

Vergaderjaar 2016–2017

30 175

Luchtkwaliteit

Nr. 246

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 oktober 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 6 oktober 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijkema, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 maart 2016 met het RIVM-rapport arseen in de bodem (Kamerstuk 30 015, nr. 51);**
- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 3 mei 2016 over de stand van zaken AWACS en de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen (Kamerstuk 34 300-XII, nr. 69);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 mei 2016 met nadere informatie over de uitvoering van de motie van het lid Van Veldhoven over overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen door snelheidsverhogingen (Kamerstuk 30 175, nr. 239);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 mei 2016 met de reactie op het advies «Toestand en dynamiek van organische stof in Nederlandse landbouwboedems» (Kamerstuk 30 015, nr. 53);**
- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 2 juni 2016 met het afschrift van de brief aan Natuurmonumenten over bosbeheer Onderbanken;**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 juli 2016 met de reactie op het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de uitstoot van scooters in NRC Next en het verzoek om het TNO-rapport zo snel mogelijk toe te sturen (Kamerstuk 30 175, nr. 243);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 juli 2016 over APK van de toekomst, mogelijkheden voor een APK-roetfiltertest en nieuw verbod verwijderen van roetfilters (Kamerstuk 30 175, nr. 241);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 juli 2016 over diverse toezeggingen inzake luchtkwaliteit (Kamerstuk 30 175, nr. 242);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 september 2016 over de uitvoering van het Meerjaren Programma Geluidsanering (MJP) (Kamerstuk 32 252, nr. 58);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 september 2016 over het kabinetsbesluit Verlengen Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en Nota van Antwoord Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (Kamerstuk 30 175, nr. 244);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 september 2016 over de verzending van het onderzoek van het RIVM inzake het effect van snelheidsverhogingen op luchtkwaliteitsnormen (Kamerstuk 30 175, nr. 245).**

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

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Helvert
Griffier: Jansma

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Cegerek, Remco Dijkstra, Van Helvert, Smaling, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 14.03 uur.

De voorzitter:

Ik heet de mensen op de publieke tribune en de kijkers thuis die dit debat via de livestream volgen, welkom bij dit algemeen overleg over de leefomgeving. Ik heet ook de Staatssecretaris, mevrouw Dijkma, en haar ondersteuning van harte welkom. Ook een welkom aan de vier Kamerleden die prangende vragen willen stellen over de elf agendapunten. Als de leden het goedvinden, zal ik namens het CDA het woord voeren. De spreektijd is vijf minuten en de leden hebben ieder twee interrupties. Het woord is aan de eerste spreker, de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Ik wil twee onderwerpen belichten: geluid, specifiek in relatie tot AWACS (Airborne Warning and Control System), en luchtkwaliteit. Over de overlast van AWACS-radartoestellen is in de regio Zuid-Limburg, vooral rondom de basis Geilenkirchen veel te doen. Deze basis ligt net over de grens. Weliswaar is er sprake van een daling van de geluidshinder, maar inwoners voelen zich al decennia niet voldoende gehoord. Voor geluid hebben we landelijke wet- en regelgeving. Ook bewoners in de grensregio mogen ervan uitgaan dat die wordt gerespecteerd. De zorgen over deze overlast moeten niet worden gebagatelliseerd. Er zijn eerdere onderzoeken en metingen geweest en destijds hebben we ook het geluidsmetnet gecontinueerd. Dat zijn belangrijke stappen om meer inzicht te krijgen, maar het probleem is daarmee nog niet opgelost. In overleg moet een balans worden gezocht tussen de defensiewensen en de belangen van de omwonenden. Ik vraag aandacht voor de overschrijdingen in niet zozeer het aantal vliegbewegingen – dat is niet zo relevant – als wel in overtreding van de piekbelasting. Als de geluidsnormen worden overtreden, hoe wordt er dan gehandhaafd? Ik verneem graag een reactie van de Staatssecretaris.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dit punt wordt al bediscussieerd sinds ik in 2010 in de Kamer kwam, en ook al lang daarvoor. Met regelmaat horen we, ook van de regeringspartijen: «belangrijk», «er moet iets gebeuren», «er moet overleg komen». Deze mensen hebben echter nog steeds te maken met een geluidsbelasting die acute gehoorschade kan veroorzaken, aantoonbare gezondheidsschade dus.

De voorzitter:

U wilt iets vragen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Vindt de VVD niet dat we de Nederlandse wetgeving in heel Nederland moeten handhaven?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het korte antwoord is: ja. De zorgen neem ik ook zeer serieus. Het is niet niks wat daar gebeurt.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dus als de VVD met GroenLinks vindt dat er best wel wat overlast mag zijn, maar niet dusdanig dat de wettelijke normen ver worden overschreden, wat gaat de VVD dan ondernemen? De VVD is immers een regeringspartij. Wat moet de Staatssecretaris naar de mening van de VVD doen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik heb net gesproken over de piekbelasting. Voordat mevrouw Van Tongeren haar interruptie pleegde, heb ik gevraagd hoe we hiermee omgaan, hoe we dit handhaven. Regels zijn er immers om gehandhaafd te worden. Bewoners ervaren overlast en dan moet je in overleg met elkaar tot iets komen. Het vliegveld dichtgooien is geen optie. Dat gaan we ook niet doen. Bomen kappen wordt ook genoemd. Misschien is dat logisch, want als een vliegtuig om een boom heen moet vliegen, moet het vrij steil stijgen. Aangezien we minder vliegbewegingen willen, is zo'n vliegtuig bovendien zwaarder belast met kerosine. In Onderbanken, Brunssum en Schinveld is men, de VVD voorop, echter geen voorstander van bomenkap. Ik ben benieuwd hoe we tot een oplossing kunnen komen waarbij we enerzijds de piekbelasting doen verminderen en anderzijds geen rigoureuze maatregelen hoeven te nemen waar mensen niet op zitten te wachten.

Het kappen van de bomen heb ik genoemd. Daar is dus niet veel animo voor. Op een gegeven moment zul je toch een keuze moeten maken. De combinatie van vliegtuigen, bomen en bewoning is niet gelukkig. Misschien zijn er nog andere mogelijkheden, bijvoorbeeld een aanpassing van de vliegroutes of een andere manier van stijgen. Op termijn willen we naar stillere motoren en zelfs het vervangen van de toestellen. Overtollig groen verwijderen is een makkelijke en logische optie, maar daarover heb ik al genoeg gezegd. De basis is wel van belang en we willen deze ook zeker niet sluiten. Hoe komen we tot een oplossing waarbij we de zorgen van de omwonenden serieus nemen? Dat is mijn vraag aan de Staatssecretaris.

Mijn tweede onderwerp is luchtkwaliteit. Wat de VVD betreft, zetten we op dit vlak goede stappen. Dat doen we met name via bronbeleid: het stellen van eisen aan fabrikanten om steeds schoner te produceren en minder uit te stoten. Bronbeleid is het effectiefste middel om te komen tot een goede luchtkwaliteit. We zien de resultaten terug in de metingen. Het aandeel stikstof, fijnstof en ultrafijnstof daalt. In 99,9% van de gevallen halen we in Nederland de Europese normen voor luchtkwaliteit, maar er is natuurlijk altijd een roep om meer. De VVD begrijpt dat ook wel, maar we moeten wel realistisch zijn. We kunnen de normen van de WHO (World Health Organization) nastreven en die zullen we op enig moment ook wel halen, maar op dit moment nog niet.

De Staatssecretaris heeft gereageerd op een petitie die we van Milieudefensie hebben ontvangen. Iedereen is voor schone lucht, niemand is tegen schone lucht, maar de maatregelen die Milieudefensie voorstelde, gingen wel heel ver. Eigenlijk maakt de Staatssecretaris daar gehakt van in haar beantwoording. We hebben allemaal hetzelfde doel. Hoe bereiken we dat op een goede manier? Recentelijk hebben we op internet een rapport gezien van de Wereldgezondheidsorganisatie. Met name de vieze lucht zit niet zozeer in Europa en ook niet in Nederland, maar juist in Afrika en Azië. Dat is ook logisch, omdat de mensen daar bijvoorbeeld hout verbranden om hun eten te maken.

De **voorzitter**:

Mijnheer Dijkstra, ik onderbreek u even voor twee mededelingen. Mevrouw Van Veldhoven heeft zich inmiddels aangesloten bij deze vergadering en bovendien heeft zij een interruptie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Soms kom je binnen op een moment waarop iets wordt gezegd waarvan je denkt: o, ik wilde hier net een vraag over stellen. De heer Dijkstra heeft het over schone lucht. Daar zou niemand tegen zijn. Ik ben blij dat ik hem nu hoor praten over schone lucht en niet over schonere lucht. Iets schoner maken is niet zo moeilijk, maar schone lucht bereiken is niet zo makkelijk. Hoe definieert de heer Dijkstra «schone lucht»?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Eigenlijk is dat de lucht zoals we die nu hier hebben. Iedere uitstoot – de wetenschappers zeggen dat ook – betekent een risico op gezondheidschade. Hoe meer, hoe slechter het is en ook hoe meer vroegtijdig overlijden en dergelijke. In Europa hebben wij hierover afspraken gemaakt. Ik denk dat dit een goede zaak is, want lucht houdt zich niet aan grenzen. We kunnen ook geen hek om Nederland zetten of een filter. Veel lucht komt aanwaaien vanuit het oosten, vanuit het Ruhrgebied, of vanuit het zuiden. Bij Breda hebben we iets meer problemen met luchtkwaliteit. Waarom? Omdat de ring Antwerpen heel dichtbij is en België te weinig in zijn infrastructuur investeert. Die files zorgen voor problemen. Lucht kan nooit schoon genoeg zijn, maar het moet wel in een realistisch tempo. Ik ben blij dat we hierover in Europa afspraken hebben gemaakt. Daarin zeggen we: a) bronbeleid en b) steeds strakkere normering om de schadelijke stoffen eruit te filteren. Nogmaals, lucht houdt zich niet aan grenzen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dat klopt. Zo exporteert Nederland zelfs fijnstof. Wij zijn zelfs een bron van vervuiling voor onze buurlanden. Die Europese afspraken zijn heel belangrijk, dat deel ik met de heer Dijkstra. Alleen, die zijn niet gebaseerd op wat schone lucht is. Ze zijn gebaseerd op wat we haalbaar vonden. Er is een organisatie die heeft gedefinieerd wat schone lucht is, namelijk lucht die niet schadelijk is voor de gezondheid. Dat is de Wereldgezondheidsorganisatie. Die heeft normen vastgesteld die een stuk strenger zijn dan het politieke compromis dat we in Europa hebben bereikt. Dat is een goede eerste stap, dat deel ik met de heer Dijkstra, ...

De **voorzitter**:

En daar wilt u een vraag over stellen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

... maar voor schone lucht is meer nodig. Vindt de heer Dijkstra ook dat je voor schone lucht eigenlijk moet kijken naar de normen die hiervoor gesteld zijn door de organisatie die weet wat gezond is, namelijk de Wereldgezondheidsorganisatie? Moeten we daar niet naar streven met elkaar? Dat kan niet in een jaar, dat deel ik. Soms heb je Europese afspraken nodig, maar...

De **voorzitter**:

Dat is helder. Ik geef de heer Dijkstra het woord na deze korte interruptie van mevrouw Van Veldhoven.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik deel dat. Wij streven ook naar de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie, maar er is altijd een trade-off. Er is altijd schade, bij welke uitstoot ook. Je zult altijd een balans moeten zoeken. Wat is technisch haalbaar? Hoeveel gezondheidsschade vind je acceptabel? Ik ben blij dat het de Staatssecretaris tijdens de laatste dag van ons voorzitterschap is gelukt om afspraken te maken met al die andere landen. Lucht houdt zich niet aan grenzen. Je zult dus in heel Europa moeten samenwerken om een juiste balans te vinden tussen gezondheidsschade aan de ene kant en vervoer en verplaatsing aan de andere kant. Er zijn reducties afgesproken

met het oog op 2030. Daar ben ik blij mee. Daarmee voldoen we weliswaar nog niet aan de WHO-normen, maar in Nederland gaan we de goede kant op. Van de 28 landen in Europa doen 19 het slechter. Dat neemt niet weg dat je, als je toevallig aan de 's-Gravendijkwal in Rotterdam woont, hinder ondervindt. Op de Veluwe daarentegen wordt aan de WHO-norm voldaan. Het is maar net wat je meet, het is altijd een trade-off. Het streven is: schone of schonere lucht. Mij maakt het niet uit, we hebben hetzelfde doel.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren wil interrumpen. Dat is dan ook meteen haar tweede interruptie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Daar ben ik mij van bewust. De VVD zegt: hoe schoner hoe beter; er moet een afweging in zitten en met bronbeleid proberen we veel te doen. Nederland had een goede positie wat auto's betreft. We hebben het in Europa niet helemaal voor elkaar gekregen, maar we hadden die wel. Er is nog een andere, heel goedkope maatregel om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren: de maximumsnelheid, zeker op ringwegen, terugbrengen. Als ik dit pleidooi over «hoe minder, hoe beter» hoor, vraag ik me af waarom de VVD zich toch steeds zo verzet tegen deze maatregel.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Omdat het a) niet helpt en b) je files krijgt als je teruggaat van 100 km/u naar 80 km/u. Dat geeft het kabinet ook aan. Als je langzamer rijdt, ontstaan er files. Dat is toch wel opvallend. In files is de uitstoot vele malen hoger. Bovendien heb je als je in de file staat, ook nog eens de pech dat je niet thuis bij je gezin kunt zijn. Dat schiet dus niet op. GroenLinks doet meestal de verkeerde voorstellen. Zij richt zich sterk op de snelweg, maar de problemen doen zich juist in de binnensteden voor, in Amsterdam en Rotterdam. En laten dat nu net de twee steden zijn die extra geld krijgen in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) om de laatste knelpunten op te lossen. In Nederland hebben we in 99% van de gevallen gewoon prima lucht. We moeten die paar knelpunten die er nog zijn oplossen. Ik heb er alle vertrouwen in dat dit ook gaat lukken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dus de rechter in Nederland begrijpt er niets van als die op een aantal trajecten in Nederland vanwege de luchtkwaliteit de snelheid van 100 km/u naar 80 km/u terugbrengt? De GGD in Amsterdam die dit adviseert, begrijpt er niets van? De grote steden die uitdrukkelijk vragen om een verlaging van de maximumsnelheid op de ringwegen begrijpen er ook helemaal niks van, want dat veroorzaakt files. Zou de VVD mij de onderbouwing kunnen geven? In welke rapporten zijn deze stellingen uitgewerkt?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

GroenLinks trekt de verkeerde conclusie. Het kan binnen de normen voor veiligheid en milieu. We hebben eisen gesteld: het moet veilig zijn ...

