarin staat hoe we in het kader van het mestbeleid willen omgaan met emissies.

De heer Jansen zei dat we op het gebied van gezondheid en luchtkwaliteit niet alleen moeten aansturen op de norm. Ik denk dat dit een terecht punt is. Daarom ben ik het geheel eens met al die pleidooien inzake het bronbeleid. We verwachten veel van Euro 6, maar een vinger aan de pols houden en bekijken of een en ander ook echt werkt, is wel van groot belang.

Ik kom op het meten en rekenen. 17 januari hebben we er in een dertigledendebat uitgebreid bij stilgestaan. Ik hoop dat de technische briefing een hoop vragen van de Kamer heeft beantwoord. De Kamer is ook geïnformeerd over de resultaten van de vergelijking van metingen en berekeningen die door het RIVM is uitgevoerd. Externe experts hebben de bevindingen van het RIVM beoordeeld. Daaruit is naar voren gekomen dat de modellering die het RIVM hanteert, ruimschoots voldoet aan de kwaliteitseisen. De aanbevelingen van het RIVM naar aanleiding van steekproeven op de invoergegevens leiden tot een verbetering in elke monitoringsronde.

Voor berekenen en meten hebben we modellen nodig. Het is onmogelijk om steeds overal te meten. Ik heb al eerder in de debatten bepleit dat het niet gaat om zomaar modellen. Het gaat om door gerenommeerde instanties gecertificeerde en getoetste modellen. Die instanties zitten erbovenop. Waar nodig worden data aangepast, maar steeds worden die modellen geoptimaliseerd. Ik begrijp dat mensen soms behoefte hebben aan meten in het kader van ijking. Er wordt immers geïkt. Soms zeggen mensen: het is hier toch slechter dan het model aangeeft; ik wil dat gemeten hebben. Ik heb daar begrip voor, maar ik denk dat het uitermate onverstandig is om steeds te kiezen voor meten. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we die modellen optimaliseren, dat contra-expertises worden uitgevoerd en dat wordt getoetst of die modellen kloppen. Het is echter ook belangrijk dat we vertrouwen hebben in die modellen. Volgens mij zei de heer Klein dat we niet in een modellenwereld ...

De heer **Klein** (50PLUS): Dat zei de heer Bisschop, maar hij is op dit moment niet aanwezig.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Bisschop zei dat dus. Het is niet de bedoeling dat we in een papieren werkelijkheid leven, maar het is ook niet zo dat we de modellen moeten aangrijpen om de kern van de zaak af te halen. We moeten er steeds voor zorgen dat bijvoorbeeld lucht-, geluids- en bodembeleid worden verbeterd.

De Europese Commissie komt dit najaar met een herziening van de thematische strategie inzake luchtverontreiniging en bijbehorende

regelgeving. Ik heb de Kamer geïnformeerd over het standpunt dat Nederland heeft ingenomen in het kader van de publieke consultatie door de Europese Commissie. Bij de aanpassing van de NEC-richtlijn kunnen voor 2020 strengere emissieplafonds worden vastgesteld, zolang deze met het huidige, reeds ingezette beleid haalbaar zijn. Voor 2025 of 2030 kan een verdergaande ambitie worden vastgesteld voor zover deze haalbaar en betaalbaar is. Het is belangrijk dat we ambities stellen. Dat heb ik ook in andere omstandigheden gezegd over andere onderwerpen. Ambities zijn belangrijk, maar het is ook belangrijk dat iets haalbaar en betaalbaar is. Dat wil niet zeggen dat de ambitie dan moet worden bijgesteld, maar we moeten wel realistisch zijn over de termijn waarop die ambitie haalbaar is. De Europese aanpak is van belang vanwege de noodzaak om de achtergrondconcentraties terug te brengen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik hoorde dat de Staatssecretaris onderscheid maakt in datgene wat nog aangescherpt zou kunnen worden richting 2020 en datgene wat daarna als doel zou kunnen worden gesteld. Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat zij tot 2020 alleen bereid is om met een aanscherping akkoord te gaan die bereikt kan worden met het huidige beleid en dan na 2020 te bekijken wat haalbaar en betaalbaar is. Maar waarom zou nieuw beleid dat tot 2020 haalbaar en betaalbaar is, niet ingezet mogen worden? Waarom kan het alleen gaan om staand beleid? Of heb ik het antwoord van de Staatssecretaris verkeerd begrepen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat mevrouw Van Veldhoven mij verkeerd begrijpt. Ik vind dat bij de aanpassing van de NEC-richtlijn voor 2020 strengere emissieplafonds kunnen worden vastgesteld. Het is echter wel belangrijk dat dit met de huidige koers haalbaar is. Als vernieuwing mogelijk is of nieuwere zaken kunnen worden toegepast, moeten we dat doen, maar het is niet zo dat we op dit moment de alternatieven uit onze rugzak trekken. Het betreft een hardnekkige problematiek, waarbij we hardnekkig moeten volhouden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Betekent dit dat de Staatssecretaris, als er een discussie komt over strengere richtlijnen, wel degelijk bereid is om te bekijken wat we met de instrumenten, dus eventueel ook nieuwe instrumenten, die haalbaar en betaalbaar blijken te zijn, nog meer kunnen doen om die strengere doelstellingen al in 2020 te behalen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, maar dat betekent dat er dus ook nieuwe alternatieven moeten komen. Zoals ik al zei, is het redelijk beperkt. We moeten goed volhouden. Het is niet zo dat we de alternatieven uit onze zak trekken. Dat merk ik ook in de gesprekken met de gemeenten. Wat kan iedereen nu precies doen in zijn rol? Hoe weeg je zaken tegen elkaar af? Bij de milieuzones zie je de discussie daarover prominent naar voren komen. Bij de milieuzones moet je je afvragen of je een norm wilt of dat het dient te gaan om lokale, tijdelijke maatregelen, waarbij je ervan uitgaat dat je op de lange termijn met het bronbeleid een consequente winst gaat halen.

Mevrouw Ouwehand heeft een vraag gesteld over het daadwerkelijk meten op het platteland bij de veehouderijen. Er is een meetstation op het platteland. Meetstations geven alleen heel lokale informatie. Voor een representatief beeld zijn die berekeningen nodig. Die geven ook een goed beeld. Deze discussie hebben we eerder gevoerd in het dertigledendebat. Ik laat het nu dus hierbij.

Mevrouw Van Veldhoven zei dat de normen worden behandeld als streefwaarden en vroeg of ik bereid ben tot het hanteren van een bandbreedte. Ik wil graag sturen op een norm die internationaal is

afgesproken. Ik ben het er wel mee eens dat we rekening moeten houden met onzekerheden en dat we moeten blijven streven naar verbeteringen. Ik wil echter niet naar een bandbreedte overstappen. Ik wil graag de norm die internationaal is afgesproken als richtlijn houden.

De **voorzitter**: Ik was vergeten om te melden hoeveel interrupties zijn toegestaan. Ik heb de neiging om het aantal interrupties te beperken tot twee. Wil mevrouw Van Veldhoven toch nog een keer interrumperen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dit is wel een heel belangrijk punt. Ik neem aan dat de Staatssecretaris straks zo uitgebreid zal antwoorden op de vraag over het smogalarm dat ik daar geen nadere vragen over hoeft te stellen in eerste termijn. De Staatssecretaris zegt dat zij wil sturen op de norm die internationaal is afgesproken, maar dat zij ook rekening wil houden met het risico van overschrijdingen. Door gebruik te maken van een bandbreedte zouden we daar effectief rekening mee kunnen houden, op een manier die ook echt wat inhoudt. Wat bedoelt de Staatssecretaris als zij zegt dat zij er wel rekening mee wil houden? Die norm is immers een harde norm en geen streefwaarde.