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dat was de vraag niet.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Herhaalt u de vraag dan nog eens.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren, de heer Dijkstra heeft de vraag blijkbaar niet helemaal begrepen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De heer Dijksma zei: naar 80 km/u gaan op ringwegen bij de grote steden helpt niet ...

De **voorzitter**:

U bedoelt: de heer Dijkstra. We hebben Staatssecretaris Dijksma en de heer Dijkstra van de VVD.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De heer Dijkstra zei dat het helemaal niet helpt om de snelheid op de ringwegen te verlagen naar 80 km/u, omdat je dan files krijgt, en daar wordt de lucht alleen maar slechter van. Uit al het wetenschappelijk onderzoek dat ik ken en uit de uitspraken van de rechter en de standpunten van de GGD Amsterdam en de grote gemeenten blijkt dat een verlaging van de snelheid wenselijk is met het oog op de luchtkwaliteit. Wie heeft er gelijk? Mijn collega van de VVD? Of de rechters, de gemeenten en de GGD? Als mijn collega van de VVD zegt dat hij gelijk heeft, zou ik graag een onderzoekje willen zien waaruit dat blijkt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Er liggen heel simpel een onderzoek en een uitspraak van het kabinet: 80 km/u leidt tot meer files. Meer files is een slechte zaak, nog los van het feit dat je daar automobilisten mee pest. We kiezen alleen voor een snelheidsverhoging als die past binnen de normen van milieu en veiligheid. Anders doen we het niet. Het mooie is dat het in Nederland kan, steeds meer ook. Op steeds meer plekken gaan we 130 km/u rijden en dat is fijn. Bij de steden hebben we een aangepaste snelheid. De rechter toetst steeds of een verhoging van de snelheid past binnen de normen van milieu en veiligheid. Mevrouw Van Tongeren moet niet alleen maar automobilisten pesten. Ik wil best een keer fietsen op de snelweg – dat lijkt me heel leuk – maar daarmee kom ik niet op tijd op mijn werk. Dat geldt voor de meeste Nederlanders. Laten we nu eens ophouden met door te slaan, laten we zorgen voor een zo efficiënt en effectief mogelijk transport in Nederland. Dat is op de snelweg. Het liefst kan men daarop doorrijden in plaats van in de file te staan.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt. U hebt nog één minuut.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik heb de luchtkwaliteit hiermee wel besproken. Er is altijd eenzijdig gefocust op autorijden, maar als je echt iets aan de luchtkwaliteit wilt doen, moet je ook kijken naar fijnstof van bijvoorbeeld houtstook. De Staatssecretaris heeft op verzoek van de Kamer een platform opgericht om ultrafijnstof terug te dringen, bijvoorbeeld via bronbeleid en goede voorlichting. Hoe staat het daarmee? De cijfers met betrekking tot PM_{2,5} – dat is een fijnstofdeeltje – laten zien dat de meeste fijnstof niet van verkeer afkomstig is, maar van open haarden, houtstook en vuurstook. Hoe gaat de Staatssecretaris hiermee om?

Tussen verschillende partijen is er discussie over de impact van fijnstof. Ik verwijs naar een artikel in V-focus. Ook Milieudefensie heeft gezegd dat het niet klopt. Ik wil graag weten hoe de Staatssecretaris hiernaar kijkt. Luchtkwaliteit is belangrijk voor de kwaliteit van leven, maar is de conclusie niet gerechtvaardigd dat ook andere factoren een belangrijke rol spelen? Denk aan overgewicht – daar heb ik zelf een beetje last van – of een gebrek aan beweging. Daar hebben we hier allemaal last van. Of denk aan roken of alcohol nuttigen. Volgens mij is je levensstijl van veel groter

belang dan die paar gram slechte lucht. Kan de Staatssecretaris hierop reflecteren? Dan gaat het dus om opleiding, inkomen, levensstijl en dergelijke in relatie tot luchtkwaliteit.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik ben even verbijsterd dat de VVD zegt, als ik het goed begrijp, dat het aan de mensen zelf ligt als ze last hebben van luchtvervuiling. GroenLinks gaat er, net als de Grondwet, van uit dat het een taak van de regering is om te zorgen voor een gezond leefmilieu. Voor zaken die mensen zelf niet kunnen beïnvloeden, zoals de lucht die ze inademen, dragen we met z'n allen zorg. Wij vroegen de Staatssecretaris om een onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof voor de omwonenden van Schiphol, een andere bron van fijnstof. Het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) adviseerde nader onderzoek. Voor de volledigheid zouden wij willen weten of dit onderzoek gaande is. Zo ja, onder welk budget valt dit dan? Het kan aan mij liggen, maar in de grote hoeveelheid stukken heb ik geen stand van zaken kunnen vinden.

Over snelheidsverhogingen en luchtkwaliteitsnormen spraken we al in een interruptiedebatje. Er is nog steeds maar één fysiek meetpunt langs autosnelwegen waar 130 km/u gereden mag worden. De Staatssecretaris voert de motie-Van Veldhoven terecht ruimhartig uit. Daarin wordt gevraagd om te berekenen hoe het zit met de luchtkwaliteit. Statistisch is dit nogal ingewikkeld, zeker als je meerdere bronnen moet gebruiken. Als je aan de snelweg woont en er een vliegtuig overkomt, heb je van beide bronnen last. Of denk aan mensen die tussen twee wegen in wonen. Een meetpunt pakt op wat er op dat moment in de lucht zit. Ik weet dat het standaardantwoord is dat het aan het RIVM is om een meetnet in te richten, maar via de Staatssecretaris wil ik het RIVM vragen of het niet plaatsen van meer meetpunten een gevolg is van een budgettaire beperking. Of denkt men niets anders te vinden als men op meer 130 km/u-wegen hier en daar een meetpunt neerzet om de berekeningen te ijken?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Mevrouw Van Tongeren had het over meerdere bronnen. Dat vind ik op zich mooi. Er zijn immers meer factoren die een rol spelen bij de gezondheid van mensen. Is mevrouw Van Tongeren dat met mij eens? Als je consequent bent, moet je kijken naar de vraag waar iemand woont. Dat is immers bepalend voor de luchtkwaliteit. Je moet echter ook kijken naar de levensstandaard van zo iemand. Rookt hij, ja of nee? Wat is het opleidingsniveau? Heeft hij werk of niet? Gebruikt hij veel alcohol? Niet alleen in luchtkwaliteit zijn er verschillen in Nederland. Als je consequent bent, moet je ook dat soort factoren meenemen om de gezondheid van Nederland te beoordelen. Is mevrouw Van Tongeren dat met mij eens, of niet?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mijn collega Linda Voortman probeert dagelijks in de debatten over gezondheidszorg aandacht te vragen voor preventie, maar volgens mij gaat dit debat over onze leefomgeving. Dit is een van de vele onderwerpen waarvoor de regering een verantwoordelijkheid heeft. Zij moet de wet handhaven en erop toezien dat we binnen de huidige normen blijven. Ook moet ze goed kijken naar de neveneffecten. «Als mensen last hebben van de vuile lucht van snelwegen, moeten ze maar ergens anders gaan wonen.» Dat heb ik vaker gehoord. Het lukt misschien een deel van de VVD-achterban om een mooi vrijstaand huis in het Gooi te kopen – daar heb je overigens prachtige huizen – maar veel mensen die in sociale woningbouw langs de A10 of in Rotterdam langs de A15 wonen, hebben die luxe niet. Het is dan ook de verantwoordelijkheid van dit kabinet om

ervoor te zorgen dat deze mensen ook lucht van voldoende kwaliteit hebben, zodat hun gezondheid is gewaarborgd.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nogmaals, schone lucht wil iedereen. Maar hoe schoon moet het dan zijn volgens mevrouw Van Tongeren? Helemaal nul is niet mogelijk. Waar streeft zij naar? Wat betekent dit voor de mensen die naar hun werk willen? Kunnen ze dat nog doen? Hoe ver wil mevrouw Van Tongeren gaan met het uitbannen van fijnstof en andere luchtverontreiniging?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Wij zijn er enorm voor om de hoeveelheid vliegverkeer in Nederland terug te brengen en onnodige landingen in Nederland te voorkomen. Wij zijn voor een omruilplan voor vervuilende scooters. Daar kom ik in mijn betoog nog op terug. We hebben een hele trits maatregelen in ons conceptverkiezingsprogramma staan om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dat kan met een mooi niveau van welvaart, maar mensen met een dikke ik moeten wel wat inschikken. Die kunnen niet meer overal 130 km/u rijden. Dat zal de heer Dijkstra vast aanspreken.

De **voorzitter**:

Dit wordt dan uw tweede interruptie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Graag. Die mensen met een dikke ik zitten niet op die scooter. U maakt de mensen die op een scooter zitten het leven onmogelijk. Die moeten dan op de fiets. Dat is misschien gezonder, maar dat is niet voor iedereen weggelegd. En vliegverkeer aanpakken? Hartstikke mooi hoor, maar als dat betekent dat we dan naar Antwerpen en Brussel moeten rijden – om daar vervolgens in de ring te gaan staan – of naar Düsseldorf, dan schieten we daar helemaal niets mee op. Hoe gaat GroenLinks dit voor elkaar krijgen, in het besef dat Nederland geen eiland is en mensen gewoon van A naar B moeten?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik begrijp dat innovatieve en radicale voorstellen bij de VVD nogal wat ongerichte verontwaardiging oproepen. Het vliegverkeer op de korte afstanden willen we vervangen door goed treinvervoer met concurrerende prijzen. Er zitten nu enorme vrijstellingen op het vliegverkeer. Ik heb ook wel eens voorgesteld om in Europa te stoppen met het vervoeren van flesjes water per vliegtuig. Dat alleen al zou een fantastische maatregel zijn. Van dit soort maatregelen hebben we er veel. De scooter? Ja, wij zijn voor goed openbaar vervoer, zodat mensen daarvoor kiezen. Wij willen graag de meest vervuilende scooters omruilen voor schonere, elektrische alternatieven. Dat willen we ook op de weg. De VVD kent mij als een warm voorstander van de motie die de VVD en GroenLinks samen hebben ingediend over 200.000 elektrische auto's ter vervanging van vervuilende benzine- en dieselauto's. Op een aantal vlakken vinden we elkaar, en op sommige vlakken wellicht niet. Ik blijf pogingen doen om ook mijn collega's van de VVD te overtuigen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het is wel een heel aparte wereld van GroenLinks: je mag niet langer waterflesjes per vliegtuig vervoeren en daarmee redden we dan de wereld. Ik vat het vast niet goed samen, maar zo komt het wel over. Het zijn allemaal symboodingetjes waarmee mensen worden gepest of waarbij geen rekening wordt gehouden met het buitenland. GroenLinks is een partij die milieu hoog in het vaandel heeft staan. Ik wil dat die partij met oplossingen komt die ook echt werken, ik wil dat ze uit die droom-

wereld komt. Kunt u daar eens op reflecteren: zit u nog steeds in die droom, of bent u realistisch? Ik hoor het maar niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Met je vingers in je oren hoor je niet heel veel. Uit de doorrekening van het programma van GroenLinks uit 2012 blijkt dat wij met onze voorstellen na de VVD de meeste werkgelegenheid creëren, dat in onze plannen de filedruk het sterkst afneemt, net als de CO₂-uitstoot. De waterkwaliteit neemt toe. Met een alternatief pakket – misschien is dat voor een klassieke VVD'er even schrikken – is er, zelfs in de modellen van het Centraal Planbureau, enorme milieuwinst in combinatie met werkgelegenheid en kwaliteit van leven voor Nederlanders. Het is dus wel degelijk mogelijk, maar het vereist wel een paradigmashift, een verandering van optiek. Klimaatverandering wordt nu erkend door de VVD. Toen ik in de Tweede Kamer begon, was dat steeds een discussiepunt. Het duurt dus even, maar meestal trekt de VVD het been bij. Ik vervolg mijn betoog. Ik kon net het halve verkiezingsprogramma van GroenLinks uitleggen en dat gebeurt niet in veel AO's.

De **voorzitter**:

Het stond niet eens op de agenda.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ja, het stond gek genoeg niet op de agenda!