Staatssecretaris **Mansveld**: Als de norm is behaald, zijn we nog niet klaar. Ik vind dat je altijd moet bekijken of je verder kunt gaan. Daar zullen voor een deel onzekerheden in zitten, maar ik wil niet naar die bandbreedte toe, simpelweg omdat ik wil blijven sturen op een norm die internationaal is afgesproken. Ik denk namelijk dat een internationale normering belangrijk is, omdat het dan overal gebeurt, dus ook bij de burens.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Maar juist als je er zeker van wilt zijn dat je de norm haalt, zul je iets moeten doen aan de onzekerheden die in de metingen zitten. Als het de Staatssecretaris echt ernst is en als zij zegt dat zij ervoor wil zorgen dat die norm ook echt de norm is en dat die niet wordt overschreden, zal zij iets moeten doen met de marge. Hoe hanteren we die norm dan? Nu kunnen we immers vrijwel zeker zeggen dat we in een flink aantal gevallen boven die norm zullen uitkomen. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat zij dat niet wil. Hoe gaat zij dat dan voorkomen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei, hebben we een aantal modellen. Er wordt gestuurd op de norm die internationaal is afgesproken. We houden rekening met onzekerheden. Er zit een marge in. Het gaat mij echter te ver om te sturen op een bandbreedte en af te wijken van de internationale norm. Ik ben het ermee eens dat we rekening moeten houden met onzekerheden en dat we daarnaar moeten kijken, maar onzekerheden kunnen incidenteel zijn. Bepaalde afwijkingen kunnen incidenteel zijn. Ik wil blijven streven naar verbeteringen, maar ik wil niet naar die bandbreedte teruggaan. We zullen elkaar op dit punt niet vinden, zeg ik tegen mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Fokke** (PvdA): Het is wel degelijk een interessant onderwerp. Op pagina 10 van de rapportage over het NSL staat een en ander over de aannames. Het zou gaan om een hoger aantal overschrijdingen. Uit de technische briefing bleek – waar een technische briefing al niet handig voor is – dat het toch vooral te maken heeft met de invoergegevens van met name gemeenten. Die invoergegevens zouden niet kloppen en verouderd zijn. Moeten we daar niet met zijn allen toch iets aan doen? Op basis van wat nu in het NSL staat, lopen we wel degelijk het risico dat er sprake is van overschrijdingen. Dat is toch iets wat we met zijn allen niet moeten willen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet of de cijfers op het gebied van de invoer zodanig verouderd zijn, maar het is wel zo dat de invoer geoptimaliseerd moet worden. Daar hebben we eerder over gesproken. De SP heeft daar vorige keer bij de metingen een stevig punt van gemaakt.

Mevrouw Dik-Faber heeft een vraag gesteld over de rekenfactor. Daar hebben we het eerder over gehad. In het model SRM 1 is inderdaad een verlaging ingevoerd in 2007. Dit is gedaan zodat het model meer in overeenstemming is met de metingen.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd naar de verbetering van de invoergegevens van de wegbeheerder. Aan alle wegbeheerders is gevraagd om de aanbevelingen van het RIVM uit te voeren. De handleiding ten behoeve van de monitor wordt elk jaar geüpdatet. Ik ga ervan uit dat het elk jaar beter moet. Ik ben blij met de aanbevelingen van het RIVM. Ik heb daar al eerder wat over gezegd. Dat moet echt geoptimaliseerd worden, want die informatie hebben we nodig.

Mevrouw Dik-Faber heeft een vraag gesteld over herijking. Daar hebben we reeds over gesproken in een eerder debat. Elk jaar worden de metingen en berekeningen met elkaar vergeleken. Als het nodig is, volgt de herijking. In de audit van het RIVM zijn 400 metingen met de berekeningen vergeleken. Indien nodig wordt er herijkt. Ik weet het niet meer uit mijn hoofd, maar volgens mij is SRM 1 in 2011 herijkt.

Mevrouw Dik-Faber vroeg of de modellen betrouwbaar zijn bij kruisingen, omdat de A10 West er veel kent. Uit onze informatie blijkt dat er bij kruisingen geen dubbeltelling plaatsvindt.

In het debat over luchtkwaliteit heb ik gezegd dat ik de Kamer zou informeren over de stand van zaken met betrekking tot Amsterdam. Op ambtelijk niveau heeft overleg plaatsgevonden met de gemeente Amsterdam. Duidelijk is dat Amsterdam geen voorstander is van sloop van de bewuste flat langs de A10. Dat zal een knelpunt blijven, gezien de situatie. De flat staat enkele meters van de weg af. Daarom hebben we primair bronbeleid nodig. Een lagere achtergrondconcentratie is en blijft immers het meest effectief. Lokaal blijft Amsterdam knelpunten aanpakken, maar dan wel proportioneel. Er wordt gedacht aan milieuzones voor bestelbusjes en personenvervoer. Ik heb met Amsterdam afgesproken dat we waar mogelijk consequent gezamenlijk in dialoog blijven over knelpunten die zeer moeilijk oplosbaar blijken. Wat is wel en niet mogelijk? De Kamer kent de situatie van de flat. De leden zullen het met mij eens zijn dat het reuze ingewikkeld is om dat probleem op te lossen, want zowel de weg als de flat is daar in de jaren zestig neergezet. De grote steden en het Ministerie zullen echter wel de handen steeds steviger ineenslaan om te bekijken wat mogelijk is.

Mevrouw Ouwehand heeft gevraagd naar de feiten in het kader van de overschrijding van de fijnstofnormen bij de veehouderij. Om hoeveel gaat het? Bij de overschrijding van de fijnstofnorm gaat het om 249 woningen. Er zijn 132 veehouderijen, verdeeld over 46 gemeenten. We hebben dit soort details omdat de gemeenten een en ander goed opsturen en omdat er plannen worden gemaakt. Dat heb ik net al gezegd.

Ik ben helemaal vergeten om in te gaan op de vraag over smog van mevrouw Van Veldhoven. Die vraag beantwoord ik na het onderwerp veehouderij.

Mevrouw Ouwehand heeft ook gevraagd hoe gemeenten hebben gereageerd op de oproep tot actie van veehouderijen. Nederweert en Asten zijn al gestart met de gebiedsgerichte aanpak. Ik denk dat dit ook de weg is die je zou moeten opgaan. Je moet lokaal bekijken wat het probleem is. Het is van belang dat je binnen het gebied kijkt wat de oplossingen zijn en wie er last van heeft, zodat je maatwerk kunt leveren. Er is nu een subsidieregeling voor fijnstofmaatregelen. Daar is 10 miljoen voor gereserveerd. Daarmee wordt de gemeente geholpen om maatregelen te treffen op deze hardnekkige plekken.

Er is gevraagd naar de uitkomst van het gesprek met de G-4 over de audit van het RIVM. De uitkomst van het overleg met de G-4 is dat iedereen akkoord is met de RIVM-audit. Er werd getwijfeld over het aantal locaties voor de audit, maar uiteindelijk is iedereen ermee akkoord gegaan. Het RIVM, twee experts en de G-4 kijken hier verder naar. Die club is er ook mee akkoord gegaan.

Ik kom tussendoor even op het onderwerp smog. Toen ik vanochtend via een andere weg het smogalert binnenkreeg, vroeg ik mij af of er niet al zoiets is. Het blijkt dat je passief kunt kijken op teletekst. Daarop geven ze voor noord, midden en zuid aan of er sprake is van smog. Elke dag kun je die gegevens bekijken. Wat veel leuker is om te melden, is dat er zeer binnenkort een app zal komen van het RIVM, de DCMR en de GGD. Het betreft een landelijke app. Overal waar je bent, kun je daarmee ter plekke zien wat de concentratie is en of er bijvoorbeeld sprake is van smog. Dat betekent dus dat er maatwerk is voor degenen die er last van hebben. Er werd gevraagd of er, net zoals in België, een smogalert kan komen bij 70 microgram. Ik denk dat we die weg niet moeten opgaan. Als je zo'n app hebt – dat kan met de huidige technologie – kun je waar je ook in Nederland staat, ter plekke de waarden doorkrijgen. De personen die net werden beschreven zitten waarschijnlijk ook te wachten op een alert als de waarde iets minder dan 200 microgram is. Zij hebben misschien bij 40 microgram al een alert nodig. Zij kunnen dat nu dus zelf bekijken. Ik vind het heel leuk dat ik dat hier kan zeggen. Ik heb begrepen dat die app op korte termijn zal worden gelanceerd.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of we zeker weten dat we in 2015 de normen voor stikstof zullen halen. Dat is een goede vraag. Als je primair naar de normen kijkt, zijn we op de goede weg. Het is van belang om daaraan vast te houden. Daarom wil ik doorgaan met het NSL. Ik kan echter geen garanties geven. Dat heb ik al eerder gezegd, ook in andere situaties. Ik kan niet de garantie geven dat we die norm gaan halen, maar ik denk dat we op de goede weg zijn. Ik denk dat we heel stevig moeten blijven inzetten op bronbeleid. Als we de norm halen, moeten we ook voortgang maken met het beleid waar we de norm mee gehaald hebben, om ervoor te zorgen dat onze prestaties verbeteren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben blij met de goede intenties van deze Staatssecretaris. Wij delen hetzelfde doel. Ook na 2015 zou mijn fractie daar graag mee verder willen. Het gaat echter niet alleen om de intentie. Als je voor je proefwerken consequent een 6- haalt, sta je voor je eindexamen zwakjes. Haal je allemaal achten, dan heb je een heel goede kans dat je slaagt. Ik zou dus van de Staatssecretaris iets meer willen horen. Wat doet zij om die normen te halen? Heeft zij een plan B? Wat gaan we doen als we in de buurt zitten maar het net niet halen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb ook eindexamen gedaan op de middelbare school. Ik heb geleerd dat je ook bent geslaagd als je voor al je schoolonderzoeken en je examen een 6- haalt. Ik ben het met mevrouw Van Tongeren eens dat een lijst met achten mooier is. Het gaat er echter om dat we de norm halen. Zoals ik al zei, kan ik dat niet garanderen. Als we de norm halen met het beleid dat we hebben ingezet, is het wel van belang dat we dit beleid voortzetten en waar mogelijk verbeteren en aanscherpen. Maar dat is niet zo eenvoudig, want we hebben geen rugzak met maatregelen waar we zomaar dingen uit kunnen trekken. Uiteindelijk zullen we de wedstrijd winnen met een goed bronbeleid. Het nadeel van een goed bronbeleid is dat het niet alleen in Nederland van belang is, maar in heel Europa, want een fiks percentage van het fijnstof komt gewoon de grens overwaaien. Het is dus belangrijk dat ze aan de andere kant van de grens ook maatregelen treffen.