Over snelheidsverhoging en luchtkwaliteit heb ik voldoende vragen en opmerkingen kunnen maken, denk ik. Er is een aangenomen motie van Duco Hoogland en mijzelf over roetfilters. Tot mijn stomme verbazing zag ik advertenties langskomen waarin stond: wij verwijderen uw roetfilter. Ik wist überhaupt niet dat zoiets bestond of mocht! Het gebeurt kennelijk. Kan in de apk worden opgenomen dat een auto niet wordt goedgekeurd als zo'n roetfilter is verwijderd? Ik verneem graag de stand van zaken op dit punt. Ik weet dat de Staatssecretaris sympathiek tegenover de motie stond. Wat zijn de mogelijkheden?

AWACS vind ik echt een totale aanfluiting, zeker omdat er al eerdere gerechtelijke uitspraken liggen – volgens mij zijn die uit 2006 of 2007 – volgens welke het geluidsniveau teruggebracht moet worden tot 88 dB. Dat gebeurt maar niet. Ik begrijp dat het heel lastig overleggen is met de NAVO, maar toch, als de Nederlandse rechter op Nederlands grondgebied een uitspraak doet, moet je die opvolgen. Volgens mij is de Staatssecretaris het met mij eens.

Van het verhaal dat het kappen van bos zou helpen, maken de experts gehakt. Zij zeggen: dan gaan de vliegtuigen nog lager vliegen. Er zijn herhaaldelijk afspraken gemaakt over het aantal vliegbewegingen, het tijdsbestek waarbinnen gevlogen mag worden zodat mensen toekomen aan hun nachtrust, en de hoeveelheid geluid. Er is ook een hele discussie geweest over het gedeeltelijk verplaatsen van het vliegverkeer, zodat deze basis minder wordt gebruikt. Ik wil graag weten hoever we zijn met het uitvoeren van de uitspraak van de Raad van State. Hoe zit het met het verplaatsen van het vliegverkeer? Tevens hoor ik graag een bevestiging dat ook in Onderbanken tussen elf uur 's avonds en acht uur 's ochtends mensen gewoon moeten kunnen slapen.

Van onze medewerker natuur heb ik meegekregen dat er een hele zwik diersoorten zitten die op zich al reden genoeg zijn om het gebied onder de Habitatrichtlijn te brengen. Dat zal mijn collega Dijkstra genoeg doen. In het gebied vinden we de vinpootsalamander, de wilde ijsvogelvlinder en de ingekorven vleermuis. Ik geef toe, ik zou ze niet herkennen als ik ze tegenkwam, maar ik begrijp het belang van deze habitat.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):

Voorzitter. Ook ik wil beginnen met luchtkwaliteit. Voor een gezonde leefomgeving is gezonde lucht van groot belang. We hebben het NSL. Dat wordt verlengd. Ik heb al eerder aangegeven dat dit goed is. We hebben ook een actieplan voor luchtkwaliteit. Dat is ook een positieve ontwikkeling. Er is 16 miljoen gereserveerd voor twee steden: Rotterdam en Amsterdam. Het is belangrijk dat wordt geïnvesteerd in maatregelen. Het geld moet goed worden besteed. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat deze middelen efficiënt en effectief worden ingezet? Hierover worden ook afspraken gemaakt met de gemeenten. Ik vind het belangrijk om de investeringen te kunnen volgen. Vaak wordt geroepen dat het te weinig is om het probleem goed aan te kunnen pakken. Des te meer reden om het beschikbare geld goed te besteden. Goed dus dat dit actieplan er is. Sommige woordvoerders hebben al gerefereerd aan het rapport van de Wereldgezondheidsorganisatie. De Staatssecretaris heeft eerder kenbaar gemaakt dat ze uiteindelijk wil toewerken naar de normen voor luchtkwaliteit van de Wereldgezondheidsorganisatie. In het vorige AO hebben we hieraan ook aandacht besteed. Ik zou dan ook graag willen weten welke concrete stappen de Staatssecretaris gaat zetten. Er is al het een en ander gezegd over het roetfilter, dus kan ik mijn tekst inkorten. Het nieuwe verbod op het verwijderen van het roetfilter gaat in per 1 juli 2017. Kan dit niet sneller? We zijn benieuwd hoe de nieuwe regelgeving hieromtrent eruit zal zien. We horen ook graag hoe de verbeterde roetuitstoottest in de apk kan worden doorgevoerd. Ik kom op scooters, eveneens een grote bron van luchtvervuiling. Eerder heb ik een motie ingediend over stimuleringsmaatregelen om vervuilende scooters om te ruilen voor elektrische. Voor het bedrijfsleven zijn er mogelijkheden via MIA (milieu-investeringsaftrek) en Vamil (willekeurige afschrijving milieu-investeringen). Ik heb in mijn motie verzocht om na te gaan wat er mogelijk is voor particulieren. De gemeenten zouden hiervoor in het kader van het NSL aandacht hebben, zo was de reactie, maar ik wil weten hoeveel particulieren hiervan gebruik hebben gemaakt. Welke stappen kunnen we verder nog zetten om vervuilende scooters uit de omloop te halen en elektrisch rijden verder te stimuleren? We hebben een brief ontvangen over green deals in relatie tot brommers en dergelijke. We zijn blij dat de Staatssecretaris werk maakt van de green deals. Per 1 januari 2018 gaat de euro 4-norm in. Dat betekent dat de tweetaktvoertuigen moeten verdwijnen. Toch wordt gesproken over een restvoorraad. Die zou de Staatssecretaris nog willen toelaten. Hoe kan dat? Hoe streng gaat de Staatssecretaris hierin handelen? Ik kan niet in de mailbox van de Staatssecretaris kijken, maar ik ben ervan overtuigd dat zij net als ik wekelijks mailtjes krijgt van bezorgde burgers over houtstook. Ik krijg mailtjes over burens die van alles stoken, hoewel dat niet mag. Vorig jaar heb ik hierover ook een motie ingediend. Er zou een platform over houtstook komen. Ik wil weten wat de stand van zaken is. De Staatssecretaris geeft aan dat er meer tijd nodig is om dit van de grond te krijgen. Ik hoop dat dit snel voor elkaar komt, want dat scheelt een hoop boze mailtjes. Ik vind dat we hieraan voldoende aandacht moeten besteden en dat we de problemen serieus moeten nemen. Er ligt veel op het bord van de gemeenten, maar die reageren helaas vaak te laat, zoals blijkt uit de mailtjes. Zo'n platform zou een snel antwoord kunnen bieden. Komt dit nu echt van de grond?

De voorzitter:

Mevrouw Cegerek, uw spreektijd is verstreken.

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Ik heb nog één vraag. Er is ook een notitie over arseen. Daar ben ik heel blij mee. Wij zien graag een actualisering van de normen. Ook zijn we benieuwd naar de resultaten van het praktijkonderzoek. Kan de Staatsse-

cretaris haar reactie op dit onderzoek zo snel mogelijk aan de Kamer doen toekomen?

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Eerst even over AWACS. Daar gaat het al heel lang over. De Duitsers zijn heel handige jongens, want veel overlastgevende dingen organiseren ze aan de grens, zodat een vliegtuig een paar meter voor de landsgrens van de grond komt. In het verleden hebben we de affaire met Schinnen gehad, met het onterecht kappen van bossen. Toen het arrest kwam, waren de bomen al tegen de vlakke. Ik ben er wel eens geweest. Ik weet niet of de Staatssecretaris er wel eens is geweest, maar het is echt een klereherrie; dat wil je niet weten! Dat de situatie nog steeds zo is, baart mij zorgen. We hebben ook input gehad van de wethouder in de gemeente Onderbanken. Eigenlijk is er heel weinig veranderd in al die jaren. Ik kan me nog van één of twee jaar geleden herinneren dat ik hierover een debat had met Minister Hennis. Zij had gesproken met een NAVO-baas die over Geilenkirchen ging. Eigenlijk had ze gewoon onderuit de zak gekregen, zo van «ja, Nederland geeft zo weinig uit aan defensie, denk je nu echt dat ik iets aan die vliegtuigen ga doen?» Volgens mij zijn wij nog steeds op dat punt. Is dat zo? Zo nee, waar ziet zij dan de verbetering? Als er inderdaad geen verbetering is, wat gaat zij dan doen? Ik kom op enkele zaken in verband met milieu en lucht, te beginnen bij de WHO-normen. Hoe kansrijk is het om in de nabije toekomst de WHO-normen voor luchtkwaliteit in te voeren? Je kunt je voorstellen dat veel lobbyisten uit de auto-industrie hun weg naar de Europese Commissie wel weten te vinden, maar hopelijk vinden ze de weg naar Genève minder goed. Veel discussies die we nu voeren over milieuzones, het wel of niet toelaten van bepaalde typen voertuigen en het hopen op schonere modellen, kun je voor zijn door een generieke maatregel als de WHO-normen in te voeren. Hoe kansrijk is dat? Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden om hiertoe zelf actie te ondernemen?

Mevrouw Cegerek had het al over de scooters. Zij vroeg naar de restvoorraadregeling. Dat verbaast mij ook. De Europese richtlijn komt eraan. Het verbod gaat in per 2018 en dan heb je nog tweeënhalve jaar de tijd om die oude meuk af te zetten. Dat is toch zonde? Eigenlijk moet je gewoon nu besluiten om dat niet te doen. Dan kun je gewoon tempo maken en ben je versneld van die hele tweetaktsector af. We tekenen nu een klimaatakkoord en het aardige is dat we aan meerdere knoppen kunnen draaien om tempo te maken met een CO₂-arme samenleving. Dan is dit toch een goede kans?

Ik heb twee bandendingetjes. De Universiteit Twente, waar de Staatssecretaris op de fiets naartoe kan, is leider van het Tire-Road Consortium. Dat wil de kwaliteit van de band en de kwaliteit van het wegdek beter op elkaar afstemmen. Het is niet mijn branche, maar ik kan me voorstellen dat hier winst te behalen valt qua milieubelasting. Is de Staatssecretaris hiervan op de hoogte? Wil zij ernaar kijken? Gisteren had ZEMBLA een uitzending waarover we net schriftelijke vragen hebben geformuleerd. Als de Staatssecretaris de uitzending niet heeft gezien, zal ik nu niet van haar verlangen dat ze erop ingaat. De uitzending ging over het rubbergranulaat op de kunstgrasvelden. Dat schijnt enorm belastend te zijn voor het milieu en ook gezondheidsrisico's met zich te brengen. Het RIVM is er al eens mee bezig geweest. De ZEMBLA-uitzending liet zien dat dit een serieuze zaak is waarover we ons ongerust moeten maken. Kan de Staatssecretaris hierover al iets zeggen?

Mijn laatste onderwerp – het zal de Staatssecretaris niet verbazen – is het advies van de Technische commissie bodem. Los van het feit dat ik dit een leuk onderwerp vind, gaat het hier om een fundamenteel punt. De Staatssecretaris schrijft eigenlijk: boeren hebben hun eigen land en gaan over hun eigen bodemmanagement. Tegelijkertijd vervult het landoppervlak zowel private als publieke functies. Het goed dat je van het land

afhaalt, of dat nu melk is of een gewas, is de private kant, maar de ecosysteemdiensten – het wegwerken van verontreinigingen, al dan niet door microbiële of chemische processen, en met name ook het vasthouden van koolstof – zijn publiek. Het hele landoppervlak moet die diensten leveren. Die kant komt er wat bekaaid van af in de reactie van de Staatssecretaris op het onderzoek. Ik wil haar vragen om er ook door die bril naar te kijken. Tussen al die bolletjes van zaken die allemaal zullen worden gedaan, ontbreekt een belangrijk punt: de aangenomen motie-Smaling over het veenweidegebied. Dat is bij uitstek een gebied met veengronden en dus organische stof, maar wel organische stof die snel afbreekt als je de grondwaterstand verlaagt. Zo moet je eigenlijk naar alle Nederlandse landschappen kijken: wat is het type organische stof dat zowel de functie van bodemvruchtbaarheid voor de landbouwer als de functie van het vastleggen van koolstof het beste kan vervullen? Dat gaat iets verder dan die bolletjes die ik in de brief van de Staatssecretaris zie staan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Er staat weer een heleboel op de agenda. Veel heeft te maken met schone lucht. De hele dag adem je lucht in, daar is geen ontkomen aan. Een deel van de vervuiling komt inderdaad van over de grens. Aan de andere kant exporteren wij ook weer een deel. Los daarvan, lucht adem je de hele dag in, daar ontkom je niet aan. Dus is het heel belangrijk om met elkaar te blijven streven naar schone lucht. We moeten wel een beetje oppassen met onderzoeken die voorbijgaan aan alle wetenschappelijke literatuur en waarvan de boodschap is: het ligt aan overgewicht. Of: het ligt aan het opleidingsniveau. Je opleidingsniveau bepaalt niet of je naast een kippenschuur woont en overgewicht bepaalt niet of je langs de snelweg woont. Die laatstgenoemde elementen zijn wel bepalend voor de vraag wat lucht met je gezondheid doet. Dat blijkt ook uit alle literatuur, dus vind ik het wel wat teleurstellend dat de VVD dit ene onderzoek aangrijpt om alles in twijfel te trekken. Twijfel is altijd goed, maar je moet het wel in proportie blijven zien.

Wat is het effect van de snelheidsverhogingen op de luchtkwaliteit? Het RIVM heeft het effect van snelheidsverhogingen op de snelweg op de luchtkwaliteit doorgemeten naar aanleiding van een motie die begin maart door ons is ingediend en vervolgens is aangenomen. Ik vraag me af hoe het met de resultaten staat. Ik begrijp dat de resultaten begin vorige maand naar het ministerie zijn gestuurd. Wanneer krijgen wij ze te zien? Ik kijk daar natuurlijk zeer naar uit. Het zou mooi zijn als de resultaten er in ieder geval zijn voor de begrotingsbehandeling. Kan de Staatssecretaris dat toezeggen?

Ik ben blij dat alle partijen hier, inclusief de VVD, zeggen dat de WHO-normen uiteindelijk onze toetssteen zijn. Natuurlijk heeft alles effect, maar dat is het niveau waarop volgens de gezondheidsexperts de luchtkwaliteit niet schadelijk is. De heer Dijkstra had het over overgewicht. Van één bonbon krijg je ook geen overgewicht, maar wel als je elke dag een doos bonbons eet. Er is dus een soort ondergrens waaraan je je moet houden. Dat zijn die WHO-normen. Dan zouden we die ook moeten hanteren in ons programma om vast te stellen waar overschrijdingen zitten. D66 zou dan ook willen dat we het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit verlengen en opnieuw nagaan waar de knelpunten zitten, op basis van de WHO-normen. Dat hebben we niet binnen een jaar opgelost. Ook dan zullen we moeten nagaan wat mogelijk is en waar we afhankelijk zijn van internationale afspraken. Dat geldt natuurlijk voor een deel van de problematiek, maar laten we niet net doen alsof er geen probleem is door het onder het tafellaken te vegen. Laten we ervoor zorgen dat we helder in kaart hebben waar de knelpunten zitten als we uitgaan van de WHO-normen en laten we vervolgens bedenken op welke manieren we iets kunnen doen en in welk tempo en hoeveel geld daarvoor beschikbaar

is. Laten we eerst de knelpunten in Nederland in kaart brengen, want ze zijn er gewoon. Is de Staatssecretaris daartoe bereid?

Ik kom op de knelpunten rondom de intensieve veehouderij. Die blijven hardnekkig. Lees ik het goed dat het nog een heel jaar duurt voordat er iets bekend wordt over de te nemen maatregelen en het vervolgonderzoek?

Over het Actieplan Luchtkwaliteit – ik kom even terug op het vorige punt – schrijft de Staatssecretaris: we werken toe naar de advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie. Maar dat doen we natuurlijk met alles wat we doen. Het is mooi om te zeggen: dit is onze toetssteen. Hebben we hiervoor voldoende geld? Is dit in de begroting opgenomen, of moeten we tegen elkaar zeggen: hiervoor is langdurig geld nodig, we moeten nagaan wat we kunnen doen?

Over de gezondheidswaarde komt de Gezondheidsraad eind 2017 met een advies. Voor PM_{2,5} heeft de Gezondheidsraad al eerder geadviseerd dat de WHO-waarde moet worden opgenomen in de Omgevingswet. Volgens mij is dat iets wat we al meteen kunnen hanteren in het NSL. Is dit ook opgenomen in de nieuwe AMvB van de Omgevingswet?

Qua houtstook sluit ik me aan bij de vragen die zijn gesteld door mevrouw Cegerek.

Ik kom op de koppeling tussen luchtkwaliteitsbeleid en klimaatbeleid.

Maatregelen ten aanzien van transport en luchtkwaliteit leveren vaak CO₂-besparing op. Hoe kunnen we daartussen een koppeling leggen?

Ten aanzien van roetfilters vraag ik of we de invoeringsdatum van 1 januari 2017 voor het verbod op het verwijderen van roetfilters wel gaan halen. Hoe staat het met het onderzoek naar nauwkeuriger apk-uitstoottests, zodat we defecte of verwijderde filters kunnen opsporen?

De PvdA-woordvoerder vroeg naar de restvoorraad van scooters. Daar sluit ik me graag bij aan. Hoe weten we hoe groot deze voorraad is? Hoe voorkomen we dat de restvoorraad zich blijft vullen? Hoe denkt de Staatssecretaris over een sloopregeling voor tweetaktscooters?

Ik kom op het voornemen om op basis van de fijnstofuitstoot motorrijtuigenbelasting te bepalen.

De voorzitter:

Ik onderbreek u even, want u bent door uw spreektijd heen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Mijn laatste zin, voorzitter.

De RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) stelt voor om aan het basiskentekenregister de uitstoot van de auto toe te voegen. Dat vinden wij een heel interessante maatregel. Dan kun je uitstoot namelijk koppelen aan wat een auto daadwerkelijk uitstoot en niet aan zoiets onnauwkeurig als het bouwjaar. Zou de nieuwe praktijktest RDE (real driving emissions), waar we allemaal fan van zijn, als basis kunnen dienen?

Er is nog veel meer te vragen aan deze Staatssecretaris, maar hier laat ik het even bij.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Ik ben te gast in de commissie om mijn collega te vervangen. Namens mijn fractie wil ik een aantal punten naar voren brengen, te beginnen bij AWACS in Geilenkirchen, vlak over de grens. We hebben de worsteling gezien. Eigenlijk iedere fractie heeft er wel iets over gezegd. Aan de ene kant vinden we het fijn dat daar een bron van arbeid zit, maar aan de andere kant is de overlast niet prettig. In een vorig debat zijn hierover een aantal moties ingediend, ook door mijn fractie, om het geluidsniveau en het aantal vliegbewegingen te maximeren. Het ziet ernaar uit dat de gezamenlijke afspraken resulteren in minder vliegbewe-

gingen en minder geluidsoverlast. Wij zijn dan ook positief over de gezamenlijke aanpak. De rapportage over 2015 laat nog even op zich wachten. De Staatssecretaris heeft eerder gezegd dat die zou komen in mei. Zijn er speciale redenen waarom de rapportage op zich laat wachten? In het AO Luchtvaart van 2 februari 2015 heb ik het idee aangereikt van een leefbaarheidsfonds voor de omgeving. De Staatssecretaris reageerde daar toen enthousiast op. Ze vond het een goed idee en ze zou het gaan bespreken. We zijn nu bijna twee jaar verder en nog steeds is het «bespreken en bespreken». Dat is jammer. Als je een enthousiaste reactie krijgt, verwacht je na twee jaar toch wel uitsluitel, nog voor de volgende verkiezingen. Horen we nog voor het eind van de regeerperiode van dit kabinet of dit leefbaarheidsfonds er komt en hoe dat er dan uit zou zien? Dan heb ik nog enkele punten waarin mijn collega Geurts als woordvoerder landbouw zeer geïnteresseerd is. Dat geldt overigens ook voor mevrouw Mulder. De discussie over fijnstof en de gevolgen daarvan loopt hoog op. De Staatssecretaris en haar collega van EZ bereiden hierover een wet voor. Ook in de Omgevingswet lijken hierover haakjes opgenomen te worden. Het CDA zou graag zien dat de regeldruk niet onnodig wordt verhoogd. We willen het liefst een integraal kader met wetenschappelijke normen. Dat komt ten goede aan eenieders rechtszekerheid. Op voorstel van de CDA-fractie is er binnenkort een technische briefing van de opstellers van het RIVM-rapport Veehouderij en gezondheid omwonenden en nog twee andere rapporten. Verder onderzoek lijkt op zijn plaats, gezien de onzekerheden. Wordt er vervolgonderzoek gedaan? Zijn de rapporten van het RIVM ook voorgelegd aan de Gezondheidsraad? Zo ja, wat is de reactie van de raad? Het CDA wil niet dat er een lappendeken van verschillende provinciale regels ontstaat. Is de Staatssecretaris dit met ons eens? Hoe kijkt ze in dit kader aan tegen een plan voor meer uniformiteit?

We danken de Staatssecretaris voor de brief over de bodemkwaliteit. We steunen het doel om het gehalte aan organische stof in de bodem mee te nemen in het klimaatbeleid. We zijn benieuwd hoe de monitor wordt vormgegeven. Kan de Staatssecretaris de Kamer hierover per brief informeren? Wordt er in dit kader ook gekeken naar een aanpassing van wetgeving?

Tot slot kom ik op het rapport over de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid. Dat rapport is er nog niet, maar kan de Staatssecretaris alvast een tipje van de sluier oplichten? Wij zijn daar zeer benieuwd naar. Het zou inderdaad fijn zijn als we dit rapport kunnen ontvangen voor de begrotingsbehandeling.

De heer **Smaling** (SP):

Met het risico dat de heer Van Helvert moet praten namens collega's die meer met het onderwerp bezig zijn, stel ik hem een vraag over de provinciale lappendeken die hij noemde. Hoe moet ik dat zien? Op het gebied van fijnstof en dergelijke geven provincies in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof al ontwikkelruimte uit. Verder is er een wet in de maak die bijvoorbeeld een provincie als Noord-Brabant de mogelijkheid biedt – ik vind dat niet zo gek – om zelf meer te reguleren op het gebied van dieraantallen. Wil het CDA dat per se niet?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Wij willen niet dat de gemeente afhankelijk is van de provincie ten aanzien van de vraag wat wel en wat niet kan en mag. Dan wordt het immers een beetje oneerlijk, landelijk gezien. Wij vragen de Staatssecretaris hoe zij daartegen aankijkt. Is er een bepaalde reden waarom een lappendeken veel beter zou zijn dan uniformiteit?

De heer **Smaling** (SP):

Maar als ik de Peel vergelijk met Oostelijk Flevoland – ik noem maar wat – kan ik me voorstellen dat de gevoelde noodzaak van een provincie en de bevolking in de ene regio op het gebied van geur en andere ongemakken van de veehouderij afwijkt van die in het andere gebied. Hoe denkt het CDA daar dan over?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het moet om soortgelijke situaties gaan. Natuurlijk kent elke provincie verschillende gebieden. Het gaat om regelgeving met betrekking tot verschillende situaties. Denk aan: zijn de mandjes met luchtverontreiniging vol of niet? Wij denken dat uniformiteit op dit punt terecht is. Daarom leg ik deze vraag ook aan de Staatssecretaris voor.

De **voorzitter**:

Hiermee zijn we gekomen aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. De Staatssecretaris vraagt om vijf minuten schorsing.

De vergadering wordt van 14.55 uur tot 15.04 uur geschorst.

Voorzitter: Van Helvert

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Voorzitter. Ik wil vier thema's bespreken: de luchtkwaliteit, AWACS, roetfilters en scooters en tot slot houtstook.

De heer **Smaling** (SP):

En overig?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, we doen het een keer anders, mijnheer Smaling, gewoon om u te blijven verrassen; alleen maar omdat het kan. Als het nodig is doen we nog een blok «overig», als u daar zo'n behoefte aan hebt.

De **voorzitter**:

Ondanks de paniek stel ik voor dat we de Staatssecretaris aan het woord laten.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Alle partijen hebben benadrukt dat schone lucht van groot belang is. We zien dat de lucht in Nederland sinds jaar en dag schoner en gezonder wordt. Dat blijkt uit metingen van het RIVM. Sinds de start van metingen in het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit in 1992 zien we een dalende trend in concentraties fijnstof en stikstofdioxide. Dankzij het gevoerde beleid is de gemiddelde concentratie fijnstof afgenomen met bijna de helft, circa 50%, en is de gemiddelde concentratie stikstofdioxide met circa 30% gedaald in de afgelopen decennia. Ik zal zo meteen nog iets zeggen over gezondheidsschade in reactie op wat de heer Dijkstra hierover stelde, maar deze dalingen hebben wel bijgedragen aan een vermindering van gezondheidsschade door luchtverontreiniging. Maar we zijn er nog niet. Ik denk dat het belangrijk is om dat te benadrukken. Er zijn knelpunten: in de drukke binnensteden en ook in de directe omgeving van veehouderijen. Om die reden, zo zeg ik tegen mevrouw Cegerek, is vorig jaar het Actieplan Luchtkwaliteit opgesteld. Dat was bedoeld om de luchtkwaliteit in met name Amsterdam en Rotterdam, waar hardnekkige knelpunten waren, verregaand te verbeteren. Ik zal zo meteen nog iets zeggen over de inzet van de middelen. Steeds opnieuw hebben we discussie over de vraag of elk cijfer klopt en of de trend klopt. Wij hebben gezegd: we

hebben de NSL-monitoring en daar gaan we van uit; als uit de monitoring van dit jaar blijkt dat er binnen de huidige normen op grond van onze wet- en regelgeving knelpunten moeten worden opgelost, moeten we dat doen.

Tegen mevrouw Van Veldhoven zeg ik dat ik zeker bereid ben om verdergaand naar knelpunten te kijken; die houding is er. In november bespreek ik met wethouders van de G7 de voortgang van het Actieplan Luchtkwaliteit en de voorlopige uitkomsten van de NSL-monitoring. Zelfs als er geen knelpunten meer zouden zijn op grond van onze wettelijke normen, wil ik de lijn vasthouden dat Nederland nog schonere lucht verdient. Inderdaad heb ik eerder gezegd dat ik wil toewerken naar de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Een aantal sprekers vroeg: hoe gaat u dat precies doen? Dat is een goed punt. De WHO-waarden zijn immers streefwaarden en geen wettelijke normen. We hebben het actieplan, NSL en Slimme en Gezonde Stad. In het kader van die programma's werken we al samen met de lokale overheden. We hebben het Europees bronbeleid, ook voor voer- en vaartuigen. Verder hebben we de Gezondheidsraad recentelijk gevraagd om ons te adviseren over het toekomstige luchtkwaliteitsbeleid. We hopen nog handvatten te krijgen van de Gezondheidsraad om verder te kunnen. De uitkomsten worden betrokken – dat is het concrete aanvalsplan, om het zo te noemen, voor de toekomst – bij het luchtplan dat Nederland zal opstellen in het kader van de NEC-richtlijn (National Emission Ceiling).