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Natuurlijk is het in heel Europa belangrijk dat bewoners gezonde lucht kunnen inademen, die bijdraagt aan een goede levensverwachting. Maar als je vlak langs de rand scheert van wat mogelijk is, heb je meer kans dat je eroverheen valt. Daarom probeer ik de Staatssecretaris uit te dagen om te zeggen: ik moet wat steviger inzetten op deze dingen. Hopen dat de burens het op orde hebben zodat we er net niet overheen komen, vind ik niet sterk genoeg. De Staatssecretaris kent de mogelijke maatregelen net zo goed als ik. Ik roep haar op tot meer ambitie op dit vlak. Zij moet niet alleen op bronbeleid vertrouwen, maar ook op een pakket van andere maatregelen. Wij hebben dit al eerder met elkaar gewisseld. Ik hoor heel graag hoe de Staatssecretaris de Nederlandse bevolking en vooral de mensen met longproblemen uitlegt wat het plan B is. Ik hoor graag dat zij zegt: als dit niet lukt, dan grijpen we een halfjaar voor die datum in.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is niet zo dat we zeggen: we doen dit en als dat niet lukt, gaan we voor een plan B. We doen alles wat mogelijk is om die doelen te behalen. Ik heb al gewezen op het belang van bronbeleid. Het is simpelweg zo dat auto's in het buitenland worden geproduceerd. Het is belangrijk om landen en mensen die auto's produceren binnen de EU, ervan te overtuigen dat Euronormen belangrijk zijn. De Kamer heeft recentelijk ook meegekregen dat er tegen een verbetering van EU-beleid op het gebied van geluid is gestemd. Dat moeten we niet hebben, dus zal ik een tandje bijzetten om ervoor te zorgen dat dit soort normen in de EU wel wordt verscherpt en dat de makers van auto's er wel voor zorgen dat er stillere en schonere auto's worden geproduceerd. Het gaat om de autonome winst die we dan op lange termijn hebben. In de tussentijd moeten we milieuzones of andere oplossingen hebben. Die oplossingen zijn wellicht niet optimaal, maar ze zijn wel belangrijk om een doel te halen.

Er werd gesteld dat voertuigen met buitenlandse kentekens niet adequaat worden gecontroleerd in de milieuzones. Er werd gevraagd of ik bereid ben een landelijke oplossing te creëren voor de handhaving als het gaat om buitenlandse voertuigen. Alle vrachtwagens, dus ook buitenlandse vrachtwagens, zijn verplicht om aan de eisen van de milieuzone te voldoen. Alle chauffeurs, dus ook buitenlandse chauffeurs, zijn verplicht een kentekenbewijs bij zich te hebben waarop de emissieklasse van het voertuig vermeld staat.

De heer Bisschop heeft gevraagd om in plaats van milieuzones een snelheidsverlaging in te voeren. Deze maatregelen kunnen niet tegen elkaar worden uitgeruild, omdat effecten op verschillende plekken ontstaan. Een snelheidsverlaging heeft effect langs rijkswegen, maar de milieuzones zijn juist in de binnensteden.

De heer Dijkstra had een lijst met voorstellen als alternatief voor de milieuzones: P+R, Zero Emissie Busvervoer en dergelijke. Uiteindelijk zijn de milieuzones een lokale afweging. Ik weet dat gemeenten ook naar andere zaken kijken, zoals P+R. Even buiten de gemeente waar ik woon, werd een nieuwe P+R aangelegd. Ik moet zeggen dat ik er zelf ook sceptisch over was. Het terrein was zo groot dat ik mij afvroeg of mensen wel gebruik zouden maken van de P+R-functie. Tot mijn verbijstering, maar ook die van de bouwers, was P+R een enorm effectief middel op die plek. Het is echter een lokale afweging. Het moet werken op de plek om een doel te bereiken. Ik ken ook plekken waar P+R's helemaal niet volstaan. Het heeft denk ik ook een beetje te maken met de traditie van de omgeving of de manier waarop oplossingen in samenhang zijn gebracht. Mevrouw Fokke en de heer Klein vroegen naar de luchtkwaliteit en de oldtimers. Duidelijk is dat oldtimers vervuilend zijn. De Kamer heeft gevraagd om hobbyoldtimers te ontzien. Mijn collega Weekers werkt hier opties voor uit. Ik heb begrepen dat die binnenkort worden besproken met



de oldtimerbranche. Ik ga ervan uit dat de Kamer daarna hierover nader bericht krijgt.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd om aansturing op lagere normen à la de WHO. Ik heb al aangegeven dat ik mij op Europees niveau stevig wil inzetten voor het milieu. Ik wil mij op Europees niveau ook inzetten voor lagere normen, maar het moet wel haalbaar en proportioneel zijn. Ik ben het met haar eens dat we moeten streven naar permanente verbetering. Ik vind het belangrijk dat het haalbaar en proportioneel is, want dingen die niet haalbaar zijn, motiveren mensen niet. Het werkt heel motiverend als je je doel daadwerkelijk kunt behalen. Daar moet je dan wel het maximale voor doen.

Mevrouw Dik-Faber vroeg wat mijn ambitie op korte termijn is. Medio 2012 zijn al nieuwe doelen vastgesteld in het zogenaamde Gothenburg Protocol. Ik denk dat we die ambities gestand moeten doen. Er is namelijk relatief heel weinig tijd om deze reducties te bereiken. Daarom wil ik mij blijven inzetten voor die verbeteringen en die ambities, natuurlijk ook voor de lange termijn.

Een aantal van de leden vroeg om de norm voor roet wettelijk vast te leggen. Het uitgangspunt van het beleid is het halen van de normen uit de Europese richtlijn. De maatregelen die zijn genomen in het kader van het NSL, richten zich ook op de ultrafijne roetdeeltjes in de uitstoot van het wegverkeer. Een voorbeeld daarvan is de subsidieregeling voor roetfilters. Met de Euro-eisen voor het wegverkeer en de nationale stimuleringsregelingen voor versnelde invoering wordt de roetemissie in de komende jaren verder uitgebannen. De subsidieregelingen voor roetfilters hebben dat proces ook ondersteund. Roet is vanuit het oogpunt van gezondheid een waardevolle indicator voor de luchtverontreiniging afkomstig van het wegverkeer. Er is een roetindicator ontwikkeld waarmee lokale overheden ervoor kunnen zorgen dat hun maatregelen zo veel mogelijk zijn gericht op roetconcentraties. Het is aan de lokale overheden om daar gebruik van te maken en ervaringen mee op te doen, zodat zij weten hoe een en ander kan helpen bij hun beleidsbeslissingen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Als ik het goed heb begrepen, is er op dit moment geen norm voor roet. De Staatssecretaris geeft aan dat er wel een roetindicator is voor lokale overheden. Wordt daarbij ook gemeten? Volgens mij is dat nu niet of nauwelijks aan de orde. De gemeente Rotterdam doet het wel, maar heel veel andere gemeenten niet, terwijl het wel essentieel is voor de luchtkwaliteit. Is de Staatssecretaris bereid zich daarvoor in te zetten, zowel voor de meetpunten als voor een norm, bij voorkeur op Europees niveau?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat laat ik even nakijken. Daar kom ik zo in tweede termijn op terug.

De heer Bisschop heeft gevraagd of ik het beleid voor gevoelige bestemmingen zal aanscherpen en of een gezondheidsadvies van de GGD zal worden verplicht in de Omgevingswet. Dat ben ik niet van plan. De Kamer heeft hier met mijn voorgangers reeds uitgebreid over gesproken. Ik steun het standpunt dat gemeenten een zorgvuldige en transparante afweging van belangen moeten maken, waarvan gezondheid er één is. Een gezondheidsadvies, in dit geval van de GGD, kan hierbij een belangrijke rol spelen. Beleid voor gevoelige bestemmingen is gemeentelijk beleid. Het rust op goede ruimtelijke ordening. Er moeten keuzes worden gemaakt tussen centraal en decentraal regelen. Dit leent zich niet voor centrale regels, omdat lokale situaties verschillen. Op lokaal niveau kunnen burgers participeren. Dat is bijvoorbeeld ook gebeurd in Roosendaal.

Mevrouw Ouwehand heeft gezegd dat zij de reactie van het kabinet op het punt van stikstof onvoldoende vindt. Zij vroeg waarom de maximumsnelheid niet wordt verlaagd en waarom de veestapel niet wordt

verminderd. Wij zijn het erover eens dat de stikstofemissie verder moet worden teruggedrongen. Er wordt ook nog steeds voortgang geboekt. Daarom is voor internationale samenwerking ook een verduurzaming van de consumptie nodig, met name van voeding. De Staatssecretaris van EZ stuurt waarschijnlijk nog voor de zomer een brief over voedsel. De volumemaatregel is echt een laatste mogelijkheid. Zover is het wat ons betreft nog niet.

De **voorzitter**: Het volgende thema is geluid.

Staatssecretaris **Mansveld**: SWUNG I is in werking getreden. Het systeem van geluidproductieplafonds (gpp's) voor de rijksinfrastructuur is een vereenvoudiging en een verbetering. Het is een vereenvoudiging omdat er minder normen zijn. Het is een verbetering omdat er geen sluipende groei van geluid meer is zonder maatregelen. Deze lijn trek ik door bij SWUNG II. Voor decentrale infrastructuur en industrieterreinen zullen er minder geluidsnormen zijn. Er zal geen aparte ruimtelijke procedure meer zijn voor geluid. Er zullen ook gpp's zijn bij provinciale wegen en er zal een vergelijkbaar systeem zijn voor industrieterreinen. Er komen geen gpp's bij lokale wegen in verband met de uitvoerbaarheid van het systeem, maar er zal wel sprake zijn van versterking van de preventie en verplichte monitoring op de groei van geluid.

Een onderdeel van SWUNG II is ook de aanpassing van de geluidsnormen voor woningbouw nabij de rijksinfrastructuur. De voorgestelde normen bieden bescherming tegen geluidshinder, maar geven tegelijkertijd beleidsvrijheid aan gemeenten, waardoor er geen negatieve effecten op de mogelijkheden voor woningbouw zijn. De voorliggende hoofdlijnen zijn het resultaat van de samenwerking met het IPO en de VNG. De vervolgstap is de uitwerking hiervan in de regelgeving. Ik vind het belangrijk dat we dat in samenspraak hebben gedaan met het IPO en de VNG omdat we dan alle overheidslagen bij elkaar hebben en gezamenlijk bekijken wat effectief is en wat niet. Het wordt dus niet van bovenaf opgelegd. Belangrijk is ook de inpassing in de systematiek van de Omgevingswet zoals die nu in voorbereiding is.

Mevrouw Veldhoven heeft gevraagd of ik bereid ben tot het instellen van een nationaal programma voor geluid. Anders dan lucht heeft geluid veel meer een lokaal karakter. Wat mij betreft, is de aanpak daarom ook meer lokaal. Ik denk niet dat er zwaar juridische vormgeving à la het NSL noodzakelijk is. Ik heb wel in mijn brief aangegeven dat ik bereid ben om samen met de gemeente acties en maatregelen die getroffen kunnen worden, in beeld te brengen. Ik denk dat die samenwerking ook belangrijk is. Dat zei ik net al. Overigens leidt SWUNG I en II-regelgeving er al toe dat geluid overal in beeld wordt gebracht en dat maatregelen worden getroffen.

Ik kom bij het punt van de windturbines. Ik heb begrepen dat de structuurvisie van de Minister van EZ en de Minister van I en M afgelopen vrijdag naar de Kamer is gezonden. Ik ga ervan uit dat dit onderwerp terugkomt in de bespreking daarvan. Ik kom zo nog wel even terug op het laagfrequent geluid.

De heer Klein heeft gevraagd naar de situatie in Hoevelaken. Hij zei dat er aan de westkant wel maatregelen zijn getroffen en aan de oostkant niet. Hij vroeg of dat wel goed zal komen. Het verschil zit hem in de wijze waarop de regelgeving uitwerkt in bestaande en in nieuwe situaties. Reden voor dit verschil is dat in nieuwe situaties makkelijker en goedkoper maatregelen kunnen worden getroffen dan in bestaande gevallen.

De heer **Klein** (50PLUS): Dat begrijp ik. Dat is inderdaad de consequentie ervan. Vervolgens zegt de Staatssecretaris in aansluiting op haar eerdere betoog: we willen het juist eenvoudiger en makkelijker maken en we

willen de normen helder maken voor iedereen, ook op het gebied van geluid, zodat er geen verschillen in die situaties meer worden gecreëerd. Dat betekent dus dat je het zou moeten aanpakken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er wordt lokaal gekeken. Ik heb begrepen dat het pleidooi van de heer Klein is: als het in west gebeurt, moet het ook in oost gebeuren. Maar er moet natuurlijk wel gekeken worden naar de werkelijke lokale situatie.

De heer **Klein** (50PLUS): Anders kom ik er in tweede termijn op terug. Je komt dan namelijk in de casuïstiek terecht: waar zit het nou wel en hoeveel dB is het links of rechts of, in dit geval, oost of west? Die discussie zou ik nu niet willen voeren, maar wellicht is het goed dat ik die gegevens nog even aanreik, zodat we daar in een later stadium een schriftelijke reactie van de Staatssecretaris op kunnen ontvangen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat vind ik uitstekend.

De heer Bisschop heeft gesproken over de geluidsoverlast bij de Betuwelijn. Hij vroeg of ik bereid ben om structurele geluidsmetingen uit te voeren op knelpuntlocaties. Het RIVM draagt zorg voor een meetprogramma waarmee de geluidsberekeningen voor toetsing aan de geluid-productieplafonds gevalideerd worden. Dat geldt ook voor het geluidsniveau bij de Betuwelijn. Daarbij zal het RIVM zorgen voor voldoende validatie van de metingen. Daarmee wil ik niet toe naar structurele metingen op alle hoogbelaste locaties. Ik denk namelijk dat dit niet nodig is.

De heer **Bisschop** (SGP): Betekent dit nu dat het huidige meetprogramma wordt gehandhaafd of dat het wordt geïntensiveerd? Daar blijkt in de omgeving namelijk behoefte aan te bestaan. Ik stel deze vraag ook gelet op de voornemens om de frequentie van de treinritten te doen toenemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het wordt gehandhaafd zoals het is. Als er meer ritten plaatsvinden, ga ik ervan uit dat dit in de metingen wordt meegenomen, maar het wordt gehandhaafd zoals het nu is.

De heer Bisschop vroeg ook waarom er nog geen stillere treinen rijden. Daar heb ik het antwoord nu niet op.

De **voorzitter**: Kan de Staatssecretaris nog even aangeven wanneer we wel antwoord op die vraag krijgen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Als het kan, wil ik daar graag schriftelijk antwoord op geven. Het betreft een iets ander debat. Gisteren was het debat over het spoor.

De heer Dijkstra heeft gevraagd hoe ik aankijk tegen de geluidssituatie in relatie tot bewoners. Ik weet dat geluid heel bepalend is voor de beleving van de kwaliteit van de leefomgeving. Ik denk dat het daarom ook belangrijk is dat regelgeving ertoe leidt dat de geluidssituatie in beeld wordt gebracht en dat waar nodig maatregelen worden getroffen. Ik denk dat SWUNG daar een heel goed programma voor is.

De heer De Graaf heeft gevraagd of er landelijke normen moeten zijn voor stroboscopische effecten van windmolens. Daar zijn nu geen normen voor. Wel kunnen gemeenten eisen stellen.

De **voorzitter**: Ik onderbreek de Staatssecretaris even. Ik hoor dat mevrouw Van Tongeren, nog een vraag heeft over het vorige punt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb even gewacht tot het einde van het blokje geluid. Ik dacht dat we dat net bereikt hadden.

Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat geluid belangrijk is voor de manier waarop je de leefomgeving beleeft. Het is echter ook belangrijk voor de gezondheid. Er is een Deens onderzoek over geluid en overlijden. In Denemarken gaan 300 mensen per jaar vroegtijdig dood vanwege overmatige geluidsbelasting bij snelwegen. Eén tot drie mensen overlijden vroegtijdig door het geluid van windmolens. Er is een soortgelijk onderzoek in Zwitserland over luchtverkeer en doden. Het is dus meer dan de beleving. Via stress en slecht slapen heeft het rechtstreeks effect op de ontwikkeling van hart- en vaatziekten. Mensen gaan hierdoor vroegtijdig dood, net zoals bij fijnstof. De geluidssituatie is dus wel een graadje zwaarder. Heeft de Staatssecretaris daar ook naar gekeken in het kader van de mogelijkheid tot naar boven afwijken in de nieuwe systematiek van SWUNG?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is meegenomen. Mevrouw Van Tongeren heeft het over gezondheidsaspecten. Met alle respect, maar er zijn procedureafspraken gemaakt over welke vragen voor de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport zouden zijn. Ik weet niet of ik mij nu niet op het terrein van een collega begeef. Ik begrijp dat mevrouw Van Tongeren zegt dat het niet alleen gaat om de beleving maar dat het ook effecten heeft. Dat moet echter ook op een bepaalde manier geobjectiveerd worden. Ik ben niet op de hoogte van de onderzoeken naar de relatie tussen geluid en gezondheid. Daar begeef ik mij eigenlijk een beetje op glad ijs. Dit betreft namelijk ook het terrein van een andere Minister. Ik heb al gezegd dat de metingen zijn meegenomen. De cijfers met betrekking tot de effecten op de gezondheid en het aantal mensen dat overlijdt of last heeft van stress en dergelijke, heb ik op dit moment niet voorhanden. In ieder geval interpreteer ik die cijfers ook niet.