De heer Dijkstra gaf terecht aan dat we op de laatste dag voor het reces, de laatste dag van het voorzitterschap, een belangrijke doorbraak hebben bereikt. Het lijkt alsof iedereen daarna weer doorging met wat hij daarvoor ook al deed en dacht «nou, mooi», maar dit was wel een substantiële doorbraak. Het lag niet voor de hand dat we voor elkaar zouden krijgen dat we in Europa overeenstemming zouden bereiken over de NEC-richtlijn. Dit is fundamenteel, want op basis hiervan gaat Nederland een plan voor de toekomst maken. De bouwstenen die ik net heb genoemd, zullen daarvoor de basis zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De WHO-normen zijn inderdaad streefwaarden, gebaseerd op wat wenselijk is voor de gezondheid. Ik ben blij dat de Staatssecretaris zegt dat zij bereid is om samen met de G7 na te gaan waar nog knelpunten zitten. Ze zei: gebaseerd op het huidige wetgevingskader. We weten ook allemaal dat er in de berekeningen behoorlijke marges van zekerheid zijn. Als je voorbij het wettelijke kader kijkt naar de streefwaarden, is het dan niet beter om te zeggen: we gaan kijken naar de problemen rondom het huidige wettelijke kader? Je mag aannemen dat ze zich aandienen als problemen als we nauwkeuriger konden meten, maar in ieder geval weten we dat het knelpunten zijn die we straks als eerste moeten aanpakken. Het is immers «no regret». Wil de Staatssecretaris de harde normen loslaten en ook kijken naar de mogelijke problemen rondom het huidige kader?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik zie het zo voor me dat we een aantal elementen bij elkaar pakken voor de toekomst. Toewerken naar de streefwaarden vraagt eigenlijk ook om efficiency in je aanpak. Je gaat daar aan de slag waar de te behalen winst het grootst is. Daar hebben we ook het advies van de Gezondheidsraad voor nodig. Ik kan me voorstellen dat daaruit nog dingen naar voren komen die we nu misschien nog niet op ons netvlies hebben, maar die wel heel belangrijk kunnen zijn. Ik vind dit dus een punt om zeker naar te kijken, maar ook het advies van de Gezondheidsraad en het bronbeleid zijn van belang. Ik wil het graag nog iets breder houden, als dat mag van mevrouw Van Veldhoven. Daarbij hanteer ik wel hetzelfde uitgangspunt: als je verder wilt gaan dan de wettelijke normen, ga je daar aan de slag waar dat het effectiefst is en ook kostenefficiënt is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Volgens mij denken de Staatssecretaris en ik hetzelfde over de langere termijn. Ik zou het zonde vinden om een jaar te verliezen door alleen maar te focussen op de steden Rotterdam en Amsterdam als er breder in de G7 – de Staatssecretaris gaat met deze gemeenten in overleg – knelpunten zijn. We weten dat er knelpunten zijn die net onder de norm liggen en we weten ook welke onzekerheidsmarges er zijn. Stel dat er steden zijn die zeggen: dit ligt net tegen de norm aan en we willen dit graag aanpakken. Gaat de Staatssecretaris daar dan samen met deze steden naar kijken, in plaats van rigide vast te houden aan alleen de twee genoemde steden? Immers, als we meer meters kunnen maken en ook weten dat we toch verder zullen moeten gaan, moeten we geen jaar verliezen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Natuurlijk.

De **voorzitter**:

Kijk, dat zijn nog eens korte antwoorden. Mevrouw de Staatssecretaris, gaat u verder.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Mevrouw Cegerek vroeg welke afspraken er zijn met de twee steden. Is er gekeken naar een efficiënte en een effectieve inzet van middelen? We hebben afgesproken dat er gericht geld moet worden geïnvesteerd in het verbeteren van de luchtkwaliteit. Amsterdam gaat alle vervuilende dieselbussen vervangen door schone en uitstootvrije bussen. Rotterdam heeft het geld besteed aan een nieuwe sloopregeling voor bestel- en personenauto's en aan een stimuleringsregeling voor de aanschaf van schone voertuigen en verder aan een verbetering van de elektrische laadinfrastructuur. Dat is een woord met dubbele woordwaarde.

De heer Dijkstra zei: ja, dat is allemaal mooi, maar ook andere factoren dan stof spelen een grote rol bij gezondheid. Dat klopt. De totale omvang van milieugerelateerde gezondheidseffecten wordt volgens de Volksgezondheid Toekomst Verkenning van het RIVM geschat op circa 6% van alle ziektelast. Overigens wordt daarvan ruim drie kwart veroorzaakt door luchtverontreiniging. Dat is vergelijkbaar met gezondheidseffecten van overgewicht, maar is bijvoorbeeld groter dan die van overmatig alcoholgebruik – dat is 3% – en het eten van weinig groente en fruit. Dat laatste is 2%. Roken zorgt voor 13,1% van de ziektelast, om het even in perspectief te zetten. In Nederland, Europa en wereldwijd staat verontreiniging van de buitenlucht op de negende plaats als het gaat om oorzaken van levensduurverkorting en ziektelast. Dat is een onderzoek van Lim et al. uit 2012. U wilde reflectie, mijnheer Dijkstra, en u hebt nu reflectie.

Mij werd gevraagd om een reactie op het artikel in V-focus. Dat tijdschrift is mij bekend. In V-focus stond recentelijk een artikel dat kritisch was over de resultaten van het onderzoek Veehouderij en gezondheid omwonenden (VGO). Het platform veehouderij en gezondheid heeft gisteren een wetenschappelijke reactie op dit artikel geschreven en het artikel in V-focus beoordeeld als wetenschappelijk ondeugdelijk. Ik zie dan ook geen aanleiding om het resultaat van het omvangrijke VGO-onderzoek terzijde te schuiven.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of ik nog een keer wil nagaan of het RIVM echt niet meer nodig heeft dan één meetpunt. Dat is niet nodig. Het RIVM heeft aangegeven dat de huidige opzet en verdeling van meetpunten volstaat voor de werking van het systeem. Mevrouw Van Tongeren hoopte op een nieuw antwoord of een variant, maar ik blijf een beetje honkvast op dit punt.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of de Kamer het onderzoek naar 130 km/u voor de begroting kan ontvangen, met een appreciatie. Dat zou moeten kunnen. Ik zal mijn uiterste best doen.

De heer Van Helvert vroeg of het nog een jaar kan duren voordat er maatregelen komen naar aanleiding van het onderzoek naar gezondheidseffecten van veehouderij. Op 7 juli hebben collega Van Dam en ik de Kamer een brief gestuurd. We hebben geschreven dat we na de zomer met een beleidsreactie zouden komen. Daar werken we nu aan. Ik verwacht dat deze in november komt. Hierover zijn een aantal vragen gesteld, maar ik wil verwijzen naar het debat dat vermoedelijk daarna wordt gehouden. Op ons beider departement gaan we in overleg met elkaar en met anderen na wat ons te doen staat. Over de waarde van het onderzoek heb ik net al iets gezegd. Voor ons is het een belangrijk onderzoek.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar de stand van zaken met betrekking tot het gezondheidsonderzoek bij Schiphol. Zij vroeg of zij misschien iets had gemist. In 2015 en 2016 heeft het RIVM een aantal onderzoeken naar ultrafijnstof in de buurt van Schiphol gedaan. Uit die onderzoeken blijkt dat op de woonlocaties die het dichtst bij Schiphol liggen, de luchtvaart qua ultrafijnstof een bijdrage levert die vergelijkbaar is met wat het wegverkeer in druk stedelijk gebied oplevert. Maar wereldwijd is er nog maar weinig bekend over de gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijnstof. Om die reden hebben we eerder dit jaar het RIVM de opdracht gegeven om een onderzoeksprogramma uit te voeren naar de effecten van ultrafijnstof rondom Schiphol. Daarin kijken we naar de verschillende gezondheidsaspecten. Dat is een wat langer durend programma. Voor dit type onderzoek heb je echt tijd nodig. Het onderzoeksprogramma loopt vier tot vijf jaar. We verwachten de eindresultaten in 2020, maar we hebben wel begrepen van het RIVM dat men zoekt naar mogelijkheden om tussentijds te rapporteren, zodat de Kamer al eerder iets kan vernemen.

Dan was er nog een vraag van de heer Van Helvert over de provinciale lappendeken. Er is een wetsvoorstel in voorbereiding, zoals bekend. Dat heb ik zelf mogen schrijven met de mensen op EZ. De Staatssecretaris van EZ heeft gezegd dat het wetsvoorstel blijft staan. De vragen hierover zullen we meenemen in de beleidsreactie in november. Dan zullen we er dieper op ingaan. De belangrijkste vraag is: hoe geef je provincies een instrumentarium om maatwerk te kunnen leveren en zo iets te doen aan de druk van de veehouderij? De heer Smaling noemde terecht Noord-Brabant. De druk kan heel groot zijn en veel effect hebben. Dat blijkt ook uit het VGO-onderzoek. Daarin moet je precies zijn. Het is niet eenvoudig. Ik word nu enigszins gehandicapt door mijn ervaringen op dit dossier, merk ik. Ik moet eigenlijk stoppen met hierover te praten. De bewijslast is het lastigst. Tegelijkertijd moet je wel iets doen. Dat vraagt om precisie. Daar komen we in november bij de Kamer op terug, want ik zit hier nu in mijn andere rol.

Ik ga dus maar gauw naar AWACS, ook een gevoelig en lastig dossier. Ik zou de heer Smaling toch even willen tegenspreken. Hij zei: er is niet veel gewijzigd in de afgelopen jaren. Dat is niet waar. Er zijn flink wat stappen gezet om de overlast voor omwonenden van de AWACS-basis in Geilenkirchen daadwerkelijk te verminderen. De heer Dijkstra vroeg welke maatregelen zijn getroffen. Dat zijn: stillere transportvliegtuigen, stillere tankvliegtuigen, een verbetering van de vliegroutes en vliegpatronen om woonkernen te ontlasten tijdens starts en landingen, meer gebruik van simulatoren ter vervanging van daadwerkelijke oefenvluchten, uitplaatsing – vrij belangrijk – van 60% van de AWACS-vliegtuigbewegingen naar vliegbases in andere landen, onder andere in Polen en Hongarije, en uitplaatsing van oefeningen naar andere velden. Dat heeft al met al geleid tot een gestage afname van het aantal vliegtuigbewegingen boven Nederland van 4.120 in 2004 naar rond de 2.000 in 2015. Daarmee zeg ik niks over de overlast die er nog steeds is, maar het is wel fair om naast het beeld dat nu wordt gecreëerd, even de feiten te leggen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb het vorige punt nog even op mij laten inwerken: de lange termijn van het onderzoek naar ultrafijnstof. Heeft het RIVM voldoende geoormerkt budget om dit te doen over die periode van jaren?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, er is 2 miljoen voor die periode vrijgemaakt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mocht de Staatssecretaris mij op weg willen helpen met een linkje naar waar ik dat kan vinden in de begroting, dan zou mij dat helpen, want ik heb het niet helemaal kunnen ontdekken. Ik dacht dat dat gedeeltelijk ook uit de eigen middelen van het RIVM kwam.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Die zit gewoon in de totale opdracht aan het RIVM. Ik vraag het even aan mijn staf: hebben wij dat op papier, is dat openbaar? Ik zeg het gewoon.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dat is nu openbaar, maar ik heb ook begrepen dat dat gedeeltelijk uit de eigen middelen van het RIVM kwam.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het lastige is dat dit soort dingen in artikel 19 van de begroting staat. Dat is een omvangrijk artikel waar alle middelen voor onderzoek onder staan, ook die voor het RIVM. De vraag is volgens mij of het uit het budget van het RIVM komt, maar wij fourneren extra.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

2 miljoen extra ...

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat wij discussiëren via de voorzitter, mevrouw Van Tongeren. Dan is het ook voor de mensen thuis goed te volgen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik wil het goed zeggen. Ik kijk even. Het klopt, hè? Ja.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat u uw beantwoording vervolgt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, ik zat al in een ander onderwerp.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dat was mijn schuld, sorry.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat geeft niks. Overigens gaat mijn collega van Defensie samen met de regio en de NAVO bekijken hoe wij de huidige situatie nog verder kunnen verbeteren. De Kamer heeft een brief van ons gekregen waarin wij aangeven via welke vier sporen wij aan de slag willen. De problematiek wordt dus absoluut erkend, maar wij zien ook dat wij er nog niet zijn. Wij willen zeker ook verder stappen zetten. Wij zullen met alle partijen in de regio en de NAVO aan de slag gaan, maar Defensie heeft daar de lead. Laat dat helder zijn.

Een aantal Kamerleden vroeg hoe wij op de piekbelasting gaan handhaven. Het piekgeluid wordt nadrukkelijk meegenomen in de

wettelijk voorgeschreven berekening van de geluidsbelasting. Daar handhaven wij ook op. Het NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) beoordeelt jaarlijks of de feitelijke geluidsbelasting overeenkomt met de in '94 vastgestelde geluidszone, de 35 Ke-zone. Dat was de afgelopen jaren het geval. Er gelden geen specifieke normen voor piekgeluid van individuele vliegtuigen. Overigens had de uitspraak van de rechtbank betrekking op de gemiddelde geluidsbelasting gedurende een betoging en niet op het maximaal toegestane geluidsniveau. Dat is allemaal voor de juristen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is mooi. Met andere woorden, er is een wet die zegt hoeveel het mag zijn en die wet wordt gehandhaafd.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Juist.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Hoe kunnen we duidelijk maken aan de mensen in Zuid-Limburg die deze overlast ervaren, dat wij optreden als dat nodig is? Het speelt immers al decennia lang. Sommigen hebben er geen vertrouwen meer in. Hoe gaan wij dat omturnen naar een situatie waarin mensen in ieder geval een beetje gerustgesteld zijn? Hoe gaan wij dat voor elkaar krijgen?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Een van de vier sporen is communicatie. Daarmee wordt erkend dat daar nog winst te boeken is. Het gaat erom helder te maken aan burgers dat ze gehoord worden, dat wij niet altijd alles kunnen oplossen, maar dat wij zeker handhaven waar wij moeten handhaven. Ik kan niet anders dan dat duidelijk zeggen en laten zien wat er in de afgelopen jaren bereikt is, maar ik constateer net als de heer Dijkstra dat wij er nog niet zijn. Wij zullen dat samen met de partijen in de regio moeten doen. Dat is niet makkelijk, heb ik gemerkt in de korte tijd dat ik met dat dossier te maken heb.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dit roept bij mij weer heel veel vragen op. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat er formeel met de Nederlandse wetgeving geen probleem is, maar ik heb hier de uitspraak van de Raad van State van 23 maart 2016 dat het besluit vernietigd wordt waarin de Minister weigert de piekbelasting terug te brengen van 99 dBa naar 88 dBa. Dat is geen kwestie van communicatie. Een piekbelasting is een piekbelasting. Die is gewoon te meten. Voldoen wij nu aan die uitspraak van de Raad van State in Nederland? Dan kunnen wij de mensen in Onderbanken feliciteren. Of voldoen wij daar niet aan? Ik begrijp de goede inspanningen en hoe taai en moeilijk het dossier is, maar even helder: voldoen wij daaraan of niet?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ja. De rechtbank heeft gezegd dat het geluid bij een demonstratie tegen AWACS niet meer mag bedragen dan 88 dBa. Dat hebben bewoners aangegrepen om voor AWACS-toestellen diezelfde norm te eisen. Geluidshinder bij demonstraties is echt iets anders dan geluidshinder van individuele vliegtuigen. Ik heb net vrij precies geprobeerd te zeggen dat er piekgeluiden zijn die wij in de wettelijk voorgeschreven berekening van de geluidsbelasting meenemen. Daar handhaven wij ook op. Dat is ook in de afgelopen jaren allemaal gebeurd. Men heeft zich daar gehouden aan de normen. Er gelden geen specifieke normen voor piekgeluid van individuele vliegtuigen. De uitspraak van de rechtbank had dus betrekking op de gemiddelde geluidsbelasting gedurende een betoging en niet op het maximaal toegestane geluidsniveau. Dit is heel technisch. Dat snap ik. Dat

is ook precies waarom er soms ruis over ontstaat. Maar de kern is: ja, wij voldoen aan de wettelijke normen en, ja, wij handhaven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Het is heel lastig om dit hele dossier terug te brengen tot één korte interruptie, maar ik begrijp hier werkelijk niks van. Ik begrijp niet wat een betoging te maken heeft met laagvliegende vliegtuigen. Ik heb duidelijk in de uitspraak van de Raad van State gelezen dat de piekbelasting naar beneden moet. Een piekbelasting is wat anders dan een gemiddelde belasting over een jaar. Dat die onder de norm zit geloof ik onmiddellijk. Is het misschien handiger om het nog eens in een brief samen te vatten, zodat hier geen groter misverstand over ontstaat?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Er ligt een brief uit mei waarin we dat allemaal hebben opgeschreven.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Er is nog een vraag gesteld over de stand van zaken met betrekking tot een voorstel om te kijken naar een leefbaarheidsfonds. Eerder heeft mijn voorgangster aangegeven hier serieus naar te willen kijken. Met de mensen van de regio is toen afgesproken dat zij in eerste instantie inventariseren aan welke doelen zij denken bij een dergelijk fonds. Dan kan het gesprek worden gestart over de wijze waarop zo'n fonds eventueel gevuld zou moeten worden. Dan zullen wij moeten bekijken wat effectief maar ook wat haalbaar is. Dat gesprek moet nog verder vorm krijgen. Dat hangt ook een beetje af van wat er vanuit de regio zelf komt, maar net als mijn voorgangster ben ik zeker bereid om daar iets aan te doen.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het gesprek en de afspraken moeten nog vorm krijgen. Het gesprek hierover en de toezegging van de Staatssecretaris zijn niet bepaald van vorige week, maar uit februari 2015. Vol enthousiasme heeft de Staatssecretaris toen gezegd: goh, wat leuk, wat een goed idee; ik ga ermee aan de slag! We zien nu dat er nog niets concreets ligt. Nu zegt de Staatssecretaris dat het een beetje ligt aan wat er uit de regio komt. Volgens mij was de toezegging van de Staatssecretaris anders. Zij vond zo'n leefbaarheidsfonds een goed idee en zou daarmee aan de slag gaan. Waarom is de intentie van de Staatssecretaris veranderd?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik weet niet wat destijds de exacte bewoordingen waren, maar als je met zoiets aan de slag gaat, lijkt het mij niet meer dan logisch dat je eerst een voorstel moet hebben vanuit de regio zelf. Wij gaan dat niet over de hoofden van de mensen heen doen. Vervolgens wil ik kunnen bekijken wat reëel is en wat wij wel en niet kunnen doen. Overigens hebben wij daar, zoals de heer Van Helvert weet, goede ervaringen mee. Laten wij dit gesprek gewoon vervolgen en bekijken op welke wijze wij daar een stap verder in kunnen zetten.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het CDA vindt het toch van belang dat het initiatief ook bij de Staatssecretaris zelf blijft liggen, want uiteindelijk komt de geluidsoverlast ook niet door de mensen en gemeenten uit de regio, maar ligt dat vliegveld er nu eenmaal door internationale afspraken. Ik vind het gemakkelijk om te

zeggen dat de regio maar met iets moet komen. Natuurlijk gaat het niet over de hoofden van de mensen in de regio heen, maar het initiatief is zeker ook bij de Staatssecretaris gelegd. Dat heeft zij toen ook genomen. Mijn vraag is hoe wij dat wat meer smart (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden) kunnen formuleren, zodat wij kunnen zeggen, ook tegen de regio: natuurlijk ligt er ook een taak voor jullie, maar wij zullen dat gesprek initiëren en wij zullen een deadline vastleggen waarop de Kamer geïnformeerd wordt over hoe dat leefbaarheidsfonds tot stand gaat komen en eruit gaat zien.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik vind het nu even lastig om een precieze deadline te noemen. Het belangrijkste lijkt mij om dit zelf te agenderen in het gesprek dat wij toch al voeren over een paar andere lastige onderwerpen. Maar ik blijf erbij dat wij niet voor de regio moeten gaan bepalen wat belangrijke thema's in zo'n fonds zijn. Volgens mij zijn wij het daarover eens. Die moeten wel geïdentificeerd worden en het moet financieel ook kunnen. Laten wij gewoon afspreken dat wij dit nu zelf op de agenda zetten van de gesprekken die wij hebben over een paar dingen. In een volgende brief hierover zal ik de Kamer dan een precieze deadline geven.

Voorzitter: Van Helvert

Staatssecretaris Dijkma:

Er lag nog een vraag van de heer Van Helvert: wanneer komt de rapportage over de geluidsreductie in 2015? Die rapportage is deze week gereedgekomen. Die wordt in november in de commissie-AWACS besproken. Die gaat voor het eind van het jaar naar de Tweede Kamer. Misschien mag ik die andere vraag van de heer Van Helvert daar dan ook in beantwoorden. Dan neem ik daarin een passage mee over het leefbaarheidsfonds en hoever het daarmee staat. Wie zwijgt, stemt toe.

De voorzitter:

Ik was even aan het twijfelen of ik nou het voorzitterschap moest overdragen om te antwoorden namens de CDA-fractie, maar vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris Dijkma:

Volgens mij is het goed zo.

Dan kom ik op de scooters, de roetfilters en de apk-roetfiltertest. Gaan wij de datum halen? Mevrouw Cegerek wilde het verbod op het verwijderen versnellen. In 2015 is het verbod op het verwijderen van roetfilters komen te vervallen. Ik heb eind 2015, heel snel na mijn aantreden, aangekondigd dat er een nieuw verbod komt op basis waarvan ik echt kan optreden, want dat is belangrijk. De afgelopen maanden hebben wij een aanpak uitgewerkt. Het nieuwe verbod bestaat eruit dat het verwijderen van een roetfilter als wijziging van de constructie van het voertuig wordt aange-merkt en wijziging van de constructie is alleen toegestaan als het voertuig aan de emissie-eisen blijft voldoen. Dat kan alleen maar als een roetfilter wordt gemonteerd. De regelgeving voor het nieuwe verbod moet voor 1 januari 2017 worden gepubliceerd. Om de regelgeving allemaal een beetje heel te houden, hebben we dan nog wel een halfjaar nodig om het bedrijfsleven de tijd te geven om die te implementeren. Wij werken op dit moment met de RDW aan de laatste details. Ik zal de Kamer voor het einde van het jaar informeren over de stand van zaken. Het kan dus niet sneller dan 1 juli 2017, maar het moet nu ook een keer goed. Dat lijkt mij de kern, want wij zitten niet voor niets in deze discussie. Over de roetfiltertest hebben we in de zomer gemeld dat TNO een onderzoek gaat doen naar de technische mogelijkheden om tijdens de apk de werking van affabriekroetfilters te kunnen meten. We hebben dat

onderzoek het afgelopen voorjaar afgerond. Het resultaat van dat onderzoek is dat met een deeltjesteller de werking van roetfilters het best kan worden gecontroleerd. En nogmaals, wij zijn ook met de RDW in gesprek hierover.

Mevrouw Cegerek heeft met een verwijzing naar haar motie (34 000-XII, nr. 32) uit 2014 gevraagd hoeveel bedrijven en particulieren gebruikmaakten van de regeling om vervuilende scooters in te ruilen voor een schoner exemplaar. Particulieren kunnen geen gebruikmaken van de fiscale investeringsregelingen om vervuilde scooters in te ruilen. Die zogenaamde MIA/Vamil-regelingen zijn voor ondernemers bedoeld. Er zijn in 2014 130 aanvragen ontvangen en in 2015 145. Ik heb ter uitvoering van de motie op 6 juli vorig jaar bericht dat uit gesprekken met verschillende partijen naar voren is gekomen dat een generieke financiële impuls naar verwachting niet effectief is om de overgang naar e-scooters te versnellen. Overigens hebben verschillende gemeenten hun eigen stimuleringsbeleid om het gebruik van vervuilde scooters te ontmoedigen.

Mevrouw Cegerek vroeg wat ik verder nog doe om die vervuilde scooters uit de omloop te halen. Met de inwerkingtreding van de Europese verordening die gaat leiden tot de introductie van de Euro 4-norm hebben wij inmiddels een heel grote stap gezet. Dat betekent dat nieuwe brommers en snorfietsen een stuk schoner worden. Ook werken wij met de branche aan een green deal om de instroom van de meest vervuilde brom- en snorfietsen zo snel mogelijk aan banden te leggen. De MIA/Vamil-regeling heb ik net genoemd. Het lastigste blijft het stimuleren van particulieren.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):

Ik weet dat de MIA/Vamil-regeling voor het bedrijfsleven is, maar wij hebben eerder gevraagd of particulieren daar via NSL-programma's gebruik van kunnen maken. Dat staat ook in die motie en daar heeft de Staatssecretaris net ook naar verwezen. Is bekend of kunnen wij uitzoeken hoeveel particulieren via het NSL-programma gebruik hebben gemaakt van die regeling?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Dan zou ik dat nu bij 400 gemeenten moeten gaan opvragen. In het kader van de kleine overheid lijkt mij dat overvragen. Dat moet mevrouw Cegerek niet van mij willen vragen.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):

Dat vraag ik dus wel. Hoe omvangrijk zijn die aanvragen geweest? Ik weet dat Den Haag een dergelijke regeling heeft gehad. Ik ga er niet van uit dat 400 gemeenten hier aanvragen voor hebben gehad. Ik zie aan de reactie van de Staatssecretaris dat het voor haar lastig is om te kunnen inventariseren hoeveel particulieren hier via NSL-programma's gebruik van hebben gemaakt.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Dat betekent dan dat ik daar heel veel menskracht aan moet besteden. Ik heb op dat dossier nog wel een paar andere prioriteiten. Ik kan mijn mensen gewoon niet alles tegelijk laten doen. De afweging is wat die informatie oplevert en wat wij daar vervolgens mee willen. Het is een enorme toer. Ik heb net al een paar dingen geschetst in het programma voor luchtkwaliteit waar echt werk aan de winkel is. Ik ben dus spaarzaam met het inzetten van mensen. Ze kunnen maar één ding tegelijk. De Kamer is van mening dat er steeds minder bij de overheid moeten werken. Dat betekent dus dat ze ook minder dingen kunnen doen.

De **voorzitter**:

Ik hoor weleens geruchten dat dames meerdere dingen tegelijk kunnen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat klopt, maar dat is een ander punt.

Mevrouw Cegerek vroeg nog of ik bereid ben om een landelijke sloopregeling in te stellen. Wij hebben dat verkend. Dat kost miljoenen. Daar hebben wij geen financiële ruimte voor. Ik heb dat geld niet. Ik ben ook nog gaan zoeken naar medefinanciering door gemeenten en het bedrijfsleven, maar gemeenten hebben hun eigen specifieke regelingen. Het bedrijfsleven was op zichzelf wel bereid om een bedrag in te zetten. Dat is heel goed, maar alleen dat is onvoldoende om een sloopregeling in werking te laten treden. Dat betekent dat ik daar nu geen mogelijkheden toe zie. Maar wij zijn daar wel heel serieus mee aan de slag gegaan. Mevrouw Cegerek vroeg nog hoe streng wij gaan handelen met de restvoorraad brommers die niet voldoen aan Euro 4. Als er nieuwe Europese normen komen, mogen de fabrikanten de reeds geproduceerde voertuigen nog verkopen, maar in die green deal willen wij afspraken maken om dat restant zo klein mogelijk te houden. De meest vervuilende tweetaktmotoren mogen na 1 januari 2018 niet meer op de markt komen. Een eventuele overgang gaat alleen over de schonere viertaktbrommers.

De heer **Smaling** (SP):

Even voor de duidelijkheid. Voor het voortijdig afstoten van de restvoorraad heeft de Staatssecretaris de middelen niet. Begrijp ik dat zo goed?

Staatssecretaris **Dijkma**:

We hebben inderdaad geen middelen om een landelijke sloopregeling te maken. Dat zou echt miljoenen kosten. Het bedrijfsleven wilde wel wat, maar de gemeenten hebben hun eigen regelingen. Wij hebben niet de financiële mogelijkheden om de noodzakelijke rest te dekken. Wel bekijken we hoe we de restvoorraad met een greendealaanpak desalniettemin zo klein mogelijk kunnen houden. Wij zijn er dus wel mee aan de slag, maar niet via de route van een landelijke sloopregeling.

De heer **Smaling** (SP):

Maar stel dat een Kamermeerderheid vindt dat dat toch moet gebeuren en dat iets anders minder urgent is, dan leent de begrotingsbehandeling zich misschien om daarvoor een amendement in te dienen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, zo werkt het. Dat klopt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Hier even op doorbordurend, we zouden dan moeten weten hoeveel geld dat kost. Dat hangt ook af van waar wij het met elkaar over hebben. Hebben wij het over het landelijk uitrollen van een sloopregeling om alle oude brommers van de weg te halen die nu rondrijden? Of hebben wij het over het afkopen van de restvoorraad die nu nog bij de dealer staat – dat is een veel kleinere hoeveelheid – waardoor je kunt voorkomen dat er vanaf de nieuwe begroting nieuwe vuile brommers de weg opgaan? Kan de Staatssecretaris iets meer inzicht geven in de financiële consequenties van die twee verschillende maatregelen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Misschien kan ik in tweede termijn nog wat cijfers geven. Die heb ik niet meteen bij de hand, maar deze vraag is in die zin ook scherp dat je je op een gegeven moment moet afvragen waar je überhaupt geld in gaat stoppen. Want ook het afkopen van een restvoorraad kost geld, terwijl je er misschien ook een afspraak over kunt maken. Het is een beetje de

vraag waar de Kamer de spaarzame miljoenen aan kwijt wil. Die vraag heb ik mij ook gesteld en ik kwam op die uitkomst. Maar ik zal bekijken of ik nog een paar gegevens aan de Kamer kan geven. Anders spreken wij hier vast verder over bij de begrotingsbehandeling.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Heel graag. Dat lijkt me een uitstekend voorstel van de Staatssecretaris. Ik heb nog een korte vraag. Stel dat een dealer zegt: als u bij mij een elektrische scooter koopt, dan geef ik u nog wat terug voor die oude om het aantrekkelijker te maken. Zit er in die green deal dan ook zoiets als een afspraak dat de Staatssecretaris nog wat gaat doen met die restwaarde waar een dealer in tegemoet wil komen? Wat voor afspraken zitten er in die green deal waarmee misschien al een deel van het probleem wordt aangepakt? Dan krijgen wij ook meer inzicht in wat wij nog extra realiseren als wij extra geld zouden uittrekken.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het punt is een beetje dat we nog niet zover zijn. Wij hebben het voornemen om de restvoorraad zo klein mogelijk te houden. De wijze waarop wij dat zo goedkoop mogelijk kunnen doen is aan de orde. In principe is een green deal niet per se een deal met geld, maar veel meer met inzet, waarbij wij soms regels inzetten dan wel opruimen om het voor bedrijven makkelijker te maken om aan de afspraken te voldoen. Het Platform Houtrook en Gezondheid is in maart van dit jaar officieel opgericht. Een van de belangrijkste activiteiten van dat platform is een overzicht van maatregelen maken die een bijdrage moeten leveren aan het voorkomen van overlast door houtrook. Het RIVM zit het platform voor. Het streeft naar een zorgvuldig proces met alle partijen, maar dat vergt wel tijd. De partijen zitten ook niet allemaal op dezelfde lijn. Ik verwacht de Kamer in 2017 te kunnen berichten over de uitkomsten van het platform.

Ik heb geen blok overig, maar speciaal voor de heer Smaling heb ik een extra blok: het blok bodem. Hij heeft dat onderwerp toegevoegd. Hij en de heer Van Helvert vroegen naar de organische stof in landbouwbodems. De Technische commissie bodem heeft op eigen initiatief een advies uitgebracht over organische stof. Dat sluit heel goed aan op de dialoog over bodembeheer. Vorig jaar was het internationale Jaar van de Bodem. Het kabinet onderschrijft dat organische stof niet alleen van grote betekenis is voor landbouwproductie, maar ook heel veel maatschappelijke doelen dient via de ecosysteemdiensten: waterbeheer door een betere sponswerking, reinigend vermogen door het vasthouden van mineralen en weerstand tegen klimaatverandering door vastlegging van CO₂. Mij werd gevraagd of ik meer aandacht kan geven aan het publieke belang van organische stof. Wij zijn al in gesprek met de land- en tuinbouw over hoe het verhogen van organische stof in de bodem kan bijdragen aan het verbeteren van de net genoemde ecosysteemdiensten. Dat moet passen binnen de agrarische bedrijfsvoering. Het is dus bij uitstek een onderwerp dat publiek-privaat moet worden opgepakt. Onder andere Wageningen University ondersteunt dit ook. Die gaat binnenkort een studiedag over dit onderwerp organiseren.

Over de inklinking van veengronden hebben wij eerder met elkaar van gedachten gewisseld. Het klopt dat veengronden door ontwatering verteren en inklinken. Die bodemdaling heeft nadrukkelijke aandacht in het kader van het waterbeleid. Er zijn ook goede initiatieven, bijvoorbeeld het Veenweiden Innovatiecentrum in Zegveld, waar overheden en het bedrijfsleven gezamenlijk onderzoeken hoe de bodemdaling kan worden tegengegaan en of er nieuwe perspectieven voor veenweidegebieden zijn. Dan moet bijvoorbeeld worden gedacht aan het telen van veenbessen of cranberries. Dat is een belangrijk middel.

Over de monitoring van organische stof ging een specifieke vraag van de heer Van Helvert. De Staatssecretaris van EZ heeft de Kamer laten weten dat bodemvruchtbaarheid aandacht krijgt in de evaluatie van de Meststoffenwet. Dat is werk in uitvoering. De Kamer krijgt daar nadere informatie over.

Einde blok. Einde inbreng eerste termijn.

De voorzitter:

Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording in eerste termijn. Ik zie verder geen interrupties meer. De spreektijd in tweede termijn is anderhalve minuut per persoon.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoorden. Over de AWACS-vliegtuigen heb ik genoeg gevraagd. Ik denk dat er met name aan de communicatie veel te verbeteren is in dat meersporenbeleid, maar ook aan de erkenning. Het is het een of het ander. Wij willen dat de Staatssecretaris met oplossingen komt en niet dat wij ze zelf moeten verzinnen. Ik weet wel dat bomenkap ook niet goed valt in Limburg. Kan zij daarop ingaan? Gaat dat gebeuren, of niet? Het heeft niet echt onze voorkeur. In het kader van de luchtkwaliteit hebben we, ook in de debatjes, veel gesproken over bronbeleid. Ik ben blij dat de Staatssecretaris refereert aan haar goede poging en resultaat om de NEC-richtlijnen voor 2020 en 2030 vast te leggen. We streven altijd naar meer, maar het tempo moet wel realistisch en goed zijn.

Ten slotte kom ik op houtstook. Ik weet nog dat het platform gepresenteerd werd. Van ons had het niet gehoeven, maar als het er is, moet het wel gaan werken en concreet worden. We wachten af wat er gebeurt. Ik weet nog dat we dat in december bespraken in de Kamer. Mevrouw Van Veldhoven was er warm voorstander van. 's Avonds zag ik haar voorman Alexander Pechtold bij De Wereld Draait Door. Hij vertelde daar hoe fijn hij het vond om in bomen te hakken en vuurtjes te stokken. Toen dacht ik: wow, ze hebben in die club nog wel wat te doen. Ik was benieuwd of de heer Pechtold zich heeft aangemeld, want de Staatssecretaris had hem uitgenodigd om...

Staatssecretaris Dijkma:

Serieus, dat heeft hij gedaan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

... serieus mee te praten over de houtstook, zodat D66 eindelijk in plaats van «ja en nee» ook een keer een keuze maakt over hoe het erin zit.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan mevrouw Van Tongeren... Oh, een interruptie van mevrouw Van Veldhoven. Die had ik natuurlijk kunnen verwachten.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat was natuurlijk uitlokking. Wij zijn consistent als altijd, factbased, dus wij praten graag mee, om te weten waarover we het hebben in plaats van om het maar een beetje te baseren op allerlei onderzoeken die vervolgens worden afgeschoten in de pers. Alexander doet dus inderdaad mee. En het mooie is: het is niet altijd een kwestie van of-of; het kan vaak ook en-en. Een vuurtje stoken is heerlijk, zeker in een kachel die met allerlei mooie innovaties zo in elkaar zit dat je het kunt doen zonder dat je burens er last van hebben. Van dat soort oplossingen zijn we groot voorstander. Ik dank de heer Dijkstra dat ik dit nog even mocht vertellen, want dat is inderdaad waar wij voor staan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is fijn om te horen dat liberalen niet alleen maar willen betuttelen maar ook mensen de ruimte laten. We zijn het met elkaar eens dat je als je stookt, dat wel verantwoord moet doen. Zelf heb je er plezier van, maar zorg ook dat je geen onplezier levert aan je burens, want dat is niet prettig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik sluit even aan bij de houtstook. Ik heb mij laten vertellen dat vooral uitmaakt welk hout je stookt; of het droog genoeg is, of er chemische bestanddelen in zitten en wat de schoorsteenstand is. Is daar enige voorlichting over beschikbaar? Of moeten gemeenten dat doen? Het maakt een groot verschil in de hoeveelheid vervuiling.

Ik zou iets meer van de Staatssecretaris willen weten over hoe zij aankijkt tegen omruil met bijbetaling van een scooter voor een elektrische scooter. In Amsterdam is daar een tijdje sprake van geweest. Ziet zij mogelijkheden om dat verder te ondersteunen dan zij al gezegd heeft?

Over de AWACS ben ik in verbijstering achtergebleven. Ik lees de uitspraak van de Raad van State toch echt zo dat de piek ligt op 88 dB. Ik zie de mensen om wie het gaat in de zaal zitten. Ik zal er verder induiken en het anders nog maar weer eens proberen via een setje schriftelijke vragen.

Ik ben erg blij met het serieuze onderzoeksprogramma van het RIVM en het beschikbare budget. Ik hoop wel dat we niet wachten tot 2020 met constateren dat het heel slecht is voor de gezondheid maar dat we tussentijds al wat preventieve maatregelen kunnen nemen.

Dan de apk's. Stel dat je een auto hebt...

De **voorzitter**:

Afrondend, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

... en ineens ontdekt dat het verwijderen van roetfilters niet mag, terwijl jij dacht dat een bedrijfje dat mag doen. Het is handig als mensen dat ruimschoots op tijd weten. Is de Staatssecretaris bereid om een publiciteitscampagne op te starten waarin wordt gezegd: let op, verwijder dat ding niet want heel binnenkort mag het niet meer.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):

Voorzitter. Wij zijn blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat zij breder wil kijken dan die twee gemeenten als het gaat om het actieplan luchtkwaliteit. Vandaag hebben we het ook gehad over de streefwaarden en gesteld dat de ambitie is dat we moeten toewerken naar de luchtkwaliteitsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Het zou mooi zijn als we ergens in ons beleid vastleggen dat we die ambitie uitspreken. In ons actieplan hebben we het over Europees beleid, nationaal beleid en stedelijk beleid. Het zou mooi zijn als de ambitie ergens in ons beleid terugkomt.

Ik begrijp heel goed dat een inventarisatie voor het stimuleren van een inruilregeling voor particulieren niet effectief is als die erg lastig te maken is en veel kost. Het gaat erom dat die mogelijkheid bestaat. Zolang het NSL er is, zien wij graag dat deze regeling voor particulieren via de gemeenten blijft bestaan.

De Staatssecretaris zei dat het Platform Houtstook er ergens in 2017 komt. Ik hoop dat dit begin 2017 wordt, gezien het aantal mailtjes en de zorgen die mensen erover hebben. Zij wachten ook op een dergelijk platform. Wat het roetfilter en de communicatie betreft, sluit ik me aan bij mevrouw Van Tongeren. Dat verbod komt er, dus communiceer dat zo snel mogelijk. Dat kan alvast effectief zijn.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. We hadden het even over de provinciale verantwoordelijkheden voor overlast, fijnstof, NO_x en dergelijke. Toen zei de Staatssecretaris dat de bewijslast een probleem blijft. Met collega's hier links en rechts van mij hebben we in de Omgevingswet geamendeerd dat gezondheid een weigeringsgrond kan zijn voor vergunningverlening. Dat is een belangrijk haakje in de Omgevingswet. Hoe dat zich vertaalt in de AMvB's kan ik nu nog niet overzien, maar ik wil de Staatssecretaris wel vragen hoe zij dat ziet. Dat wordt erg belangrijk. Een ander punt is de restvoorraad. Kun je zoiets krijgen als bij de nertsenwet, waarbij ondernemers heel snel hun restvoorraad opbouwen tot een groot volume en daarna compensatie gaan innen? Dat lijkt mij niet echt de bedoeling. Dan zitten we straks weer met allerlei problemen. Een blokje overig was toch wel zinnig geweest, want ik heb twee bandenvragen gesteld, de eerste over het Tire-Road Consortium – als de Staatssecretaris dat kent, hoor – en over de ZEMBLA-uitzending. Maar dat kan ook een andere keer, omdat die pas gisteren is uitgezonden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Ik ben heel blij met wat de Staatssecretaris heeft gezegd over het vervolg van het overleg met de steden over schone lucht. We weten allemaal dat het een illusie is om te denken dat je gezonde lucht hebt als je het lijntje van de Europese norm aanhoudt. Daarmee zijn we er gewoon nog niet. De Staatssecretaris is bereid om iets ruimer te kijken bij knelpunten en als ze met de G-7 praat. En natuurlijk gaan we het hele kader herzien als we alle gegevens hebben. Ik vind dat een verstandige aanpak. Laten we dat dus inderdaad zo doen. Ik ben blij met de ruimte die de Staatssecretaris geeft op dit punt.

Ik heb een vraagje over de monitoring. De Staatssecretaris zegt dat zij compact wil monitoren. Betekent dit dat de steden zelf niet meer mogen monitoren? Daar wil ik eventjes wat duidelijkheid over.

Ik heb een vraag gesteld over PM_{2,5}. Er ligt al een advies van de Gezondheidsraad over wat een goede waarde zou zijn. Is de Staatssecretaris van plan om dat alvast in de AMvB bij de Omgevingswet te verankeren? Of wil zij dat toch graag in het hele kader bezien? Ik zou me daar best iets bij kunnen voorstellen, maar als we het al weten, waarom zouden we dan wachten?

Als allerlaatste wil ik ingaan op schone kachels. Zoals de heer Dijkstra net zei: zorg dat je burens er geen last van hebben. In Duitsland worden aan nieuwe kachels bepaalde specificatie-eisen gesteld. Voorziet de Staatssecretaris dat zoiets ook in Nederlandse wetgeving wordt verankerd? Van die kachels hebben je burens geen last. Als je er al één hebt staan, staat die, maar voor nieuwe kachels zouden we die stap makkelijk met elkaar kunnen zetten. Is de Staatssecretaris daartoe bereid?

Voorzitter: Remco Dijkstra

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Het CDA is blij dat de Staatssecretaris het leefbaarheidsfonds toch zegt op te pakken. Dat is heel belangrijk. Het CDA begrijpt dat het een toezegging is van een voormalige Staatssecretaris die zij over moet nemen, maar zeker voor de mensen uit de regio stond die toezegging wel. En die staat nog steeds. Het is dus goed dat er aandacht voor is. Ik wil meegeven dat er ook wel wat van verwacht wordt. Dat is terecht. In de bijdragen van alle partijen hebben we de struggle in de regio gehoord met iets wat er nu eenmaal is door internationale afspraken. Dat biedt werkgelegenheid in de regio aan de ene zijde, maar biedt ook heel vervelende overlast aan de andere zijde. Daar zou het leefbaarheidsfonds zeker bij passen, dus dank daarvoor. We worden graag op de hoogte gehouden en begrepen dat we er in november iets over op schrift mogen ontvangen.

Voorzitter: Van Helvert

Staatssecretaris **Dijkma**:

Voorzitter. De heer Dijkstra vroeg naar de bomenkamp en de gemeente Onderbanken. Ik denk dat het goed is om te zeggen dat mijn collega van Defensie over dit onderwerp het gesprek voert met de regio. Dat overleg is nog gaande. Er is, zoals de heer Dijkstra zelf benoemde, bosonderhoud nodig vanwege de vliegveiligheid. Daar kunnen we geen concessies aan doen. Daarnaast vraagt elk bos om onderhoud om de kwaliteit te behouden. In het plan dat Defensie heeft laten opstellen, hebben we beide zaken een plek gegeven, dus zowel het ecologische verhaal als het veiligheidsverhaal. Dat heeft de Kamer in de brief van 3 mei gezien. Wij wachten de uitkomst van het overleg, dat via Defensie gevoerd wordt, af. Meerdere leden hebben gevraagd naar de informatie over hout stoken. Wat doen we om mensen te helpen op een goede manier te stoken? Er gebeurt heel veel op het gebied van informatievoorziening. De gemeente Nijmegen heeft bijvoorbeeld een mobiele website gemaakt die gelet op de actuele luchtkwaliteit aangeeft of het verstandig is om je kachel aan te doen. Het RIVM heeft een toolkit houtrookoverlast. Op de website van Milieu Centraal staat informatie over verstandig stoken en wat je moet doen bij overlast. Met het platform kijken we naar de Duitse voorbeelden, dus die komen daar in beeld. De leden hebben gelijk dat een belangrijk uitgangspunt is te zorgen dat burens er geen last van hebben. Soms zijn dingen moeilijk in regels te vatten en gaat het ook om elementair fatsoen. Dat is een van de dingen die we hier ook gewoon over moeten zeggen. Er zijn een paar vragen gesteld over scooters. Het is echt aan gemeenten om te bepalen welke maatregelen ze treffen in het kader van de luchtkwaliteit. Als zij kiezen voor een regeling voor scooters, moeten zij dat doen. De gemeenteraad controleert. Het is voor ons echt ondoenlijk om die informatie te verzamelen. Er werd gevraagd hoe het zit met de sloopregeling c.q. de opkoopregeling. Hoe gaan we daarmee om? Verschillende leden hebben daarover gesproken. Een opkoopregeling zou gelden voor de meest vervuilende tweetaktbrommers die nu al rondrijden. Ik heb het dan nog niet eens over de restvoorraad. Daarvoor geldt een bedrag van tussen de minimaal 6 miljoen en maximaal ongeveer 12 miljoen euro. Dat zijn dus forse bedragen. De restantvoorraadregeling zouden we op zichzelf op papier kunnen verbieden. Daar hoeft je dus niet per se geld voor in te zetten. De Europese verordening kan alleen op diverse manieren worden omzeild. Je kunt bijvoorbeeld brommers registreren in het buitenland en ze vervolgens via allerlei wegen invoeren. Daarom is het verstandig om een green deal te sluiten, zodat partijen beloven dat ze dit soort constructies niet inzetten als we snel overschakelen naar Euro 4-brommers. Daar zit dus een hele redenering achter. Het is ook goed om te zeggen dat de restantvoorraadregeling alleen viertaktbrommers betreft. Dat zijn niet de meest vieze scooters. Dat geeft het plaatje even aan. Zorgen we voor gepaste publiciteit voor het verbod op het verwijderen van roetfilters? Laten we dat vooral doen. Onder het motto «frappez toujours» denk ik dat het heel goed is om het op deze manier te doen. Zit $PM_{2,5}$ in de Omgevingswet? Ja, alle Europese normen zitten in de Omgevingswet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

$PM_{2,5}$ zit in de Omgevingswet as such, maar hebben we de norm vastgesteld aan de hand van het advies van de Gezondheidsraad? Als de Staatssecretaris dat even niet uit het hoofd kan beantwoorden, mag het ook later gecommuniceerd worden. Aangezien we daarover al een advies van de Gezondheidsraad hebben, vroeg ik me af of we het meteen in de Omgevingswet gaan verankeren.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Zoals mevrouw Van Veldhoven al veronderstelde, wachten we het gehele advies van de Gezondheidsraad af voordat we het in de regelgeving zetten.

Dan de banden. Ik ken het consortium van de Universiteit Twente niet. Daar moeten we dus naar kijken.

Het onderwerp van de ZEMBLA-uitzending zit voor een groot deel bij VWS. Ik heb begrepen dat de heer Smaling schriftelijk vragen heeft gesteld. Het lijkt me goed als we die beantwoorden. Er valt volgens mij best veel over te zeggen, maar ik hoop dat de heer Smaling mij en mijn collega de tijd geeft om dat gezamenlijk te doen.

Mevrouw **Cegerék** (PvdA):

Ik begon nog over de luchtkwaliteit en de streefwaarden als ambitie opnemen in beleid.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ja, maar het is geen wettelijke norm. Dat gaan we er dus ook niet van maken. Op basis van de NEC-richtlijn gaan we een plan maken. Dat wordt een stuk concreter dan sommige mensen nu lijken te denken. Er zijn nog een paar knelpunten en misschien komen we er nog een paar tegen. Met mevrouw Van Veldhoven zeg ik dat we die dan natuurlijk ook moeten oppakken. Vervolgens willen we een stap verder zetten in de richting van de streefwaarden. Daar hebben we straks het advies van de Gezondheidsraad voor. We hebben het bronbeleid. We hebben onze eigen aanpak met het NSL. Dat moet gezamenlijk in een nieuw plan uitmonden waarmee we gaan voldoen aan de NEC-richtlijn. Daarmee wordt het concreet. Dat is iets anders dan een nieuwe wettelijke norm maken. Het beleid zal er, op basis van de NEC-richtlijn, op gericht zijn om weer hoger te reiken. Dat blijft het uitgangspunt.

De heer **Smaling** (SP):

Nog één keer de scooters. Ik beluister het als een probleem van een coherente aanpak. Je zou een scooterplan moeten hebben. Amsterdam wil een pilot met scooters van het fietspad af, maar heeft de Minister nodig om daar goedkeuring aan te geven. Moet men een helm op, en zo ja, wat voor helm? Men mag niet te langzaam of te snel rijden. De Staatssecretaris zegt dat het een gemeentelijke verantwoordelijkheid is. We zitten met een restvoorraad die ons parten gaat spelen. Die scooters – zeker tweetakt, maar viertakt blijft ook vervuילend – zijn een belangrijk element van de route die we willen afleggen richting een schonere en duurzame maatschappij. Ik vind het nu erg versnipperd. Ik pleit voor een meer samenhangend scooterplan. Dat hoeft niet nu beloofd te worden, maar ik zou bij de begrotingsbehandeling wel zoiets willen voorleggen. De Staatssecretaris heeft dan nog even tijd om er met de Minister over na te denken.

Staatssecretaris **Dijksma**:

De heer Smaling haalt er nu heel veel onderwerpen bij die niet per se alleen maar op het thema milieu van toepassing zijn. Mijn samenhangende scooterplan komt in de green deal. Het punt is dat ik geen geld ga stoppen in iets wat ik op een andere manier geregeld kan krijgen. Ik weet zeker dat de heer Smaling het daarover met mij eens is. Van de restvoorraad zeggen we nou juist: laten we bekijken of we dat via een green deal kunnen aftikken, zodat we dat geregeld krijgen zonder dat er heel veel geld bij moet. Dan blijft er een al bestaande hoeveelheid vervuילende brommers en scooters over, waarvan je hoopt dat men daar snel van af wil. Als je die zou opkopen, heb je tussen de 6 en 12 miljoen nodig. Dat is een fors bedrag, mede gelet op wat gemeenten zelf doen aan stimulering. Zij zeggen: wij hebben ons eigen beleid en gaan niet ook nog eens aan een landelijke regeling meewerken. Dat snap ik ook. Het

bedrijfsleven wilde overigens wel iets. Het spoor loopt daarmee gewoon een beetje in het zand. Dat betekent niet dat we niet, samen met de branche en anderen en vanuit mijn natuurlijke aartsoptimistische houding, bekijken hoe we dingen wel kunnen doen. Dat hopen we met de green deal voor elkaar te boksen. Anders moeten we er inderdaad maar bij de begrotingsbehandeling verder over spreken. Ik zit niet te wachten tot het probleem voorbij is en dat ik dan wel weer een keer in beeld kom. Maar ik wil het wel graag effectief doen.

De heer **Smaling** (SP):

Mijn punt is een beetje dat er een kunstmatige knip zit tussen milieu en verkeersveiligheid. Die knip is de muur tussen de kamer van de Staatssecretaris en die van Minister Schultz. Amsterdam heeft de behoefte om in een straat als de Kinkerstraat, met een smal fietspad vol brommers en scooters, die brommers en scooters de rijbaan op te krijgen, maar dat heeft consequenties voor wat daar allemaal al op rijdt. Het zijn dus twee problemen, van milieu en verkeersveiligheid, die eigenlijk geen gescheiden aanpak verdienen. Dat is mijn punt.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Daar heeft de heer Smaling ook gelijk in, maar ik vind, kijkend naar de problematiek, dat Amsterdam dat voor een belangrijk deel zelf moet integreren. Ik kan, waar ik mogelijkheden zie, helpen. Dat zal de Minister zeker ook willen. Maar die integraliteit komt dan in Amsterdam tot uitdrukking. Amsterdam is weer anders dan Enschede. Je kunt dus niet met één soort aanpak opeens het probleem in het hele land oplossen. Verkeersstromen verschillen gewoon. Het is op de ene plek drukker dan op de andere. Je moet daar dus ruimte voor houden. De heer Smaling heeft er fantastische bestuurders zitten. Ik denk dat die er wel wat van kunnen maken.

De **voorzitter**:

Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Mij rest nog het opnoemen van de toezegging. Ik moet als onafhankelijk voorzitter zeggen: het is een heel fraaie toezegging.

- De Staatssecretaris zal in de eind dit jaar verwachte voortgangsbrief over AWACS ook informatie inzake een leefbaarheidsfonds voor de omgeving van de AWACS-basis opnemen.

Ik dank de Staatssecretaris en haar ondersteuning voor de mooie woorden, net als de collega's voor de inbreng vanuit de fracties. Ook dank ik de ondersteuning, en ik dank natuurlijk vooral alle mensen die hier waren of thuis meekeken.

Sluiting 16.12 uur.