De **voorzitter**: We kunnen de discussie hierover voortzetten, maar het is misschien inderdaad verstandiger om een en ander te wisselen in het schriftelijk overleg. Ik stel dan ook voor om hierop door te gaan in het schriftelijk overleg.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Een kleine fractie heeft voor- en nadelen. Dezelfde discussie heb ik met Minister Schultz gehad naar aanleiding van het luchtverkeer. We hebben vervolgens de Zwitserse rapporten aan de ambtenaren gegeven. Toen werd men zich ervan bewust dat geluid niet alleen hinderlijk is, maar ook dodelijk. De Staatssecretaris kan misschien aan haar ambtenaren vragen om dat op te zoeken. Anders wil ik wel een poging doen. Er is een Deens onderzoek naar het geluid van snelwegen en een Zwitsers onderzoek naar het geluid van luchtverkeer. Ik wil ook deze Staatssecretaris aanraden om zich daarvan op de hoogte te stellen. Het is immers een gevolg van de slechte milieukwaliteit. Lukt het niet, dan wil ik haar daar graag bij helpen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal een poging doen. Als het niet lukt, neem ik contact op met mevrouw Van Tongeren. Ik kom op de stroboscopische effecten van windmolens. Daar zijn nu geen normen voor. Wel kunnen gemeenten eisen stellen aan de overlast op dit punt. Dat gebeurt ook in de praktijk. Bij de ruimtelijke opstelling wordt in principe al gekozen voor zo min mogelijk overlast. Daar zijn geen normen voor nodig.

De heer **De Graaf** (PVV): De gemeenten houden daar rekening mee. Het probleem dat veel mensen ervaren, is echter dat de gemeente er te weinig rekening mee houdt en dat de provincie er te weinig rekening mee houdt. Er is dus onduidelijkheid op dit punt. Het zou heel goed zijn als de rijksoverheid of het kabinet deze normen zou stellen en heel streng zou hanteren, zodat iedereen weet waar hij aan toe is. Nu ervaren veel te veel

mensen overlast, vooral bij een laagstaande zon. Van palen van 198,5 meter – de grootste windmolen die in Nederland staat, is zo lang – is heel veel overlast te verwachten. Er zullen nog heel veel van dit soort palen komen. Het gaat mij niet alleen om de mensen die nu met overlast te maken hebben, maar ook om de mensen, de dieren en de natuur die in de toekomst nog heel veel overlast zullen ervaren van het plaatsen van al die hoge windmolens. Waarom wordt het niet gewoon centraal geregeld?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet in hoeverre in de structuurvisie inzake de windenergie een en ander is meegenomen. Ik weet dat de hoge palen in een aantal provincies niet in de buurt van woningbouw worden geplaatst maar in industriële omgevingen. In de pers lees ik dat men zich ervan bewust is dat bewoners last hebben van windmolens en hoe daar ruimtelijk rekening mee wordt gehouden. Ook gelet op de ambitie van een aantal gemeenten, denk ik dat het goed komt. Ik verwijs voor een deel ook naar de structuurvisie en wat daarin opgenomen is. Daar ben ik op dit moment niet van op de hoogte.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb nog een korte reactie. De Staatssecretaris zegt dat zij de pers volgt. Met alle respect, de pers verslaat ook dit soort bijeenkomsten, maar een groot deel van de pers is hartstikke groen. Die journalisten schrijven precies datgene op wat mensen niet willen weten. Ik vraag de Staatssecretaris om zich beter en breder te informeren dan alleen de kranten te lezen. Met alle respect, want ik lees ook iedere dag met heel veel plezier een stuk of vijf, zes, kranten. De Staatssecretaris staat mede aan het hoofd van een Ministerie waar toch heel veel informatie aanwezig moet zijn. Zij denkt dat maar een paar palen in de buurt van woningen worden geplaatst, maar dat is niet waar. Er komen er in Nederland nog 1.500 als het tegengit. Daarvan komen er heel veel in de buurt van woningen te staan.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer De Graaf doelde op palen van bijna 200 meter. Daar doelde ik ook op. Zoals ik al zei, weet ik niet welke afspraken er gemaakt zijn in de structuurvisie op het gebied van ruimtelijke inpassing en dergelijke en in hoeverre daar rekening mee is gehouden. Dat debat wil ik hier ook liever niet voeren.

De SP heeft gezegd dat ik gpp's in stedelijk gebied geen goed idee vind, terwijl het haar juist goed lijkt om daar wel gpp's te hebben. Ik ben het eens met de SP dat de gpp's een goed instrument zijn voor alle binnenstedelijke wegen. Een systeem optuigen is qua uitvoering echter niet realistisch.

Er is gevraagd of ik de bouwopgave in stedelijk gebied gered heb. Mijn voorstel voor SWUNG II bevat een samenhangend normeringspakket. Onderdeel daarvan is een aanscherping van de norm voor de woningbouw bij spoor. Daar moet uiteraard wel een overgangstermijn bij worden gehanteerd.

De heer De Graaf heeft gevraagd naar laagfrequent geluid. Bijna alle geluidsbronnen produceren laagfrequent geluid, al is dat niet als zodanig herkenbaar. Slechts zelden wordt specifiek geklaagd over laagfrequent geluid, «bromtonen» in de volksmond. In de afgelopen tien jaar kwamen bij de GGD en bij meldpunten enkele tientallen gevallen per jaar binnen. Dat kleine aantal maakt het trekken van algemene conclusies heel erg lastig. Ik heb het RIVM recentelijk verzocht om een overzicht van de kennis op het gebied van laagfrequent geluid op te stellen. Deze informatie komt op korte termijn beschikbaar. Die wil ik met alle plezier aan de Kamer doen toekomen.

Ik kom op AWACS. Ik zal met de vraag over de bijdrage aan het Geluidsnet eindigen. Uit de informatie van de provincie blijkt dat in 2011 en 2012 flink minder vliegbewegingen zijn gemaakt. De Partij van de Arbeid vroeg of ik wat meer kan vertellen over hoe het zit in 2013. Ik weet dat het betreffende

Kamerlid ook uit de regio komt en dat zij dus kennis van zaken heeft. Ik verwijs naar de brief van het vorige kabinet van 2 februari 2012. Daarin is uitgelegd dat met de NAVO in 2009 een maximaal aantal vliegbewegingen is afgesproken. Daarbij heeft de NAVO toegezegd mee te werken aan een verdere vermindering, met als doelstelling 2.600 vliegbewegingen per jaar. Dat was de intentie. Structurele maatregelen die in de brief worden beschreven, zoals de inzet van simulatoren en de spreiding van vliegbewegingen over andere vliegbases, waaronder de vliegbasis in Nederland, blijven hun effect hebben. Het is voor mij lastig om in te gaan op nadere vragen over de vliegbewegingen, want daar gaat het Ministerie van Defensie over. Zij heeft ook contact met de NAVO. Het bericht van de Kamer is echter duidelijk. Ik kan mij voorstellen dat we dat een keer bespreken in aanwezigheid van de Minister van Defensie.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg of ik bereid ben om te komen met extra maatregelen. Er zijn veel maatregelen genomen. Zoals ik al zei, ga ik daar niet over. Daar gaat het Ministerie van Defensie over, ook in relatie tot de NAVO. Ik heb begrepen dat er een voortgangsrapportage is uit 2011 waaruit blijkt dat een en ander effect heeft.

De heer Jansen vroeg: als niet wordt voldaan aan de norm, gaat de vliegbasis dan wel met een peperduur systeem haar gelijk bewijzen? Ik zou daar heel graag iets over zeggen, maar daar ga ik niet over; daar gaat de vliegbasis van de NAVO over. De Minister van Defensie onderhoudt het contact daarmee. Zoals ik al zei, als dat voor de Kamer een punt is, kan ik mij voorstellen dat we dat in aanwezigheid van de Minister van Defensie bespreken.

#### **Voorzitter: Van Veldhoven**

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik neem de vrijheid om even te verduidelijken wat mijn vraag was. Uit de brief van de Staatssecretaris maak ik op dat het geluidssysteem geen juridische binding kent in geval van discussie over de vraag wat het niveau is. De SP-fractie vroeg aan de Staatssecretaris of het niet verstandig zou zijn om in ieder geval als positie in te nemen dat er sprake is van een omgekeerde bewijslast. De overheden hebben aannemelijk gemaakt dat er sprake is van een overschrijding. Laten we even aannemen dat dit zo is. Het vliegveld heeft dan de omgekeerde bewijslast. Als het wil investeren in een peperduur systeem – wat ik niet nodig vind – moet het dat zelf betalen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is nogal ingewikkeld. Het gaat hier immers over een NAVO-vliegbasis die bovendien niet in Nederland ligt. In die zin is de afstand tussen mij en de vliegbasis heel groot. Daar zit namelijk een heel Ministerie van Defensie tussen. Als er vragen zijn over wat de vliegbasis wel of niet kan, is er voor mij ook een link met Defensie. Het gaat immers over Duitsland en de NAVO.

#### **Voorzitter: Paulus Jansen**

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Fokke vroeg of ik de bijdrage aan het Geluidsnet zal voortzetten. In de brief heb ik aangegeven dat ik voor eind 2013 een besluit zal nemen over de voortzetting van mijn bijdrage. Eigenlijk zou ik hier volmondig willen zeggen: ja, ik wil doorgaan met de bijdragen. Ik heb alleen één handenbinder, namelijk de vraag of daaruit op dit moment precedentwerking voort kan komen richting andere organisaties, vliegbases et cetera. Als dit zo is, praten we opeens over heel andere bedragen, die absoluut niet door de begroting kunnen worden gedekt. Ik zeg toe dat ik dit zal uitzoeken en dat ik de Kamer daarover zal berichten. Wat mevrouw Fokke voorstelde, vind ik namelijk bijzonder sympathiek. Zoals ik al zei, heb ik echter een handenbinder. Ik kan daar de gevolgen op dit moment niet van overzien. Ik had mij voorgenomen dat ik



aan het einde van het jaar dit besluit zou nemen en niet nu. Dan heb ik dit al uitgezocht. De Kamer weet nu in ieder geval hoe ik erin sta. Ik zal haar zo snel mogelijk hierover berichten.

**De voorzitter:** Er is nog ruimte voor een ultrakorte tweede termijn. Ik stel voor dat de spreektijd één minuut per persoon zal zijn. Ik geef toe dat dit kort is, maar ik tel tien woordvoerders. Dan heeft de Staatssecretaris nog vijf minuten voor de beantwoording. Het is dus simpelweg een rekensom. Ik moet dus ook erg streng zijn als het gaat om die ene minuut.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik vrees dat de Staatssecretaris en ik het niet eens zullen worden over het meten en berekenen van de luchtkwaliteit. Ik heb inderdaad het rapport van het RIVM gezien. Daarin is een vergelijking gemaakt op basis van vijf locaties. Ik vind dat heel erg mager. In de praktijk zie je dat de metingen niet overeenkomen met de modellen. Ik vind het heel belangrijk dat de modellen worden geijkt op basis van de meetgegevens, want op papier verbetert de luchtkwaliteit, maar de praktijk laat iets anders zien. Ik hoor graag van de Staatssecretaris een reactie op het pleidooi voor het meten van roet en voor een Europese norm voor roet. Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vragen over het transport binnen de milieuzone voor buitenlandse voertuigen. Ik vroeg om te bekijken of daar een tussenoplossing voor kan komen. Ook vroeg ik om een CO<sub>2</sub>-calculatieladder in het transport.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik kom even terug op het smogalarm. Natuurlijk is het mooi dat we teletekstpagina's 711 en 712 hebben, waarop in vier woorden wordt gezegd of er landelijk wel of niet een enorm risico is. Dat is echter nog niet bepaald gemakkelijk toegankelijke informatie die iedereen dagelijks checkt. Het is natuurlijk heel mooi dat er apps worden ontwikkeld, waar mensen ook gebruik van kunnen maken, maar stel dat je toevallig niet een specifieke longziekte hebt. Bij 151 microgram wordt wel al gezegd dat het «unhealthy», dus ongezond, is om lang buiten actief te zijn. Ik vind dat dit toch een verantwoordelijkheid is die we serieuzer moeten nemen dan de Staatssecretaris nu doet. Is de Staatssecretaris bereid om het niveau waarbij het smogalarm wordt afgegeven te verlagen naar 150 microgram, zodat we in ieder geval ook al die mensen die geen specifieke longziekte hebben toch kunnen attenderen op het moment dat het als «ongezond» wordt omschreven om buiten actief aan de slag te gaan?

Ten slotte zie ik tot mijn teleurstelling dat de Staatssecretaris blijft doen aan normopvulling. Zij lijkt niet bereid om een stukje onzekerheid weg te nemen, terwijl wij met elkaar weten dat wij eigenlijk onszelf voor de gek houden door te zeggen dat er op maar weinig locaties problemen zijn. Ik houd toch een dringend pleidooi hiervoor. Is de Staatssecretaris bereid om die lijst op te stellen met de punten die net onder de huidige grenswaarde zitten, gezien de bandbreedte in de metingen?

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Als we kijken naar het antwoord van de Staatssecretaris op de vraag om de aan te passen geluidsnormen van laagfrequent geluid in de wet te verankeren, zien we precies waar de bewoners van Nederland op vastlopen, namelijk de bestuurlijke diarree waarin trucjes worden toegepast om vooral geen last meer te hebben van die bewoners. De wet is echter leidend en niet de structuurvisie. De Staatssecretaris heeft terugverwezen naar de structuurvisie, maar het gaat om die wet. Ik vraag de Staatssecretaris om de wet aan te passen en om laagfrequent geluid op te nemen in de wet waar het het plaatsen van windmolens of windturbines betreft. Ik vraag haar ook om de normen voor stroboscoopeffecten nationaal te maken. Als zij dat echt te lastig

vindt of door blijft verwijzen, dan wil ik nu alvast een VAO aanvragen om dit via een motie te regelen.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording en voor de schriftelijke reactie die ik straks nog zal krijgen met betrekking tot de meetgegevens. De resterende tijd kan wellicht worden gebruikt door de collega's.

Mevrouw **Fokke** (PvdA): Voorzitter. Ik moet zeggen dat ik vanochtend best een beetje blij werd toen ik NU.nl las. Ik word namelijk wel blij als een voorstel over een smogalarm, dat ook is gedaan door de PvdA Limburg, een landelijk vervolg krijgt. Als D66 dat ook voorstelt, word ik daar toch wel enigszins gelukkig van. Dit voorstel is door de provincie Limburg gedaan. Het is inderdaad raar. Ik woon 1 kilometer van de grens. In België geldt dan een alarm, maar in Nederland niet. Maar we hebben nou eenmaal andere normen met elkaar afgesproken. Daar ben ik heel eerlijk over. Als de provincie zo iets regelt, moeten we daar dan niet heel erg blij mee zijn? In Limburg wordt het geregeld. Ik zeg tegen alle partijen dat het misschien heel goed is om dat op die manier een vervolg te geven. Dat is beter dan dat wij hier als landelijke overheid weer allerlei regels en voorwaarden aan gaan stellen.

Ik kom op AWACS. Ik ben heel erg blij dat de Staatssecretaris ons hierover nader zal informeren. Ik snap dat er sprake kan zijn van precedentwerking. Aan de andere kant is AWACS een langlopend en heel heftig dossier. Een en ander is juist bijzonder omdat we te maken hebben met een situatie die over de grens gaat. Ik hoop dat de brief een positief antwoord oplevert. Ik denk dat we hier nog heel wat werk te verrichten hebben om het vertrouwen dat mensen in Limburg in de overheid hebben, een beetje te herstellen. Er is de afgelopen jaren immers flink wat gebeurd met betrekking tot dit dossier.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Ik kwam iets later binnen, dus ik sluit niet uit dat de Staatssecretaris al op mijn vraag ingegaan is. Voor zover ik haar beantwoording heb kunnen volgen, heb ik het antwoord echter gemist. Mijn vraag gaat over de uitwisseling van de gegevens over buitenlandse voertuigen. Buitenlandse voertuigen zijn wat dat betreft namelijk in het voordeel in vergelijking met Nederlandse voertuigen, terwijl zij wel degelijk voor een forse milieubelasting zorgen. Ik snap dat dit andere portefeuilles raakt, maar ik wil het graag bezien vanuit het oogpunt van het milieu en de leefomgeving.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Halen we een keer de normen, is het voor GroenLinks en D66 nog niet genoeg. Ik bespeur gelukkig wel veel realisme bij andere partijen.

Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoorden. Ik vind het een nuttig AO. Het is een belangrijk onderwerp. Ik ben tevreden met de antwoorden. Er zijn ook een paar uitspraken gedaan waar ik in ieder geval een houvast aan heb, bijvoorbeeld dat milieuzones zeker in de toekomst overbodig zullen zijn, dat we de verantwoordelijkheid daar leggen waar die hoort en dat we inzetten op Europees bronbeleid, met name omdat drie kwart van de lucht uit het buitenland komt en onze invloed hierop slechts een kwart is. Verder heeft de Staatssecretaris duidelijk gemaakt dat we de balans weten te vinden tussen luchtkwaliteit, de gezondheid en de ruimtelijke inpassing van bepaalde zaken. Het is, denk ik, ook winst dat we feiten en emoties weten te scheiden. Vandaag is dat redelijk goed gelukt. Ik ben de collega's erg dankbaar dat zo'n instituut als het RIVM, die voor ons belangrijk werk doet, niet meer ter discussie staat. Als we gaan twifelen aan dat soort instituten en de betreffende methoden en rekenmodellen, dan wordt het lastig.

Ik hoorde een aantal collega's vandaag praten over het aantal doden. Als VVD'er sta ik wat positiever in het leven. Ik hoop dat we allemaal lang en gelukkig en gezond blijven leven.

De **voorzitter**: Dat is een mooie wens, mijnheer Dijkstra, dank u wel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De heer Dijkstra wenst ons een lang en gelukkig leven, maar de VVD is juist bij uitstek in de positie om daar concreet wat aan te doen. Als we het hebben over bronbeleid en luchtkwaliteit, denk ik bijvoorbeeld aan kolencentrales. Wil je iets doen aan je bronbeleid, dan moet je bijvoorbeeld iets doen aan het aantal kolencentrales in Nederland. Dat zou direct een grote klap winst betekenen.

Aan burgers wordt gevraagd zelf verantwoordelijkheid te nemen voor hun gezondheid door te letten op hun leefstijl. Een flink aantal dingen kan een burger niet beïnvloeden, zoals lucht, geluid en de hoeveelheid kolencentrales. Ik roep de Staatssecretaris op tot meer ambitie dan net een mager zes minnetje. Zij heeft gelijk: als je een zes minnetje haalt, ga je net over. Maar ik vraag haar te streven naar een positie die past bij een land als Nederland, namelijk ergens in de top drie. Als we dat doen, hebben we helemaal geen smogalarm meer nodig, want dan hebben we geen smog. Ik had nog wat vragen over de waterwinning. De plekken die echt te vervuild zijn, moeten met spoed gesaneerd worden, omdat ze zorgen voor een bedreigende situatie. Ik vraag de Staatssecretaris ook om te kijken naar de plekken waar we onder de interventiewaarden zitten. Ik kom op AWACS. Ik vind het echt niet te pruiemen wat er in Limburg gebeurt en wat die mensen gevraagd wordt om te tolereren.

#### **Voorzitter: Van Veldhoven**

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Ik vraag de Staatssecretaris om samen met de Minister van Defensie een brief over AWACS te sturen en daarin ook in te gaan op twee zaken die ik genoemd heb, namelijk de omgekeerde bewijslast en het punt van 20 dB door stillere vliegtuigen versus 1 dB door 35% minder vliegtuigen. Kortom, waar blijft de ambitie op dat punt?

Er is nog geen antwoord gegeven op mijn vraag over het geschuif met de maxima voor wegen en spoorwegen. Voor wegen wordt het maximum slapper en voor spoorwegen wordt het maximum strenger, maar dan wel met een overgangperiode van tien jaar. De bouwsector constateert dat er weer gebouwd kan worden. Dat is mooi, maar dat gaat wel ten koste van de geluidskwaliteit.

Ik was nog een punt vergeten. Hoe staat het met de snuffelpalen langs de spoorlijnen voor het goederenverkeer in combinatie met de differentiatie van de gebruikstarieven?

#### **Voorzitter: Paulus Jansen**

De **voorzitter**: Ik geef de Staatssecretaris een minuut de tijd om informatie te verzamelen. We hebben namelijk nog vijf minuten voor het hele debat.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Allereerst bied ik mevrouw Fokke mijn excuses aan. Ik ben namelijk vergeten om een antwoord te geven op haar vraag: kan er een windtunnelonderzoek komen voor de A10? Bij een windtunnelonderzoek is er een mogelijkheid dat SRM 1 en SRM 2 de situatie niet dekken. Het windtunnelonderzoek zal niets toevoegen, want we weten dat dit een knelpunt is. Het is immers een vrij unieke situatie dat

een flat zo dicht bij de snelweg staat. Wij denken dus dat een windtunnel-onderzoek geen toegevoegde waarde heeft.

Mevrouw Dik-Faber heeft een vraag gesteld over het meten van roet. Ik heb al eerder gezegd dat er nog geen norm is voor roet. Er zijn te veel onzekerheden en er is weinig inzicht in de bijdrage van verschillende bronnen. Ook de meetmethodes zijn nog in ontwikkeling. We meten wel op basis van thans bekende inzichten. We doen dat op veertien locaties. Dat geeft inzicht in het roetaandeel en de achtergrondconcentraties. Ik wil graag schriftelijk terugkomen op de CO<sub>2</sub>-calculatieladder. Ik kom op het onderwerp smog en het smogalarm. Ik ben het geheel met mevrouw Fokke eens dat de provincie het zelf kan bepalen. Ik moet nog één ding zeggen over het voorbeeld inzake teletekst, dat ik gaf aan mevrouw Van Veldhoven. Kijken op teletekst is nogal passief. Als je die app gebruikt, ben je echter op locatie. Smog hangt over het algemeen boven steden of het gaat om bepaalde concentraties. De vraag is ook waar de grens ligt en wat de heftigheid is, zeker bij warm weer. U kent de omstandigheden waarin dat plaatsvindt. Ik denk dat die app doet wat hij moet doen, namelijk exacte informatie geven aan degene die dat nodig heeft op de locatie waar hij is. Die 200 microgram die wij hanteren, is een EU-richtlijn. Dat is niet de gevarendrempel; die zit bij 500 microgram. 200 microgram is de informatiedrempel. Ik wil blijven voldoen aan de EU-richtlijn. Ik wil de informatiedrempel daarin handhaven en niet verlagen naar 70 microgram of naar 150 microgram.

Ik kom op de normopvulling. Datgene waar zojuist aan werd gerefereerd, heb ik niet gezegd. We zijn niet klaar als de norm is gehaald. In het monitoringsrapport is aangegeven waar de punten zijn die dichtbij liggen, namelijk 38 microgram naast 40 microgram.

Ik kom op de vraag van de PVV. Ik heb aangegeven dat ik een overzicht verwacht van de stand van kennis ten aanzien van laagfrequent geluid. Deze informatie komt op korte termijn beschikbaar. Naar aanleiding daarvan kunnen we verder praten. Zoals ik al zei, gaat het om enkele tientallen gevallen per jaar. Dat kleine aantal maakt het lastig om algemene conclusies te trekken.

De heer **De Graaf** (PVV): Het is belangrijk dat deze gegevens beschikbaar komen voordat de structuurvisie wordt besproken, want anders heeft de bespreking hiervan geen zin.

De **voorzitter**: Op welke termijn denkt de Staatssecretaris die informatie te kunnen leveren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat weet ik niet. Die vraag zal ik aan het RIVM moeten stellen. Ik heb het RIVM namelijk ook gevraagd om informatie hierover. Het RIVM zal mij moeten melden wanneer die informatie te verwachten is. Dan kan ik de Kamer daarover berichten.

De heer Bisschop heeft inderdaad het antwoord gemist, maar ik wil het hem met alle plezier nog een keer geven als hij dat graag wil. Het gaat over de buitenlandse voertuigen in de milieuzones. Alle vrachtwagens, dus ook buitenlandse vrachtwagens, zijn verplicht om aan de eisen van de milieuzones te voldoen. Alle chauffeurs, dus ook buitenlandse chauffeurs, zijn verplicht een kentekenbewijs bij zich te hebben waarop de emissieklasse van het voertuig wordt vermeld. Ik heb net niet gezegd hoe dat dan werkt. Gemeenten, ook gemeenten met cameratoezicht, kunnen buitenlandse vrachtwagens staande houden en zo nodig beboeten. Zij kunnen hier dus op handhaven. Voor buitenlandse voertuigen kan op dezelfde manier een ontheffing worden aangevraagd als voor Nederlandse voertuigen. Wat mij betreft is een landelijke oplossing niet nodig, omdat er op lokaal niveau voldoende mogelijkheden zijn voor handhaving.

De **voorzitter**: De heer Bisschop is iets nog niet helemaal duidelijk.

De heer **Bisschop** (SGP): Nee, ik wil graag nog even een kanttekening plaatsen.

De **voorzitter**: Er is alleen nog maar ruimte voor een vraag om verduidelijking.

De heer **Bisschop** (SGP): Ik heb een korte vraag. Dit is de formele regeling. Het ging ons echter om de vraag of de handhaving geïntensifieerd wordt, bijvoorbeeld door toe te werken naar een verplichte registratie of iets van dien aard.

Staatssecretaris **Mansveld**: Sorry, ik heb slecht geluisterd.

De heer **Bisschop** (SGP): Dan staan we weer quitte, zeg ik tegen de Staatssecretaris. Zij vertelde het verhaal van de formele regeling. Het gaat mij echter om het volgende. Bij buitenlandse vrachtauto's is het aanzienlijk lastiger om te handhaven dan bij Nederlandse vrachtauto's. Daarop zou ingestoken moeten worden om een gelijk speelveld te krijgen. Is de Staatssecretaris bereid om daarvoor te gaan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is heel lastig. Daarom zal het blijven gebeuren op de manier waarop het nu gebeurt. De ontheffing kan op dezelfde wijze worden aangevraagd. Er kan gehandhaafd worden op dezelfde wijze. Ik zou dat op dit moment niet willen veranderen, omdat op lokaal niveau maatregelen voorhanden zijn.

Misschien heb ik mevrouw Van Tongeren misleid door te zeggen dat een 6- bij schoolonderzoeken en bij het examen ook een voldoende is. Ik heb ook gezegd dat een 8 natuurlijk zorgt voor een riantere positie. De kunst is om minimaal die 6 te halen en dan te bekijken of we steeds verder onder de maximumnorm kunnen uitkomen als het gaat om de effecten van lucht en geluid et cetera op de gezondheid van mensen. Ik wou dus niet gaan voor een zes minnetje.

Ik kom op de waterwinning en de bescherming van het drinkwater. Bij de sanering van de bodem wordt prioriteit gegeven aan humane spoed en is er vooral aandacht voor de kans op direct gevaar voor de gezondheid. In het programma na 2015 zal er meer aandacht zijn voor de verspreidingslocaties, waaronder die van drinkwater. Zoals al in de brief van 5 juli 2012 is gemeld, hebben de provincies en gemeenten nu voldoende mogelijkheden voor de bescherming van het drinkwater. Voor potentiële nieuwe drinkwatergebieden wordt de aangekondigde Structuurvisie Ondergrond gebruikt. Hierover zal de Kamer geïnformeerd worden. Die structuurvisie zal in de loop van dit jaar naar de Kamer worden gestuurd.

Ik kom op de snuffelpalen. Ik was hierover wat in de war gebracht. Als de meetmethode en de berekening op orde zijn, zijn er geen snuffelpalen nodig. Ik ga ervan uit dat het RIVM dat goed uitzoekt en ervoor zorgt dat dit goed komt.

Er heeft een stuk gestaan in Cobouw over bouwmogelijkheden en meer ruimte bij wegen. Dat artikel was mij niet bekend, maar ik zie het hier naast mij liggen. Zoals ik in eerste termijn heb aangegeven, is er een samenhangend normeringspakket voor geluid langs rijksinfra. Bij woningen is er een hogere norm. Er is een ruimere norm bij de weg en een strengere norm bij het spoor. Ik weet niet precies welke verschuivingen worden bedoeld. Het is de bedoeling geweest om de normen voor weg en spoor nader bij elkaar te brengen en ervoor te zorgen dat er niet een te groot verschil in zit. Daardoor is er meer ruimte bij de weg gekomen, maar is er een strengere norm bij het spoor gekomen. Het gaat bij de verschuivingen om ongeveer 3 dB.

De **voorzitter**: Dan komen we bij de toezeggingen. De Staatssecretaris heeft toegezegd dat zij informatie stuurt over de vorderingen inzake stille

treinen op de Betuwelijn. Kan de Staatssecretaris daar een termijn aan koppelen? Of kan zij een gelegenheid noemen waarbij de Kamer toch al geïnformeerd wordt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Drie weken. Ik weet niet uit mijn hoofd wanneer de Kamer sowieso wordt geïnformeerd over een aantal zaken. Ik wil wel bekijken of...

De **voorzitter**: Het streven van deze commissie is om dat zo veel mogelijk gestructureerd te doen op de momenten dat de Kamer toch al geïnformeerd wordt. Ik neem aan dat de Staatssecretaris al zicht heeft op een natuurlijk moment waarop dat kan worden meegenomen. Wellicht kunnen we de andere toezeggingen even bekijken. Misschien kunnen een aantal toezeggingen gebundeld worden in één brief. Dat is een andere mogelijkheid.

De Staatssecretaris heeft gezegd dat zij naar aanleiding van het verzoek van de heer Klein bereid is om te reageren op de specifieke situatie van het knooppunt Hoevelaken. Gisteren hebben de bewoners ook informatie overhandigd over de specifieke situatie in relatie tot SWUNG I. Het gaat daarbij om de vraag hoe de wet uitwerkt.

De Staatssecretaris heeft toegezegd om de informatie van het RIVM over laagfrequent geluid aan de Kamer te sturen zodra zij die heeft ontvangen. Zij moet echter wachten totdat het RIVM die informatie heeft.

De Staatssecretaris onderzoekt de gevolgen van het besluit om de rijksbijdrage aan het meetsysteem rond Geilenkirchen te controleren en informeert de Kamer daarover.

De Staatssecretaris komt terug op de CO<sub>2</sub>-calculatiemethoden in de transportsector.

Dat zijn de toezeggingen die ik heb genoteerd. De heer De Graaf heeft aangekondigd dat hij een VAO nodig heeft. Ik denk dat we in de procedurevergadering moeten bekijken of we dat VAO kunnen combineren met het VSO dat mevrouw Ouweland op voorhand heeft aangekondigd naar aanleiding van het overleg met de Minister van VWS.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil het belang van die gecombineerde behandeling benadrukken. Juist omdat een groot deel van de Kamer dit debat graag met de twee bewindspersonen had gevoerd, lijkt het mij goed om het in ieder geval gezamenlijk af te ronden.

De **voorzitter**: Ik deel die opvatting, maar ik denk dat we daar in de procedurevergadering een besluit over kunnen nemen.

Sluiting 17.09 uur.



## **Volledige agenda**

1. *Aanbieding derde rapportage voortgang Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*  
30 175-154 – Brief regering d.d. 20-12-2012  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
2. *Rekenmodellen luchtkwaliteit*  
30 175-152 – Brief regering d.d. 19-11-2012  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
3. *Aanpassen emissiebeleid Schiphol en schrappen grenswaarde voor koolmonoxide uit het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol*  
29 665-182 – Brief regering d.d. 13-12-2012  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
4. *Besluit van 26 november 2012 tot wijziging van het Besluit hernieuwbare energie vervoer en het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging*  
30 175-153 – Brief regering d.d. 18-12-2012  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
6. *Toezending onderzoeksrapport «Een vergelijking tussen (passieve) NO<sub>2</sub>-metingen en rekenresultaten in 2010» van het RIVM*  
30 175-159 – Brief regering d.d. 05-02-2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
7. *Verslag van een schriftelijk overleg inzake Contra-expertise meetsysteem Geluidsnet*  
33 400-XII-55 – Brief regering d.d. 07-02-2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
8. *Contra-expertise meetsysteem Geluidsnet*  
33 400-XII-10 – Brief regering d.d. 14-11-2012  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
9. *Informatie over de toezending van de contra-expertise Geluidsnet inzake AWACS*  
33 400-XII-3 – Brief regering d.d. 21-09-2012  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
10. *Contra-expertise Geluidsnet inzake AWACS*  
33 000-XII-141 – Brief regering d.d. 09-07-2012  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
11. *Aanbieding notitie «Actualiteit WLO scenario's» en eindrapport «Tunnels en luchtkwaliteit»*  
29 296-28 – Brief regering d.d. 14-02-2013  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
12. *Voortgangsverslag van de uitvoering van de convenantsafspraken inzake het bodembeleid*  
30 015-47 – Brief regering d.d. 08-02-2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
14. *Overleg met de Europese Commissie over de wijziging van de Wet bodembescherming (Gebiedsgerichte aanpak van de verontreiniging van het diepere grondwater)*  
32 712-14 – Brief regering d.d. 05-03-2013

*Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

*15. Luchtkwaliteit: voortgang NSL en Europese ontwikkelingen luchtbeleid  
30 175-160 – Brief regering d.d. 25-03-2013  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus*

*16. Beleidskeuzes SWUNG II (herziening geluidwetgeving)  
32 252-52 – Brief regering d.d. 28-03-2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

*17. Kabinetsreactie op het signalement van de Gezondheidsraad De  
invloed van stikstof op de gezondheid  
33 037-49 – Brief regering d.d. 28-03-2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

*18. Kabinetsreactie Balans van de Leefomgeving 2012  
31 253-32 – Brief regering d.d. 28-03-2013  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus*