

Vergaderjaar 2013–2014

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 194

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 februari 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 15 januari 2014 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:
(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

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

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

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Van Dijk

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Cegerek, Remco Dijkstra, Dik-Faber, Van Gerven, Paulus Jansen, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en Minister Schultz en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang 14.02 uur

De **voorzitter**: Dames en heren, ik open het algemeen overleg over de leefomgeving van de commissie voor Infrastructuur en Milieu. Ik heet de Minister, de Staatssecretaris, de belangstellenden op de tribune en de schaarse Kamerleden welkom. Ik mag hopen dat er nog een paar mensen zullen aanschuiven. Mevrouw Ouwehand heeft laten weten dat zij niet aanwezig kan zijn. Wij zullen het gedurende maximaal drie uur hebben over geluid en luchtkwaliteit. Ik stel voor de eerste termijn vijf minuten spreektijd per fractie voor en maximaal twee interrupties op elkaar.

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. Ik ga bij dit algemeen overleg met name in op twee punten, namelijk op het geluid van het spoor en op de luchtkwaliteit in Nederland.

Het geluid van het spoor is al jaren een bron van zorg voor de SP. De hsl heeft wat centen gekost, zullen wij maar zeggen, maar die levert ook heel veel geluid op. Hoe staat het met de proeven en metingen voor geluidsdemping? Ik heb begrepen dat de Staatssecretaris, de Minister of allebei poolshoogte zijn gaan nemen in Lansingerland. Wanneer komt er uitsluitel over de beste oplossingen? De wagons hebben gietijzeren remmen en die maken ontzettend veel herrie. Kunststof remmen zouden de oplossing zijn, maar ik heb begrepen dat een besluit daarover is vooruitgeschoven naar 2020 en dat het ook op vrijwillige basis is. Wij denken dat het sneller moet en kan en zouden graag de inzet van het kabinet op dat punt vernemen.

De SP heeft twee jaar geleden al eens voorgesteld om de gebruiksvergoeding op het spoor te differentiëren, zodat stil materieel wordt beloond en lawaaierig materieel wordt bestraft. Ik hoor graag hoe het kabinet daarin staat. Als je differentieert en je bedrijven bijvoorbeeld extra laat betalen als ze met lawaaierige wagons het land inkomen, kan dat ook een bron van inkomsten zijn om bepaalde problemen bij het spoor op te lossen. Enkele sensoren langs de grensovergangen zouden uiteindelijk al kunnen leiden tot meer veiligheid en minder geluid, want vastzittende remmen worden dan ook gelijk gedetecteerd.

Een ander punt op het gebied van geluid zijn de «sounds of freedom», om ze zo maar eens te noemen. Ik doel op de JSF en kijk daarbij de Minister aan, hoewel dit besluit door een collega van haar is genomen, maar de associatie kwam onmiddellijk bij mij op. Het gaat mij om de 127 decibel aan geluid, zo heb ik mij laten vertellen, als de JSF met kernbommen over Friesland vliegt. Is dat nu wel de bedoeling? Graag krijg ik ook daarop een reactie.

De **voorzitter**: U hebt nog twee minuten en moet nog beginnen aan het thema luchtkwaliteit.

De heer **Van Gerven** (SP): Ja, ik lever dan maar een interruptie in, wellicht. Maar goed, ik begin nu met de luchtkwaliteit. Tijdens het kabinet-Balkenende was er sprake van een bestuurlijke blunder, want de luchtkwaliteit werd gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening, waardoor heel Nederland bijna op slot ging. Om uit die impasse te komen en dit op te lossen is er een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

(NSL) gekomen. Dat was een gewiekt programma, maar de resultaten stemmen niet hoopvol. Met een kwart van de afspraken uit het NSL is men nog niet eens begonnen. Volgens de resultaten van de analyses van het RIVM en Milieudefensie zijn er heel veel black spots. Ik denk dan met name aan de gebieden van intensieve veehouderij in Oost-Brabant, waar fijnstof een groot probleem is, maar ook aan industriegebieden zoals bij Velzen en natuurlijk ook aan de problematiek rond de snelwegen in de grote steden. Wat gaat het kabinet daaraan doen? Wij constateren dat wij de normen niet halen. Wat gaan wij eraan doen om daar versnelling in aan te brengen? Ik stel voor om in ieder geval terug te gaan naar 80 km/u. Is dat geen betere oplossing? Ik kijk de Minister daarvoor aardig aan. Wat kunnen wij doen om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk vervuilende auto's op de weg zijn in Nederland? Dat is een meer een algemene vraag.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Van Gerven** (SP): Dat zal ik doen. Ik heb gezien dat nog bijna een kwart van het wagenpark dat in Nederland rondrijdt van voor 2000 is, waarvoor andere, meer milieuvriendelijke regels golden. Die auto's hebben dus meer ruimte om te vervuilen. Wij zouden dit soort voertuigen meer moeten terugdringen. Hoe zou dit kunnen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik begin met het NSL. Ik sluit mij aan bij de constatering van mijn collega van de SP. Als je doorleest wat het RIVM en Milieudefensie aan de hand van analyses constateren, stel je vast dat de normen zelfs op papier, dus bij de berekeningen, niet gehaald worden. Het aantal knelpunten stikstofdioxide neemt toe. De stikstofdioxidenorm in 2015 wordt op 1.400 locaties niet gehaald. Dit komt onder andere omdat er op heel scherpe normen gerekend wordt en in die berekening zit een standaardonzekerheid van 20% tot 25%. Als je precies mikt en dus het absoluut maximale aan vervuiling toelaat – dat doet deze Minister, zij laat de vervuiling helemaal volrijden – en er tegelijkertijd zo'n grote onzekerheid in de berekeningen zit, heb je een fantastisch grote kans om over de norm heen te gaan. Graag hoor ik van de Staatssecretaris of zij het ermee eens is dat er een grote berekeningsonzekerheid is. Zou je dan niet onder de maximale norm moeten mikken? Zou je ook niet naast het berekenen veel meer moeten meten? De berekende uitkomst is immers een optelsom van al die onzekerheden. Het kan wel zo zijn dat de berekeningen vervolgens gemiddeld genomen voor Nederland voldoen, maar wettelijk gezien moet elke locatie voldoen. Kan de Staatssecretaris hierop reageren? Is zij het ermee eens dat elke locatie moet voldoen? GroenLinks is erg voor nivelleren, maar niet wat betreft de luchtkwaliteit, want je kunt niet zeggen dat het op sommige plekken veel te vuil is en op andere plekken veel te schoon en dat het dus gemiddeld genomen voldoet.

Ik kom nu op de maximumsnelheid. De Minister zegt dat het om de balans gaat tussen het gevoel van vrijheid van de automobilist versus de gezondheid en de levensverwachting van de omwonenden. De snelheidsverhoging heeft in de praktijk bij Rotterdam geen positief effect gehad op de files, hoewel dit een van de stellingen van de Minister was. De verhoging zou namelijk vele miljoenen opleveren, omdat er rijtijdenwinst was. Er was een som waarin werd uitgelegd dat zoveel seconden winst in zoveel extra geld zou worden omgezet voor de BV Nederland. Ook het aantal voertuigverliesuren is in de praktijk niet afgenomen. Als je dat allemaal zet tegenover het gevoel van vrijheid vanwege het feit dat je niet slechts 80 km/u mag rijden maar 100 km/u, is de Minister dan nog steeds van mening dat dit de beste oplossing is voor Nederland? Wil zij echt belastinggeld blijven stoppen in hogere beroepen om te bekijken of zij haar gelijk kan bewijzen? Of zegt zij dat er ook een balans moet zijn tussen de vrijheid van de automobilist en de gezondheid en legt zij zich erbij neer

dat in een dichtbevolkt land als Nederland op de ringwegen het beste 80 km/u gereden kan worden?

Nu kom ik op de scooters en helmplicht. Het is een toenemende problematiek, vooral in de grote steden. De Minister kan blijven ontkennen dat er echt iets aan de hand is of moet gebeuren, maar de werkelijkheid in de grote steden is anders. Iedereen die daar woont of daar weleens op bezoek is, weet dat. De Minister schrijft in haar brief dat zij geen helmplicht wil, omdat dit juridisch niet mag. De regering is natuurlijk uitstekend in staat om de wet te veranderen en dan kan het juridisch wel. Is het mogelijk, als de regering het zou willen, om een helmplicht in te voeren? Graag krijg ik daarop een reactie van de Minister. Vervolgens zegt de Minister dat zij de scooters liever niet op de rijbaan wil, omdat er dan een te groot snelheidsverschil ontstaat. Dit is dus te link voor de mensen op snorfietsscooters die geen helm op hebben, want zij gaan 25 km/u en de auto's 50 km/u. Kan de Minister zich dan een ander model voorstellen, bijvoorbeeld dat iedereen 30 km/u rijdt of dat de mensen op de scooters een helm dragen? Dan is het argument weg en zou je de scooters wel op de rijbaan kunnen laten rijden.

Het derde element in de brief van de Minister is dat zij geen experiment met helmplicht wil, ook niet in Amsterdam. Graag krijg ik daar iets meer uitleg over. Je kunt zeggen dat je het eigenlijk niet wilt of niet landelijk, maar het is buitengewoon om een experiment om erachter te komen of het werkt, te verbieden. De Minister wil wel experimenteren met 100 km/u op de ring om te bekijken of dat het theoretische voordeel oplevert. Waarom wil zij dan Amsterdam niet laten experimenteren met een helmplicht, bijvoorbeeld in het hele centrum?

De **voorzitter**: Wilt u afronden? U hebt nog een halve minuut.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik maak een keuze en ga dan nog in op het spoorlawaaï dat voor heel veel mensen een toenemend probleem is. Kunnen wij een update krijgen van het beter benutten van de Betuwelijn, ook voor gevaarlijk goederenvervoer? Zou dat iets helpen bij het verminderen van de geluidsoverlast? Graag hoor ik bovendien hoe het staat met de uitvoering van de aangenomen motie-Van Tongeren over de groene golf in gemeenten die, als die elke keer goed gekalibreerd wordt, ook kan bijdragen aan een betere luchtkwaliteit en aan een betere doorstroming van het vervoer per auto.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Voorzitter. Ik begin ook met het NSL. De lucht in Nederland is in de afgelopen decennia schoner geworden, maar nog altijd hebben in Nederland 100.000 mensen gezondheidsschade door vieze lucht. Wij zullen de lucht niet van de ene op de andere dag schoner krijgen. Toch is actie noodzakelijk, allereerst op korte termijn. In 2015 moeten wij aan de Europese normen voldoen. Wij kunnen niet alles in Nederland oplossen, want vervuiling houdt zich ook niet aan grenzen. Daarom is het positief dat het ernaar uitziet dat de Euro 6-normen tot verbetering leiden. Deze normen lijken beter te werken dan de Euro 5-normen bij hun invoering. Gaat de invoering van de Euro 6-normen wel snel genoeg? Wanneer komt het plan van aanpak met passende maatregelen met betrekking tot overschrijding van de fijnstofnormen naar de Kamer?

De Partij van de Arbeid steunt de aanpak van de Staatssecretaris in grote lijnen. De PvdA steunt ook de maatregelen die Rotterdam, Amsterdam en Utrecht zelf nemen. Die steden mogen zelf beslissen of er aanvullende maatregelen nodig zijn, maar wel graag dezelfde. Kan de Staatssecretaris ons vertellen of de drie andere steden met problemen, Arnhem, Eindhoven en Den Haag, ook in beweging zijn gekomen? Vindt er overleg plaats tussen de steden en het ministerie zodat de milieuzonering en

dergelijke overal op dezelfde manier wordt ingevoerd en ondernemers weten waar zij aan toe zijn?

Verder heb ik een aantal punten met betrekking tot het platteland, want ook daar blijven problemen bestaan met veehouderijen. De Staatssecretaris wil onder meer met subsidies werken aan verbeteringen. Veel bedrijven hebben subsidies gekregen om luchtwassers aan te schaffen. Uit onderzoek in Brabant bleek echter dat de luchtwassers niet aanstonden of niet goed genoeg werkten. Zo span je het paard achter de wagen.

De **voorzitter**: Een vraag van mevrouw Van Tongeren over dit punt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter, ik heb u misschien net iets te laat erop geattendeerd dat ik wilde interrumpen op het punt van de luchtkwaliteit. Wat is de positie van de Tweede Kamerfractie van de Partij van de Arbeid met betrekking tot de twee plekken rond Amsterdam en Rotterdam waar vroeger 80 km/u gereden werd en nu 100 km/u en waar de luchtkwaliteit aanzienlijk verslechterd is?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Op dit moment ligt dit punt onder de rechter. Het lijkt mij dus niet verstandig om daar nu op in te gaan. Volgens de PvdA moeten de belangen van de omwonenden zwaar wegen. Dat kan ik op dit moment hierover zeggen. Vooralsnog ligt het onder de rechter, dus het lijkt mij niet verstandig om daar verder op in te gaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik verwachtte geen reactie op de uitspraak van de rechter. Ik vroeg gewoon naar een standpunt. Wat stond in het verkiezingsprogramma? Wat dragen PvdA-wethouders in de grote steden uit? Hoe kijkt de PvdA-fractie daar tegenaan? Wil zij graag vasthouden aan 100 km/u of wil zij eigenlijk liever terug naar 80 km/u, als dat kan?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ik kom erop terug dat wij de uitspraak van de rechter hierover afwachten. Dit ligt immers onder de rechter. Wij vinden het belangrijk dat de belangen van de omwonenden beschermd worden. Verder wil ik hier op dit moment niet op ingaan.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik vind dit wel bijzonder. De woordvoerder van GroenLinks stelt een vraag over een dossier dat onder de rechter is. Dat weten wij. Politici behoren dan mijns inziens op afstand te blijven. Is mevrouw Van Tongeren dat met mij eens of heeft GroenLinks lak aan de rechtsstaat en vindt die partij dat wij gewoon maar standpunten moeten innemen en dat het niet uitmaakt wat de rechters vinden?

De **voorzitter**: Mijnheer Dijkstra, ik moet u vanuit het oogpunt van netheid even onderbreken. Ik wijs u erop dat mevrouw Cegerek aan het woord is en niet mevrouw Van Tongeren. U kunt dus vragen stellen aan mevrouw Cegerek en niet aan mevrouw Van Tongeren. U kunt in uw eigen bijdrage mevrouw Van Tongeren onder vuur nemen en dan zal zij daar ongetwijfeld op reageren. Ik stel voor om dit eventjes op te sparen. Mevrouw Cegerek vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ik was gebleven bij mijn vraag over het platteland. Heeft de Staatssecretaris er inzicht in hoe dit in andere provincies zit? Als de Staatssecretaris maatregelen stimuleert en subsidieert, is zij dan met mij van mening dat het van belang is om daar achteraan te zitten en te controleren of ze worden uitgevoerd? Aansluitend hierop heb ik een vraag over het RIVM-rapport. Wanneer komt het rapport uit waarin is gekeken naar de invloed van de tegenval-

lende doorwerking van de Euro-normen voor het halen van de stikstofdoelstelling?

De PvdA vraagt zich af of de Europese normen wel streng genoeg zijn voor de doelstellingen op de langere termijn. De Wereldgezondheidsorganisatie hanteert strengere normen. De PvdA vindt dat Nederland ook daarnaartoe moet. Hoe kunnen wij dat op een goede manier doen? Er is nog geen kabinetsreactie op de voorstellen van de Europese Commissie en daarom bespreken wij die nog niet uitgebreid, maar ik wil nu wel alvast een paar opmerkingen maken. De Europese Commissie wil de negatieve gezondheidsaspecten in 2030 met 52% hebben teruggebracht ten opzichte van 2005. Dit is een mooi streven, maar dat doet de EC zonder de normen zelf aan te passen. Wij vragen ons daarom ook af of dit wel met elkaar te verenigen is. Om welke reden wil de Europese Commissie de fijnstof- en stikstofnormen op dit moment niet herzien? Ze liggen namelijk ruim boven de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie aanbeveelt. Die zijn niet morgen haalbaar, maar zouden wel het uitgangspunt voor de middellange termijn moeten zijn. Is de Staatssecretaris het in dezen met ons eens? Vinden de andere lidstaten ook dat de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie het doel moeten zijn? Zo ja, welke? Stel dat er geen aanvullende maatregelen, zoals milieuzonering, worden gekozen, hoe snel zouden wij dan met autonome verbetering, zoals schonere motoren en luchtwassers, in de buurt van de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie kunnen komen?

Ik heb nog twee punten

De **voorzitter**: U hebt nog een halve minuut.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Mijn eerste punt gaat over scooteroverlast. De Minister schreef dat de scooter uit veiligheidsoogpunt niet naar de rijbaan zou moeten. Ik heb begrepen dat dit nogmaals aan de orde zal komen bij het AO Verkeersveiligheid. Los van de vraag of ze daar gelijk in heeft, vraag ik mij af waarom de Minister in haar brief niet ingaat op de milieuelementen. De PvdA ziet het liefst dat alle scooters op termijn elektrisch zouden rijden. Dan zijn ze stiller en schoner en dat scheelt uitstoot en geluidsoverlast.

Tot slot had ik het punt van het geluid van wagons. Vooral de vaak oude remmen van goederenwagons maken flink herrie. De regering stelt dat in 2020 80% van de wagons omgebouwd zou moeten zijn, zodat ze minder lawaai maken. De PvdA vindt dat een te mager streven. Zeker als het PHS in werking treedt en meer goederentreinen over de IJssellijn en de Twentelijn rijden, kunnen wij het niet maken om de bewoners daar op te zadelen met lawaaiërende wagons. Wat ons betreft moet het streven zijn om alle wagons stiller te krijgen. Nederland staat daar niet alleen in. Ook in Zwitserland wil men de zaak in 2020 helemaal voor elkaar hebben. Daar heb ik nog een paar vragen over.

De **voorzitter**: Nee, want u bent inmiddels een minuut over uw spreektijd heen.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Heel kort en dan ben ik ook echt klaar. De inzet van de regering is goed, maar nog wat te voorzichtig. Waarom stellen wij niet vast dat er hoe dan ook een keer een verbod ingevoerd moet worden? Wanneer komt een reactie van de Europese Commissie op de consultatie?

De **voorzitter**: U wordt geholpen door mevrouw Van Veldhoven, want die heeft een vraag. Misschien kan die extra tijd opleveren.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Nou, hier laat ik het bij.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik hoop niet dat mevrouw Cegerek nu geen antwoord meer wil geven. Ik kom even terug op de stillere treinen. Dat is echt een breed gevoeld belang in de Kamer. Mevrouw Cegerek is heel stellig. Zij zegt dat Nederland er net zoals Zwitserland voor moet zorgen dat dit gebeurt. Nederland is een transportland bij uitstek. Er rijden heel veel treinen van buitenlandse vervoerders in Nederland. Hoe wil mevrouw Cegerek verplichten dat die treinen stil worden?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Dat is een goed punt. Bij de grens houdt het natuurlijk niet op. Wij zouden moeten bekijken hoe wij hierover afspraken kunnen maken met omliggende landen. Daarom is mijn voorstel om in eerste instantie naar onszelf te kijken en vervolgens naar de landen om ons heen die gebruikmaken van onze spoorlijnen. In de toekomst zou het een ambitie kunnen zijn om hierover afspraken te maken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Volgens mij wordt daar al op beperkt niveau over gesproken en is dat lastig omdat verschillende landen verschillende belangen hebben. Hebt u een idee van de verhouding van het aantal? Hoeveel geluid kunnen wij reduceren als wij dit voor onze eigen Nederlandse vervoerders zouden verplichten? Hoeveel blijft er dan nog over voor de buitenlandse vervoerders?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): In algemene zin kan ik hierover zeggen dat het in ieder geval van belang is dat wij het geluid zodanig reduceren voor de omwonenden dat zij een prettige leefomgeving hebben. Ik kan op dit moment echter nog niets zeggen over wat wij kunnen afspreken met andere landen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Met maatregelen voor de luchtkwaliteit en de beperking van de geluidshinder dragen wij bij – laten wij dat vooral steeds benadrukken – aan de volksgezondheid en aan een prettige leefomgeving. Naast de verbetering van de afgelopen jaren, zijn er helaas ook nog steeds hardnekkige knelpunten. Die loop ik nu door. In een door de Kamer aangenomen motie-Dik-Faber over ultrafijnstof (33 750-XII, nr. 45) wordt de regering verzocht om zich in de EU sterk te maken voor een ultrafijnstofnorm voor bromfietsen die uiterlijk in 2017 in werking moet treden. De Staatssecretaris stelt dat dit waarschijnlijk onhaalbaar is vanwege onderzoek dat nog op Europees niveau zou moeten gebeuren. Alleen de Europese Commissie kan hierin initiatief nemen. Wat gaat de Staatssecretaris zelf doen om een ultrafijnstofnorm dichterbij te brengen? De ChristenUnie roept de Staatssecretaris op om hier binnen Europa echt werk van te maken.

De Staatssecretaris schrijft in haar brief ook dat de bromfiets zonder een expliciete norm voor ultrafijnstof vanaf 2017 per saldo geen hogere uitstoot zal hebben dan de huidige benzine- en dieselauto's, omdat de Euro 4-normen voor bromfietsen het einde zullen betekenen voor de tweetaktmotoren waardoor de uitstoot van zowel fijnstof als ultrafijnstof sterk zal dalen.

TNO stelt dat ook de viertaktsnormmotor echt slecht presteert op het vlak van ultrafijnstof. De emissie ligt twintig keer zo hoog als voor een personenauto. Ik roep de Staatssecretaris dan ook op om in actie te komen en niet alleen te vertellen waarom het zo lastig is, maar ook en vooral te melden op welke wijze ze de uitvoering van mijn motie dichterbij gaat brengen. Bromfietsen zouden juist schoner moeten zijn dan auto's. Over de handhaving van de kwaliteit van geleverde bromfietsen en de aanpak van opgevoerde brommers vindt naar aanleiding van een andere motie van mij nog overleg plaats met de RDW en de ILT. Kan de Staatssecretaris ons hierover informeren?

Mijn motie (33 750-XII, nr. 44) om te komen tot een landelijk meetnet voor roet is net voor de kerst aangenomen. Het is prima dat de Staatssecretaris

de zeer schaarse meetgegevens over roet voor meer mensen relevant wil maken door ze in een rekenmodel te stoppen dat iets zegt over de blootstelling voor een groter gebied. Als je echter met zo weinig data meer gaat zeggen, neemt de onzekerheid toe. De ChristenUnie wil daarom graag meer meetpunten. Het is mooi dat daarover nu een overleg loopt met het RIVM. Je hebt immers voldoende meetpunten nodig om zowel de veranderingen in de emissies als de concentraties op straat en de achtergrondconcentraties in de lucht op te vangen. Zo kunnen de effecten van het beleid meetbaar gemaakt worden en getoetst worden. Dan zijn er echter fors meer meetpunten nodig dan nu, want anders zitten wij de lucht schoon te rekenen op basis van modellen. Een model moet voldoende relatie met de werkelijkheid hebben en gebouwd zijn op voldoende en actuele metingen. Deze metingen zijn dan ook nodig om meer kennis te krijgen over roet. De Staatssecretaris stelt dat er daarom nog geen norm voor roet van de Wereldgezondheidsorganisatie is. Als een norm van de WGO zo belangrijk is – volgens de ChristenUnie is die dat zeker – waarom doet de Staatssecretaris dan niets met de norm voor fijnstof, waarover wel een WGO-advies bestaat?

Het is goed dat de Staatssecretaris een Europese roetnorm wil agenderen en dat zij erkent dat hiervoor meer programma's nodig zijn. Wat is haar ambitie in dezen? Welk tijdpad in Europa staat haar voor ogen?

Op veel locaties worden de normen voor fijnstof en stikstofdioxide nog niet gehaald. Daar komt bij dat de norm in 2012 op veel toetspunten maar net werd gehaald, terwijl er sprake was van gunstige weersomstandigheden. Door de grote onzekerheden in de modellen of bij slechtere weersomstandigheden kan het aantal overschrijdingen in 2015 zo maar tien keer zo hoog zijn. Alleen het verlengen van het nationaal samenwerkingsprogramma is niet voldoende om deze knelpunten over een jaar opgelost te hebben. De Staatssecretaris lijkt echter vast te houden aan de modelprognoses van het NSL. Deze lijken echter tot nu toe steeds te rooskleurig en worden steeds overschreden. Het RIVM stelt dat in 2015 maar liefst 1.400 locaties overschrijdingen van stikstofdioxide zullen kennen, terwijl het NSL uitkomt op 126. De ChristenUnie zou daarom graag meer ambitie zien bij deze Staatssecretaris. Dat betekent koersen op een lagere streefwaarde, zodat wij straks overal aan de meetbare normen voldoen en niet alleen gemiddeld op basis van een model. Wettelijk gezien moet Nederland overal aan de norm voldoen en dus niet alleen gemiddeld.

De Minister gaat in beroep tegen de uitspraak over de snelheidsverhoging op de A13. Ik ben daar niet zo blij mee. Volgens mij heeft de rechter daar een duidelijke uitspraak over gedaan. Aanstaande vrijdag vindt de uitspraak plaats over een vergelijkbare zaak voor de A10. Wordt het niet tijd om te erkennen dat een reistijdwinst van enkele seconden die in de praktijk niet eens meetbaar is, niet opweegt tegen de gezondheidsschade voor bewoners rond de stedelijk ringwegen?

De voorzitter: Wilt u afronden?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ja, dat zal ik doen. Ik heb nog een vraag over Hoewelaken. Waarom wordt een deel van de geluidswinst bij een reconstructie niet definitief teruggegeven aan de omwonenden door het structureel verlagen van het geluidproductieplafond?

Mijn laatste vraag gaat over de verlichting op snelwegen. Is de Minister bereid om hier een toetsingskader voor te ontwikkelen, zodat wij helderheid kunnen geven over de tijdstippen waarop de lichten aan en uit zullen zijn? Uiteraard staat daarbij de veiligheid voorop, maar ik denk ook aan het milieu en de biodiversiteit.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Iedereen heeft het recht om schoon en veilig te wonen op een plek waar de lucht geen hoestbuien,

astma of zelfs longkanker veroorzaakt en waar hij niet nachtenlang wakker ligt door voorbijrazende auto's of treinen. Voor D66 is dat genoeg reden om geluidshinder en luchtvervuiling serieus aan te pakken. Doet dit kabinet echter niet steeds een stap voorwaarts en dan weer twee stappen terug? Het lijkt er namelijk op dat hard rijden of de rijbeleving belangrijker is dan de leefomgeving van mensen. De Staatssecretaris heeft de resultaten van luchtkwaliteit immers op de meest gunstige manier gepresenteerd in haar brief. Daarmee wordt de lezer die het achterliggende rapport niet leest, eigenlijk op het verkeerde been gezet. De werkelijke resultaten zijn namelijk niet allemaal zo gunstig. Door voor fijnstof het getal van 2012 en voor stikstof het getal uit 2015 te hanteren, worden alleen maar de twee gunstige resultaten gepresenteerd, terwijl de fijnstofproblemen in 2015 drie keer zo erg zijn als in 2012. Door die brief word je dus een beetje op het verkeerde been gezet. Dat wilde ik even rechtzetten.

Op het huidige tempo gaan wij de afspraken voor stikstof niet halen. Het aantal overschrijdingen kan ook nog eens tien keer hoger uitvallen dan nu is berekend, onder andere door de hoge marges. Laat het duidelijk zijn: wij moeten de luchtkwaliteit verbeteren om de gezondheid van Nederlanders en ons milieu te beschermen. Het gaat dus niet om een vinkje uit Brussel. Het gaat er niet om dat wij de Europese norm halen, maar dat wij iets doen voor de mensen in Nederland die wonen in gebieden waar de normen overschreden worden. De normen zijn er niet voor niets; ze zijn er om onze gezondheid te beschermen.

De Staatssecretaris schrijft dat ze de tegenvallende doorwerking van de Euro-normen onder de aandacht van de EU wil brengen. Gaat dit nu over de norm of over de veiligheid? Wil de Staatssecretaris uitstel en begrip voor het feit dat wij de norm niet halen of wil ze iets realiseren voor de mensen in Nederland? Wat D66 betreft gaat het om het laatste en dan niet gesaldeerd. Nee, heel Nederland moet onder de norm zitten. De norm is geen streefwaarde, maar een grens. Als je daarboven komt, is het niet goed. Wij snappen allemaal toch ook wel dat wij bijvoorbeeld de maximumsnelheden niet als streefwaarde kunnen gaan behandelen? Het RIVM rekent – zoals ik net al zei – met een onzekerheid van 20% tot 25%. Dan gaat het ook nog eens om modellen die zelf al veel afwijken van de werkelijkheid. Het RIVM waarschuwt ook dat heel veel knelpunten net onder de grens zitten. Er zullen dus altijd meer tegenvallers dan meevallers zijn en er is een grote kans dat wij regelmatig over de schreef gaan. Door met onzekerheid te streven naar een mager zesje, zitten wij eigenlijk, als wij reëel zouden kijken, op een 4 of een 5.

Het is goed – dat is een positief punt, laat ik dit nieuwe jaar daarmee beginnen – dat het NSL wordt voortgezet. Daar ben ik blij mee. Er is echter wel verbetering nodig. De eerste stap die wij met elkaar moeten zetten, is het verminderen van onzekerheden. Dan weten wij immers echt waar wij het over hebben. De Staatssecretaris en de Minister zullen waarschijnlijk zeggen dat wij het allemaal veel te somber zien en dat het misschien wel meevalt, want een onzekerheid wil niet per definitie zeggen dat het slecht uitpakt. Laten wij echter met elkaar proberen om de marges te verkleinen. In de brieven wordt een aantal aanbevelingen gedaan waarvan wij een heel aantal prima zouden kunnen doorvoeren. Dan zouden wij zekerder kunnen zeggen waar wij het over hebben, waar wij voortgang boeken, waar nog knelpunten zitten en waardoor dat komt. Gaan de Staatssecretaris en de Minister de aanbevelingen van het RIVM overnemen? Komt er een plan van aanpak voor de knelpunten die net onder de maximale concentraties liggen? Een van de aanbevelingen is om met een lagere maximale grens te werken, want daarmee los je een deel van de grensproblematiek op. Ik weet niet of de Staatssecretaris en de Minister zo ver zouden willen gaan, maar een verlichting van de onzekerheid lijkt mij van groot belang.

Daarnaast hebben wij de afstemming tussen gemeenten en het Rijk. De situatie is nu zo dat de gemeenten uiteindelijk moeten opdraaien voor de kosten van regeringswensen. Enkele partijen hebben al het voorbeeld van de verhoging van de maximale snelheid op de ringwegen genoemd. Wij hebben kunnen constateren dat de rechter de uitspraak heeft gedaan dat het Rijk niet zorgvuldig gehandeld heeft. De Minister gaat daartegen in beroep, dus ik zal daar nu inhoudelijk niets over zeggen. Laten wij de uitkomst daarvan afwachten. Ik wil wel heel graag een antwoord op de principiële vraag hoe het kabinet er tegenover staat dat bepaalde wensen van het kabinet worden geïmplementeerd die lokale effecten hebben en kunnen betekenen dat gemeenten op extra kosten worden gejaagd. Kunnen de Minister en de Staatssecretaris samen toezeggen dat ze zo snel mogelijk na de uitspraken in hoger beroep met een uitwerking naar de Kamer zullen komen? Het is volgens mij namelijk belangrijk dat er snel een einde komt aan de onzekerheid van de mensen daar.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Jazeker. Bij geluid hebben wij het zowel over geluid als over trillingen. De manier waarop de werkruimte wordt gebruikt, is nog steeds een doorn in het oog van mijn fractie. Bij Hoevelaken is er ook een grote problematiek. Dat een deel van de geluidwinst ten gunste kan komen van de gezondheid van de omwonenden, is volgens mij een principe dat wij allemaal zouden moeten omarmen. Ik hoop dan ook dat de regering dit wil doen.

Ik ben verder benieuwd naar de voortgang van SWUNG II. Is er meer bekend over de mogelijkheden en de effecten van normering van trillingen? Dit is namelijk echt een issue bij spoor en goederenvervoer. Is de Staatssecretaris bereid om samen met de branche en de technologische sector bijvoorbeeld te kijken naar een green deal over de uitstoot van bromfietsen? Wij kunnen natuurlijk van alles afspreken voor de nieuwe vloot, maar hoe kunnen wij de bestaande, rijdende vloot schoner maken? Kan de Staatssecretaris bekijken of zij met de sector en bijvoorbeeld TNO tot een soort green deal kan komen, dus tot een gemakkelijk inpasbare, niet al te dure oplossing? Dan kunnen wij nog een stap zetten wat betreft de bestaande vloot.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. De VVD vindt dat iedereen recht heeft op schone lucht. Ik wil schone lucht inademen en ik denk dat iedereen dat wil. Zo simpel is het eigenlijk. De overheid draagt volgens ons een verantwoordelijkheid in dezen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Dijkstra interrumpeerde mij zojuist abusievelijk in de termijn van mevrouw Cegerek. Hij zei: als iets onder de rechter is, dan moet je rustig afwachten. Ik denk dat de heer Dijkstra een druk weekend gaat krijgen, want even googelen levert op dat hij moet bellen met de VVD in Nijmegen, Zwolle, Groningen en Utrecht. Al die fracties hebben gewoon het VVD-standpunt van 100 km/u op de ring op hun sites staan of zij hebben zich daar recent over uitgelaten. De fractie van GroenLinks is altijd helder geweest over haar standpunt, namelijk dat je 80 km/u moet rijden op de ring voor de gezondheid van de omwonenden. Dat standpunt neemt GroenLinks nog steeds in. Natuurlijk, als er een uitspraak van de rechter komt dat 100 km/u kan, zullen wij ons daarbij neer moeten leggen. Dit betekent echter niet dat wij dan een standpuntloos tijdperk hebben. Ten eerste vraag ik de heer Dijkstra om even zijn sneer van zojuist aan het adres van GroenLinks terug te nemen. Ten tweede vraag ik mij af of de heer Dijkstra zich gaat neerleggen bij de uitslag in hoger beroep. Gaat hij er dan gewoon voor zorgen dat er op de ring netjes 80 km/u gereden wordt bij een hele set grote steden?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Mevrouw Van Tongeren ervoer het als een sneer, maar ik vind het een serieuze vraag. Ik vind namelijk dat je je niet moet bemoeien met zaken die onder de rechter zijn.

Ik begrijp de verlangens van GroenLinks met betrekking tot rondwegen, maar GroenLinks vernauwt de discussie tot alleen snelheid. Mijn pleidooi is veel breder. Ik pleit voor schone lucht voor iedereen en daarop zijn heel veel aspecten van toepassing, niet alleen verkeer, maar ook landbouw, natuurlijke invloeden, fijnstof en noem maar op. In die zin neem ik mijn woorden niet terug, want mijn vraag was ook serieus bedoeld.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan zal ik een serieus antwoord geven. De heer Dijkstra moet dan misschien een discussie binnen de eigen fractie beginnen en wellicht ook met Rutte en Teeven, die zich bij herhaling uitgebreid hebben uitgelaten over zaken die niet aan het kabinet zijn, maar aan de rechter of aan commissies van rechters. Ik doel bijvoorbeeld op het inbrekersrisico of het proefverlof van Volkert van der G. Ik deel het principiële punt, maar als de heer Dijkstra GroenLinks een verwijt wil maken, moet hij misschien eerst in eigen huis orde op zaken stellen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik was vijftien seconden bezig met mijn betoog. Het enige wat ik gezegd heb, is dat iedereen recht heeft op schone lucht. Daarover wil ik het hebben, niet over proefverloven en dergelijke zaken op juridisch vlak. Dat zou een ander AO zijn.

Voorzitter. De overheid heeft een verantwoordelijkheid om schadelijke emissies die de luchtkwaliteit negatief beïnvloeden, te verminderen. Het uitgangspunt voor ons is een goede balans tussen leefbaarheid, gezondheid en economische haalbaarheid. De lucht die ik vandaag inadem, is vele malen schoner dan de lucht die ik vroeger inademde toen ik als scholier hier in Den Haag langs ronkende bussen fietste. Toen ging ik mijn adem inhouden, maar tegenwoordig hoeft dat amper meer. De lucht wordt steeds schoner. In de begroting staan tabellen waaruit dat ook blijkt, gewoon cijfermatig. Als ik ze zelf mag interpreteren, zie je de uitstoot globaal iedere tien jaar halveren. Die trend zet hard door en het gaat steeds beter. Dat komt door bronbeleid, door innovaties en door inspanningen die wij samen doen omdat wij dit hoog in onze mindset hebben zitten. Het komt ook door inspanningen in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Het is van belang dat wij de problematiek in perspectief blijven bekijken en de feiten laten spreken. Zo is er slechts op 11 kilometer openbare rijksweg een probleem, terwijl Nederland in totaal 130.000 kilometer openbare weg telt. Er is bijvoorbeeld een probleem door fijnstof in Oost-Brabant, in agrarisch gebied, bij 179 woningen, terwijl wij allemaal weten hoeveel inwoners Nederland heeft en hoeveel huizen er in Nederland staan. Laten wij ook goed beseffen dat verkeer en vervoer slechts een beperkt deel van de fijnstofuitstoot leveren. Het binnenland levert slechts 14%, wat deels wordt veroorzaakt door verkeer en vervoer, maar ook door landbouw. Het merendeel komt ons land binnenwaaien en komt vanuit industriegebieden over de grens, bijvoorbeeld uit het Ruhrgebied, of kent simpelweg een natuurlijke oorsprong. Lokale problemen willen wij oplossen met maatwerk en effectieve maatregelen via samenwerking tussen de overheden, bijvoorbeeld met het NSL. Elektrisch verkeer wordt vaak als oplossing genoemd, maar ook dat is niet ideaal. Het veroorzaakt weliswaar geen uitlaatuitstoot, maar het produceert wel fijnstof als er geremd wordt. Voor schone lucht is vooral doorstroming het devies. De echte pieken ontstaan niet als het verkeer 80, 90, 100 of 130 km/u rijdt, maar door files. Je hoeft de gegevens over Overschie maar aan te klikken om precies te kunnen zien dat er 's ochtends een file staat. Dan is de uitstoot hoog. Ik haal oud-Minister Winsemius aan, die in 1984 bij In de

Rooie Haan bepleitte om iedereen 130 km/u te laten rijden, mits men een katalysator had. Was hij zijn tijd echt zo ver vooruit?

De koppeling tussen volksgezondheid en schone lucht die de Europese Commissie in haar nieuwe voorstellen maakt, is logisch. Schone lucht betekent langer leven en minder ziektegevallen. De Europese Commissie becijfert de winst van schone lucht op vele miljarden. In plaats van negatief te kijken naar het aantal doden of het ziekteverzuim wil de VVD vooral kijken naar de stijging van de kwaliteit van leven. Voor de VVD is het ook van belang dat de normen realistisch zijn en dat er een balans is tussen volksgezondheid, economie en andere, meestal ruimtelijke ontwikkelingen. Strengere normen betekent dat het ook weleens negatief kan doorslaan naar de ene of andere kant, maar als bijvoorbeeld vergunningen geweigerd gaan worden aan de hand van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer, dreigt Nederland weer op slot te gaan. Dat moeten wij ook niet hebben. Wij moeten die balans dus waarborgen. Graag krijg ik hierop een reactie.

Het is voor de VVD van belang dat wij ons houden aan Europees vastgestelde normen. Wij moeten niet meer of minder willen doen dan aan die normen voldoen. Wij moeten niet het braafste jongetje van de klas willen zijn en wij moeten zeker geen kop op Europees beleid zetten. Ik verwijs in dit verband graag naar schriftelijke vragen over de extra ammoniakereisen die ik onlangs met mijn collega Lodders stelde. De VVD kijkt uit naar de reacties van andere lidstaten. Wij verwachten realisme van het Europees Parlement en de Europese Commissie om te voorkomen dat beleid doorslaat. De VVD verwacht ook van de Staatssecretaris dat zij die lijn actief uitdraagt. Ten slotte wens ik iedereen een lang en gelukkig leven in veel schone lucht.

De heer **Van Gerven** (SP): Het is prachtig dat de heer Dijkstra pleit voor het recht op schone lucht, maar ik heb hem niet gehoord over geluidsoverlast. Als politicus vind ik dat een recht op afname van geluidsoverlast wellicht wenselijk zou zijn. Hoe kijkt de heer Dijkstra aan tegen de overlast die er bijvoorbeeld in Lansingerland is door de hsl en dergelijke zaken? De Nederlandse Stichting Geluidshinder heeft kritiek dat het met SWUNG (Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) nog niet erg swingend gaat.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): De heer Van Gerven heeft een goed punt. Leefomgeving is inderdaad veel breder dan luchtkwaliteit, waarvoor ik vandaag heb gekozen. Mijn keuze komt mede voort uit het feit dat er een Europees witboek ligt. Daarop moeten wij een reactie geven. Ik wilde de Staatssecretaris daarvoor wat zaken meegeven. De heer Van Gerven heeft gelijk. Dit is breder dan luchtkwaliteit. Het gaat ook om geluid. Ook daaraan wordt gewerkt. Wellicht komen wij daarover in een volgend AO te spreken. Het geluid van treinen komt bijvoorbeeld aan de orde in een AO over het spoor. Ook bij het onderwerp luchtvaart komt geluid regelmatig voorbij. Inderdaad, leefomgeving is breder dan luchtkwaliteit, maar ik heb vandaag even voor luchtkwaliteit gekozen.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar ik neem aan dat de VVD een standpunt heeft. De Nederlandse Stichting Geluidshinder en GGD Nederland constateren dat het met de afname van geluidshinder in Nederland slecht gesteld is en dat dit leidt tot allerlei gezondheidsrisico's. Hart- en vaatziekten, slapeloosheid en depressieve klachten kunnen bijvoorbeeld toenemen. Daar kun je je wel iets bij voorstellen. Moet er niet meer gebeuren? Moeten wij ons niet ten doel stellen dat de geluidshinder daadwerkelijk afneemt en dat wij afkomen van de stilstand of achteruitgang waarvan nu sprake is?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik weet niet of er sprake is van achteruitgang. Auto's worden ook steeds stiller. Sterker nog, deze week las ik in een artikel dat elektrische auto's van een geluidje moeten worden voorzien omdat ze anders te gevaarlijk zijn voor voetgangers. Volgens mij gaat het dus de goede kant op. Geluid heeft zeker alle aandacht. Daarover komen wij op een ander moment te spreken. Het kabinet heeft daarvoor ook beleid. Wij hebben op het gebied van geluidsoverlast SWUNG I en II vastgesteld. Wij hebben bepaalde normen die vergelijkbaar zijn met die voor luchtkwaliteit. Wij moeten ons zeker aan die normen houden; absoluut!

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als ik de bijdrage van de heer Dijkstra over zo'n onderwerp hoor, word ik altijd heel blij van het begin, maar daarna word ik steeds heftig teleurgesteld doordat hij elk probleem bagatelliseert door het uit te spreiden over het hele wegennet en heel Nederland, terwijl duidelijk uit de brieven blijkt dat alle problemen zich in de steden concentreren. Wat doet de VVD voor al die mensen die in de steden wonen en die elke dag midden in al die overgebleven knelpunten zitten, net als wij hier allemaal? In de modellen zit nog een grote onzekerheid. Zoals in de brief staat, kan het wel tien keer zo erg zijn als wij nu denken. Zelfs als de heer Dijkstra denkt dat het niet zo erg is, moet hij zich voorstellen dat het ook tien keer zo groot zou kunnen zijn. Hoe biedt de heer Dijkstra al die mensen in de steden de schone lucht waarop volgens hem iedereen recht heeft?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Problemen zijn er volgens mij om opgelost te worden. Dat is de reden dat ik de politiek ben ingegaan. Sterker nog, ik ben de politiek ingegaan omdat ik mij zorgen maakte over mijn eigen leefomgeving. Er zijn problemen en die bagatelliseer ik zeker niet. In de grote steden, met name in Amsterdam en Rotterdam, zijn er problemen met luchtkwaliteit. Ook andere steden maken zich zorgen. Wij hebben hiervoor normen met elkaar afgesproken. Wij moeten alles doen om ons daaraan te houden. In sommige steden blijven er grote problemen. Misschien is het verstandig dat wij die probleemgevallen met elkaar nog eens goed adresseren. Wellicht kunnen wij samen een opdracht geven om de knelpunten op een realistische en effectieve wijze op te lossen, want dat willen wij allemaal. Daar ben ik dus voor.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Daaraan werk ik graag samen met de heer Dijkstra. Ik hoop dat hij het met mij eens is dat de eerste stap het verkleinen van de onzekerheid is, zodat wij nog scherper weten om welke knelpunten het gaat. Dan kunnen wij bepalen wat een realistische oplossing is. Ik ben natuurlijk helemaal blij met zijn uitspraak dat wij alles gaan doen om die knelpunten op te lossen. Ik neem aan dat dit ook een verlaging van de snelheid betekent als die ervoor nodig zou zijn. Dat is uiteraard een grapje; wij komen hierover nog wel te spreken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): U verengt het weer tot alleen de snelheid. U hebt mij niet horen zeggen dat wij meer moeten gaan meten en onzekerheden moeten wegnemen. Wij moeten problemen oplossen. Daaraan moeten wij veel doen. Er is veel meer mogelijk dan alleen maar wat u doet, namelijk naar de snelheid kijken. Je kunt bijvoorbeeld ook naar de achtergrondconcentraties kijken. Ik hoorde mevrouw Van Tongeren net over de groene golf spreken; dat is ook interessant. Je moet bekijken hoe de lucht kan doorstromen et cetera. Wat wij kunnen en mogen doen, zullen wij zeker niet nalaten, maar het moet wel realistisch en effectief en in balans met de rest zijn. Uiteindelijk is het een afweging van de kosten en de baten, de gezondheidswinst versus de impact die maatregelen hebben op de levens van mensen.

De vergadering wordt van 14.50 uur tot 15.05 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heb van de Minister begrepen dat haar drie vragen gesteld zijn, namelijk vragen over de maximumsnelheid, scooters en Hoevelaken en geluid. Daarom stel ik voor dat zij begint met de beantwoording en dat wij bekijken of wij die in één termijn kunnen afmaken. Ik zal wat ruimhartiger met interrupties zijn. Daarna kan de Minister andere belangrijke dingen gaan doen. De Staatssecretaris blijft dan hier voor de beantwoording.

In principe hanteren wij drie interrupties in de termijn van de bewindspersonen. Mocht dat te weinig zijn, dan kunnen wij daarna nadere afspraken maken, maar ik verwacht dat het voldoende is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Dank voor de coulance om het in omgekeerde volgorde te doen. Ik schuif natuurlijk graag aan bij deze commissie. Dat leert mij veel over onderwerpen die op andere plekken niet aan de orde komen, hoewel er tussen diverse onderwerpen heel veel samenhang is. Dit beleidsterrein is mij dus niet onbekend.

Ten eerste hebben de woordvoerders van de SP, GroenLinks en D66 mij vragen gesteld over het snelhedenbeleid op de ring en de snelheidsverhoging van 80 km/u naar 100 km/u. Dit is onder de rechter en ik zal er dus niet heel diep op ingaan, maar ik zal er wel een paar dingen over zeggen. De tijdelijke teruggang van 100 naar 80 km/u op de ringwegen is een aantal jaren geleden ingevoerd naar aanleiding van de fijnstofproblematiek. Toen is geconstateerd dat er op diverse plekken in het land, waaronder op die ringwegen, te veel fijnstofuitstoot was. Een van de maatregelen die toen genomen is, is het terugbrengen van de snelheid van 100 naar 80 km/u. Twee jaar geleden is ervoor gekozen om een snelheidsverhoging in te voeren. Dat was onder andere omdat bijvoorbeeld bij de A20 en bij de A12 bij Voorburg werd geconstateerd dat de maximumsnelheid van 80 km/u soms tot meer files leidde dan de maximumsnelheid van 100 km/u. Files leiden tot meer uitstoot en dus vond er soms meer uitstoot plaats bij 80 km/u dan bij 100 km/u. Dat was een van de redenen om de snelheid weer te verhogen. Een andere reden was dat de uitstoot in totaal inmiddels zo veel lager was geworden dat er meer ruimte was. Ik herhaal dat ik op dit thema geen dogma's hanteer. Het gaat mij niet altijd om harder rijden. Het gaat om harder rijden waar het kan en zachter waar het moet. Daarbij houd ik mij aan de milieunormen. Ik wil een balans tussen de doorstroming en de gezondheid vinden, want ook de gezondheid maakt onderdeel uit van de milieunorm. Daarnaast gaat het om een aantal heel beperkte stukjes in het land. De heer Dijkstra heeft daarover ook iets gezegd. Hij heeft de hoeveelheid kilometers genoemd waar het om gaat. Deze stukjes liggen vooral bij de grote steden en de grote steden hebben inderdaad nog steeds een uitstootproblematiek. Daarvoor sluit ik mijn ogen niet. De uitstoot komt vooral van het lokale verkeer en de lokale industrie, maar direct en indirect heeft de ring er ook een relatie mee, al is die zeer beperkt. Via de Staatssecretaris discussiëren wij hierover met de diverse wethouders, want de Staatssecretaris praat in het kader van het NSL over het totaal. Ik vind niet dat wij problemen overhevelen naar de lokale overheden. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is in het verleden niet alleen tot stand gekomen omdat het Rijk wilde groeien en vooruitgaan, maar ook omdat de steden wilden groeien en vooruitgaan. Het NSL is niets anders dan een middel om enerzijds de uitstoot te verlagen en anderzijds de activiteiten te laten plaatsvinden die wij wilden ondernemen, zoals bouwen, de industrie vergroten en noem maar op. Een stad zal bijvoorbeeld willen dat er minder uitstoot in de haven plaatsvindt, zodat die kan worden uitgebreid. Datzelfde geldt voor het verkeer. Wij willen meer verkeer kunnen faciliteren en de snelheid kunnen verhogen,

maar tegelijkertijd willen wij dat de uitstoot omlaaggaat. Dat is ook gebeurd. De afgelopen jaren is de uitstoot door verkeer enorm omlaaggegaan. Dat staat ook in de NSL-rapportage die de Kamer heeft. De uitstoot is voor een heel groot deel omlaaggegaan en wij gebruiken daarvan nu een heel klein stukje. Ik vind dus niet dat wij onze ambitie afwentelen op anderen. Dit is een gezamenlijk programma waarmee wij meer ruimte voor de steden hebben gecreëerd om te bouwen en hun industrie te vergroten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zoals heel vaak gaat het ook hier om het verdelen van de schaarse ruimte in Nederland. De vraag is hoe je dat zo doet dat je een gemeenschappelijk optimum bereikt. Ik ben blij dat de Minister ook ernaar streeft om dit doel te halen, niet vanwege het doel op zich, maar vanwege de gezondheid van de mensen. Wat is de onderliggende systematiek die de Minister hanteert voor het verdelen van die schaarse ruimte? Hoe wordt de ruimte tussen gemeenten en Rijk verdeeld wanneer er extra ruimte ontstaat? En welke ruimte mag ten bate van de gezondheid komen en welke ruimte wil de Minister gebruiken om de economische motor weer te laten draaien? Kan de Minister daarop ingaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daarop wilde ik als laatste ingaan. Als het mag, wil ik mijn betoog even afmaken. Dan is het ook consistent. Zoals ik al probeerde te zeggen, is dit een programma dat wij samen doen. Wij groeien aan de ene kant allebei en aan de andere kant proberen wij toe te werken naar de norm van 40 microgram en de andere normen voor verschillende soorten uitstoot die voor verschillende jaren zijn vastgelegd. Zoals ik altijd gezegd heb, denk ik dat wij binnen die normen kunnen blijven. Als dat in 2015 of 2016 niet haalbaar blijkt te zijn, kunnen wij bepalen welke maatregelen wij moeten nemen om toch binnen de normen te blijven. Snelheidsverlaging kan daarvoor een maatregel zijn, zoals ik eerder heb gezegd. Het zou ook kunnen dat wij een andere maatregel nemen om binnen de normen te blijven. Wij moeten hierbij vooral naar de effectiviteit kijken. Als wij alle maximumsnelheden weer van 100 km/u terugbrengen naar 80 km/u maar als dat geen enkel effect heeft op het halen van de norm, is het de vraag of wij dat moeten doen of voor een andere maatregel moeten kiezen. Daar gaat het mij om. Wij kunnen niet bij voorbaat zeggen wat het verdelingsmechanisme zal zijn. Wij moeten blijven monitoren wat het effect is, hoe wij aan de norm komen en wat wij op het laatst zouden moeten doen om de norm te halen.

De **voorzitter**: Is uw vraag hiermee beantwoord, mevrouw Van Veldhoven? Of hebt u nog een vervolgvraag?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Volgens mij komt de Minister nog op een aantal andere punten. Ik wacht het vervolg van haar betoog even af en wil dan eventueel nog een vervolgvraag stellen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik deel de mening van de Minister dat het om een gedeelde verantwoordelijkheid binnen het NSL gaat en dat maatregelen effectief moeten zijn. Ik werd even getriggerd door het antwoord van de Minister over 80 en 100 km/u. Toen de maximumsnelheid 80 km/u was, was de uitstoot een stuk hoger dan nu bij 100 km/u. Klopt dat? Dan kunnen wij dit misverstand uit de wereld helpen. Dit toont ook aan dat de lucht verbetert.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat heb ik inderdaad net gezegd. Bijvoorbeeld op de A20 of op de A12 bij Voorburg ontstond er door de 80 km/u filevorming, waardoor de uitstoot hoger is. Een auto die langzaam rijdt of in de file staat, heeft vaak een hogere uitstoot dan een

auto die een bepaald tempo heeft. Als je harder rijdt, krijg je weer meer uitstoot. Het is dus niet zwart-wit. Je moet dit per gebied bekijken, maar hier was dit een van de redenen om weer naar 100 km/u te gaan. Waarom ben ik in hoger beroep gegaan? Ik zal niet al te zeer op de inhoud ingaan, maar nu wordt een beetje gedaan alsof het hoger beroep alleen maar te maken heeft met al dan niet harder rijden. Dat is niet het geval. Een van de zaken waarover de rechter een uitspraak doet, is de vraag of wij werkruimte mogen gebruiken bij het geluid. Die uitspraak heeft enorm effect, bijvoorbeeld op de groei van het spoor en het aantal treinen. Het feit dat wij in beroep gaan tegen de uitspraak van de rechter, gaat dus niet alleen over de 80 of 100 km/u. De uitspraak in hoger beroep gaat nog een tijdje duren. Tegelijkertijd neem ik wel een nieuwe beslissing op bezwaar. Dat doe ik om de volgende reden. Er is in het gebied onrust over de vraag of een en ander wel op de juiste manier is aangetoond en of er voldoende rekening is gehouden met de belangen van omwonenden. Binnen de grenzen die ik nu ken, zal ik dat huiswerk nog een keer doen en daarmee een nieuwe beslissing op bezwaar nemen. Daardoor kunnen wij binnen de huidige kaders vrij snel laten zien dat wij alles doen om de transparantie zo groot en zo goed mogelijk te maken. Wij bekijken ook welke zaken die niet waren meegenomen, wij eventueel alsnog moeten meenemen. Dit staat los van het hoger beroep. Ik wil de mensen niet helemaal in onzekerheid laten over wat wij gaan doen omdat wij nu in hoger beroep zijn. Ik kies ervoor om een nieuwe beslissing op bezwaar te nemen. Ik weet nog niet wat daaruit gaat komen; wij zijn dat nog aan het uitwerken. Ik hoop omwonenden daardoor snel duidelijkheid te kunnen geven op dit punt. Later volgt de uitspraak in hoger beroep en dat is dan deel twee. Dit waren volgens mij de vragen die betrekking hadden op de snelheden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb een vraag in twee delen. De eerste vraag gaat over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, waarin wij samen met gemeenten optrekken. In dit programma was destijds rekeningrijden opgenomen. Dit zou een enorm effect op filevorming en luchtkwaliteit hebben, maar het is er eenzijdig uitgehaald. De tweede vraag gaat over de berekeningen. Ik had gehoopt dat de Minister daarop zou ingaan. Zij zegt dat wij op het laatste moment, in 2015 of 2016, wel zien of wij het halen en of wij nog maatregelen moeten nemen. Is de Minister het met mij eens dat er in de berekeningen een onzekerheid van 20 tot 25% zit en dat je dus een stukje onder de norm moet mikken als je die absoluut wilt halen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij gaat de Staatssecretaris in op beide punten. Het rekeningrijden is gecompenseerd met een andere maatregel. Het NSL is een levend programma. Wij kunnen dus besluiten om iets anders te doen dan eerst in het programma stond, bijvoorbeeld omdat wij een beter idee krijgen of omdat iets niet gelukt is. De Euro 6-norm voor vrachtverkeer is in de plaats gekomen van Anders Betalen voor Mobiliteit. De Staatssecretaris zal ook uitgebreid ingaan op de vraag hoe wij meten en berekenen en hoe wij alles bij elkaar brengen. Dat heeft zij in het verleden ook al eens uitgebreid met deze commissie gedaan. Ik heb steeds aangegeven dat ik het netjes wil doen, binnen de milieunormen die wij hebben. Ik wil ook dat externe partijen meekijken of wij het op de goede manier doen en of wij een gedegen model hanteren. Deels doet het RIVM dat bijvoorbeeld. Als er gedurende de rit ergens vragen over zijn of als blijkt dat dingen anders of beter kunnen, staan wij daar ook voor open. Je moet niet de hele tijd alles aanpassen, maar wel eens in de zoveel tijd herijken. Ook daarover hebben wij met deze commissie weleens discussie. Uiteindelijk ga je zowel berekeningen als metingen gebruiken. Je begint met berekeningen en je krijgt op een gegeven moment meer

metingen. Op basis daarvan laat je je keuzes tot stand komen. Vergeef mij dat ik mij niet op de precieze uitwerking hiervan heb gestort, want dit geldt niet alleen voor rijden, maar ook voor de uitstoot van kippen, die fijnstof veroorzaken, voor de industrie en voor alles. De Staatssecretaris zal in brede zin iets over de modellen zeggen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als de Minister stellig zegt dat wij het gaan halen, moet zij wel minimaal wat antwoorden kunnen geven waaruit blijkt waarom wij het halen. Dit is niet zo'n heel ingewikkelde vraag. Een berekening kent een bepaalde onzekerheid. Als je heel krap op de norm vaart, wat dit kabinet doet, heb je een grote kans dat je de norm overschrijdt. Als je er een stukje onder gaat zitten, heb je meer kans dat je het haalt. Ik word erg blij als de Minister zegt dat wij het gaan halen, maar ik vind wel dat zij enigszins moet kunnen zeggen hoe zeker zij weet dat wij het gaan halen. Moeten wij niet nu al anticiperen op de mogelijkheid dat wij er net overheen gaan in plaats van dit in 2015 of 2016 jammerlijk achteraf te constateren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij monitoren jaarlijks. Daaruit blijkt dat wij nu die norm halen. Als blijkt dat wij die in de toekomst niet gaan halen, kan ik op dat moment besluiten om de snelheid aan te passen of om een andere maatregel te nemen om de norm te halen. Ik kan niet anders dan uitgaan van de huidige cijfers. Je kunt natuurlijk discussiëren of die cijfers kloppen of niet. Die discussie vindt nu plaats. Daarover gaan onder andere deze rechtszaken. Wij hebben altijd voor die discussie opengestaan en wij hebben ook andere instituten naar de cijfers laten kijken. Daarom denk ik dat wij dit gaan halen. Iedereen heeft kunnen zien dat de uitstootcijfers van het verkeer in de afgelopen periode enorm zijn afgenomen. Mocht blijken dat wij om allerlei andere redenen de norm niet gaan halen, dan moeten wij bekijken of het verkeer of de industrie of wat dan ook hieraan een extra bijdrage gaat leveren. Het ministerie kijkt hier dus wel degelijk naar. Wij volgen dit in brede zin. Wij monitoren, berekenen en laten daarnaar kijken. Wij staan open voor discussies hierover. Wij kunnen niet meer doen dan hierin transparant zijn. Mevrouw Van Tongeren zegt dat het in de toekomst misschien niet gaat lukken en vraagt mij daarom om bij voorbaat al in te grijpen, maar dat wil ik niet. Zolang ik nu aan de norm voldoe, kan ik doen wat ik nu doe.

Voorzitter. De PvdA en GroenLinks hebben enkele dingen over snorfietsen gevraagd. Naar mijn mening is er in Amsterdam een probleem dat breder is dan alleen de overlast van snorfietsen. Daarom trek ik de beantwoording van de vragen van Amsterdam in mijn brief aan de Kamer ook breder. 1,5% van de verplaatsingen vindt plaats per snor- of bromfiets. De helft daarvan, 0,7%, is snorfietsverkeer. Ik vraag mij dus af of een helmplicht echt het verschil gaat maken. Ik ben daar niet op tegen. Ik ben wel tegen een landelijke invoering van een helmplicht en dat heb ik ook altijd gezegd. Ik vind namelijk niet dat je het hele land moet verplichten om een helm te dragen omdat er ergens een specifiek probleem is. In eerste instantie zie ik in Amsterdam een breder probleem, namelijk de overvolle, smalle stedelijke fietspaden en überhaupt het verkeersgedrag. Er wordt veel door rood licht gereden, niet alleen door fietsers, snorfietsen en bromfietsen, maar ook door automobilisten. Rood licht is ook een van de grotere problemen die Amsterdam zelf als speerpunt noemt. Men heeft ook een plan van aanpak voor fietspaden, maar dat werkt nog onvoldoende. Ik wil heel graag met Amsterdam aan de slag. Ik heb gisteren met wethouder Wiebes gesproken. Wij hebben afgesproken dat wij binnenkort aan tafel gaan om te bekijken of wij de problematiek breder kunnen aanpakken. Daarbij kun je kijken naar de veiligheid van de fietspaden, breder uitrollen van de 30 kilometerwegen, het opleggen van educatieve maatregelen, handhaving en dergelijke. Op dit moment is het

juridisch niet mogelijk om een pilot met een helmplicht te doen. De reden is dat een pilot alleen maar mag als je meer ruimte creëert, dus eigenlijk een ontheffing verleent, terwijl het invoeren van een helmplicht een beperking is. Je mag in een experiment alleen ontheffen en niet beperken. Zou je dit landelijk kunnen veranderen en dus voor alle gemeenten de experimentregeling aanpassen? Dat kan inderdaad. Ik wil al deze elementen even met Amsterdam bespreken om te bekijken wat de beste oplossing voor het bestaande vraagstuk is. Ik erken het scooter-vraagstuk in Amsterdam wel degelijk, maar ik wil graag praten over de oplossing, want ik denk dat die breder zou moeten zijn dan alleen maar het invoeren van een helmplicht.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is een helder verhaal. Ik vat het als volgt samen. De Minister is bereid om met de steden te bekijken of wij iets in de wetgeving moeten veranderen, waardoor de steden in de mogelijkheid worden gesteld om een besluit te nemen om lokaal nadere maatregelen te nemen, waaronder mogelijk een helmplicht. Is de Minister bereid om ons in ieder geval te informeren over de uitkomsten van het gesprek met Amsterdam vóór het AO over verkeersveiligheid dat wij hebben, zodat wij er dan verder met elkaar over kunnen spreken? En spreekt de Staatssecretaris hierover alleen met Amsterdam of ook met een aantal andere grote steden? Daar speelt deels een vergelijkbare problematiek. Misschien is het wel belangrijk om ook met die steden te bespreken welke wensen zij hebben op het gebied van eventuele aanpassing van de regelgeving.

De **voorzitter**: Dat debat zal op 30 januari plaatsvinden. Dat is vrij snel. Is dat haalbaar, Minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, dat is niet haalbaar. Amsterdam wil ook nog een aantal dingen op papier zetten en de discussie met Amsterdam zal dus misschien niet voor die periode plaatsvinden. Ik zal de Kamer natuurlijk wel informeren over de uitkomsten.

De grote steden hebben deze discussie met elkaar al gevoerd. Daarom hebben de andere steden zich achter dit verzoek geschaard, terwijl zij zelf zeggen dat dit bij hen niet zo'n probleem is. Het is echt een Amsterdams probleem. Dit heeft vaak ook met de inrichting van een stad te maken. De ene stad is nu eenmaal anders ingericht dan de andere. De hoeveelheid bakfietsen heeft soms ook effect. Zo zijn er meerdere redenen. Nogmaals, bij de andere steden is dit in mindere mate een probleem. Ik begin daarom met een gesprek met Amsterdam. Ik denk namelijk dat maatwerk in dezen veel meer kan oplossen dan generieke maatregelen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wanneer denkt de Minister ongeveer met die resultaten te kunnen komen? Als het een kwestie van een aantal weken is, zouden wij als Kamer ook kunnen beslissen om tot dat moment met het AO te wachten. Die afweging kunnen wij maken als wij weten wanneer de Minister met haar brief komt, waarna wij er relatief snel over zouden kunnen spreken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat hangt ervan af wanneer Amsterdam met een brief komt. Ik vind het moeilijk om dit voor een ander te zeggen.

Mevrouw Cegerek heeft gevraagd waarom er in de snorfietsenbrief niets over het milieu stond. Dat komt doordat dit al is beschreven in eerdere brieven van de Staatssecretaris, van juli 2013 en december 2013, die ook voor dit AO geagendeerd zijn. De vraag van Amsterdam, waarop ik met mijn brief reageer, ging vooral over het veiligheidsaspect. De milieuvraag-

stukken krijgen dus aandacht in die andere brieven en de Staatssecretaris zal daarop straks ingaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als ik de Minister goed begrijp, is het dus mogelijk om de wet zo aan te passen dat gemeenten wel kunnen experimenteren met een helmplicht. Het kan zijn dat de Minister dat niet wenselijk vindt, maar juridisch is dat mogelijk. De Minister staat positief tegenover experimenten met 30 kilometerwegen. Wil zij daarbij de scooters op de rijbaan laten rijden zonder helm? Heb ik de Minister zo goed begrepen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is een tweeledige vraag. Ten eerste kun je inderdaad de experimentenwet aanpassen. Dan gaat het niet alleen om de helmplicht, maar om veel meer dingen. Je moet een en ander dan zo omschrijven dat je dingen niet alleen mogelijk kunt maken, maar ook onmogelijk. Ik denk dat dit nog een flinke politieke discussie zal opleveren. De tweede vraag is of ik positief sta tegenover 30 kilometerwegen. Ik wil dit met Amsterdam bespreken als een van de mogelijke opties. Wij moeten goed bekijken wat wel en niet werkt. Wij zien dat de elektrische fiets ook steeds vaker gebruikt wordt; die heeft ook een bepaald tempo. Bij 30 km/u kun je prima met een snorfiets op de weg rijden zonder dat je per se een helm hoeft te dragen. Nogmaals, ik sta open voor het gesprek. Ik heb al afgesproken dat wij om tafel gaan zodra Amsterdam met een brief komt. Ik bekijk graag welke concrete maatregelen Amsterdam zelf kan nemen en hoe wij daarin een rol kunnen spelen. De Minister van Veiligheid & Justitie, de heer Opstelten, heeft onlangs ook al maatregelen met betrekking tot snorfietsers aangekondigd. Die hebben te maken met strengere handhaving en hogere boetes. Het vraagstuk staat bij ons op het netvlies, maar ik ben er niet voor om op een relatief kleine groep vervelende overtreeders meteen een heel nationaal systeem los te laten. Dat is de boodschap.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik zal geen voorbeelden geven op welk punt de VVD voor een kleine groep wel maatregelen neemt. Ik weet nog dat ik de eerste keer dat ik met dit onderwerp bezig was, als antwoord van de Minister kreeg dat de helmplicht niet kon omdat er mensen waren met een Zeeuws kapje. Dus ik ben al heel blij dat zij een stuk opgeschoten is en wil gaan overleggen. In Amsterdam heb ik namelijk weinig snorfietsers op het fietspad gezien met Zeeuwse kapjes, maar wie weet. Nu heb ik even gebeld met een paar juristen. Die zeggen allemaal dat een wet experiment helmplicht G-4 gewoon in Nederland zou moeten kunnen. De Minister kan dus wel zeggen dat ze het niet wil, maar juridisch kan dat toch gewoon? Of mis ik nu iets?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb gezegd dat wij een nieuwe wet kunnen gaan maken die het wel mogelijk maakt. Ik zeg alleen dat het nu juridisch niet kan en dat ik in de discussie met Amsterdam eerst wil bekijken wat de beste oplossing is voor het probleem, voordat wij generieke wetgeving gaan maken voor een specifiek probleem. Verder heb ik niet gezegd dat het niet meer kan vanwege de Zeeuwse kapjes, maar ik vind het soms leuk om over de historie te vertellen. Dat er geen helmplicht is voor snorfietsen is zo ontstaan omdat vroeger veel vrouwen klederdracht droegen. Daarom werd er een voertuig gecreëerd dat langzamer ging en waar je zonder helm op kon zitten. Je had niet alleen Zeeuwse kappen, vrouwen hadden vroeger ook totaal andere coupes. Daar zaten ook wat meer gestylede kapsels bij. Ik vind het mooi om af en toe over die oude folklore te vertellen om erop te wijzen dat het niet voor niets ooit zo ontstaan is. Sommige dingen moeten wij misschien ook niet afschaffen. Je weet nooit wat er weer in komt.

Tot slot kom ik op de vraag van de ChristenUnie-fractie waarom de geluidswinst bij Hoevelaken niet gebruikt wordt ten bate van de omwonenden. Er moet onderscheid gemaakt worden tussen sanering en naleving van geluidsproductieplafonds. Wij hebben sanering ingesteld omdat die geluidsproductieplafonds op een aantal plekken al niet gehaald gingen worden. Wij willen het terugbrengen, ook op het moment dat wij het ergens aan het aanpakken zijn. Dan bekijken wij of er gesaneerd moet worden omdat wij het geluidsproductieplafond niet halen of niet. Effecten van die saneringsmaatregelen leiden tot het halen van die plafonds. Wij sturen ook op naleving om die te kunnen halen, maar als je een geluidsplafond hebt, dan is dat ook gewoon je plafond. De ruimte die daarbinnen zit, kun je gewoon gebruiken. Het is niet de bedoeling dat wij weer onder die plafonds gaan zitten. Dat is eigenlijk dezelfde systematiek als bij het NSL.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik weersta de verleiding om op het laatste punt in te gaan, want daar is genoeg over gediscussieerd en de meningen daarover zijn wellicht verschillend, maar ik wil nog inzoomen op de verlichting op snelwegen. Volgens mij is de Minister daar ook verantwoordelijk voor. Haar beantwoording ging heel erg snel. Ik heb begrepen dat het tijdstip waarop de verlichting op snelwegen uitgaat op basis van argumenten vanuit de samenleving verder naar achter is geschoven. De lichten gaan dus niet meer uit om 21.00 uur maar om 23.00 uur. Heeft de verkeersveiligheid daar ook een rol bij gespeeld? Zijn de ervaringen meegenomen van snelwegen rondom de Veluwe waar standaard de verlichting uit is? En zijn de effecten op milieu en biodiversiteit hierin meegewogen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De volgende kaders zijn gehanteerd. Die worden per locatie ook nog specifiek bekeken. Voor verkeersveiligheid zijn dat het aantal weggebruikers, de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie, de weefvakken, tunnels en dergelijke. Het gaat om de vraag welke specifieke plekken extra moeten worden verlicht omdat de situatie er net wat moeilijker en complexer is. Daarnaast zijn er ook milieuaspecten aan de orde zoals te realiseren energiebesparing, beperking van de lichtvervuiling, natuurwaarden en fauna. Die spelen ook een rol. Wij hebben inderdaad onlangs besloten om op een aantal plekken de verlichting iets langer aan te houden. Dat hebben wij niet zo zeer gedaan omdat wij veel meer ongevallen hadden, maar omdat het onveiligheidsgevoel op een aantal plekken groot was. Als mensen zich minder veilig voelen, heeft dat ook weer effect op het rijgedrag. Omdat wij die verlenging konden realiseren met relatief beperkte middelen, hebben wij dat gedaan en het daarmee weer verkeersveiliger gemaakt. Dat heeft een rol gespeeld bij die overweging.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik begrijp dat voornamelijk gevoelens van verkeersveiligheid een rol hebben gespeeld. Ik heb begrepen dat er op dit moment geen objectief toetsingskader is op basis waarvan verlichting gedimd wordt of volledig aanstaat. Zou de Minister het een goed idee vinden om met zo'n toetsingskader te komen? Natuurlijk heb ik oog voor de gevoelens in de samenleving, maar enige objectiviteit in deze discussie zou ik ook waarderen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik noemde net de kaders: aantallen weggebruikers, overzichtelijkheid van de verkeerssituatie, weefvakken, tunnels, milieuaspecten enzovoort. Het gaat niet alleen om gevoelens, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) of die andere verkeersveiligheidsonderzoekorganisatie heeft er al eerder naar gekeken. Die heeft gezegd dat het mogelijk was, maar ook aangegeven dat de kans op ongevallen op dat eerdere

tijdstip net weer wat groter is dan op dat latere tijdstip. Ik doe dit natuurlijk vanuit een bezuinigingsoptiek, maar waar het kon met niet al te veel kosten heb ik de verlichting in stand gelaten tussen 21.00 uur en 23.00 uur.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we aan het eind gekomen van de termijn van de Minister. Ik vat één toezegging samen die zij gedaan heeft. De Minister zal de Kamer zo snel mogelijk na afloop informeren over de uitkomst van een gesprek met Amsterdam over de overlast van scooters en bromfietzers en de oplossingen voor die problematiek. Is dat goed samengevat?

Dan dank ik de Minister voor haar bijdrage, want zij gaat ons nu verlaten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Het is weer even wennen na het reces. Ik moet weer even «in gear» komen. Het is goed om met de leefomgeving te beginnen. Het is een breed onderwerp. Zo zie je de verschillende onderwerpen die onder milieubeleid vallen. Binnenkort ontvangt de Kamer het voorstel voor de modernisering van het milieubeleid van mij. Het is goed dat wij met dit brede onderwerp beginnen, want milieubeleid heeft te maken met gezondheid. Mevrouw Van Veldhoven vroeg: het gaat toch niet om de norm maar om de gezondheid? Dat ben ik helemaal met haar eens. Ik zie een norm als een richtlijn. Gelukkig is die Europees in het milieubeleid.

Mevrouw Dik-Faber riep over roet dingen als: ambitieuzer, actie en sneller! Maar in een aantal dingen lopen wij heel erg voorop in Europa. Roet is daar een van. Het is belangrijk dat milieubeleid breder gevoerd wordt dan Nederland omdat fijnstof, wat wij daar ook tegen doen, gewoon de grens over waait. Het beïnvloedt de gezondheid, maar roken, overgewicht en te weinig lichaamsbeweging staan nog steeds bovenaan de lijst van risicofactoren. Dan volgen de risico's als gevolg van luchtverontreiniging, fijnstof en zaken als alcoholgebruik en verkeersongevallen. Fijnstof staat daarmee in de top tien van factoren die de gezondheid schaden. Wij hebben het dus over luchtkwaliteit. Ik ken deze commissie. Ik zal mijn inleiding wat korter houden en concreet worden, want dat wil zij graag.

Allereerst kom ik op de gezondheidsnorm. De heer Dijkstra stelde om niet meer te doen dan de norm halen. De norm is een richtlijn, maar ik wil heel graag inzetten op bronbeleid. Ik vind dat wij moeten bekijken wat wij aan de voorkant doen met milieubeleid. Dat geldt wat mij betreft ook voor klimaatbeleid. Gelukkig is daar een hoop in veranderd. Milieubeleid is Europeesbreed ontwikkeld. Om ervoor te zorgen dat er structureel iets verandert, is het belangrijk dat wij aan de voorkant bronbeleid voeren binnen een level playing field. Ik weet dat de heer Dijkstra daar erg op gesteld is. Dat is terecht, want je moet gelijke omstandigheden creëren. Dan kunnen wij aan de norm toetsen of ons bronbeleid goed is. Ik kom later terug op de opmerkingen van mevrouw Van Veldhoven over de positieve meetmomenten van 2012–2015.

Ik wil het eerst even hebben over meten en rekenen. Deze discussie voeren wij regelmatig en dat vind ik goed. Wij hebben hier eerder een dertigledendebat over gevoerd, breeduit over SRM-1 en SRM-2 en over de manier waarop wij daarmee omgaan. Wij maken berekeningen. Die voldoen aan Europese normen. Wij laten het RIVM toetsen of die rekenmethodes kloppen, of wij dat goed doen en of wij daaraan voldoen. Met de metingen toetsen wij de berekeningen op verschillende punten, maar een meting zegt alleen iets over de plaats waar is gemeten op dat moment. Voor het bepalen van de luchtkwaliteit in Nederland worden meestal modelberekeningen gebruikt. Die zijn vastgelegd in formele Europese regels. Het RIVM vergelijkt die met metingen. Zo nodig worden de rekenmodellen herijkt. In 2013 heeft het RIVM een uitgebreide audit uitgevoerd naar de betrouwbaarheid van die rekenmodellen. Voor dit

onderzoek zijn op 400 locaties stikstofdioxidemetingen vergeleken met de resultaten. Bij die toets is gebleken dat de berekeningen voldoen. De Kamer heeft dat rapport toegezonden gekregen.

Mevrouw Van Veldhoven zei: u neemt een gunstig moment, de PM_{10} 2011, 2012 en het tweede getal op 1 januari 2015. Dat zijn de twee momenten waarop wij aan de norm moeten voldoen. In de NSL-monitoringsrapportage geven wij aan of wij verwachten dat wij er komen. Mevrouw Van Veldhoven zei: in 2015 is de hoeveelheid fijnstof drie keer meer geworden dan in 2012. Er zijn wisselende omstandigheden vanwege meteorologische invloeden maar ook vanwege invloeden uit het buitenland. Daardoor ontstaan schommelingen, maar de brede trend is dalend.

Daar wil ik ook gelijk op ingaan in de richting van de heer Van Gerven. Hij zei: u bent wel heel positief, dat is allemaal veel te positief. Ik onderscheid twee dingen. Ik zie een goede trend maar tegelijkertijd knelpunten en problemen die wij moeten oplossen en dat zijn niet de makkelijkste. Uiteindelijk blijven immers de pieken en knelpunten over waar wij hard voor aan de bak moeten. Dat ben ik met mevrouw Dik-Faber eens; er moet actie komen. Ik ben van deze commissie gewend dat zij ambitieus is en mij toedicht dat ik zo'n invloed heb op Europa dat ik 27 landen in één week op de koers heb die mijn parlement wil. Ik ben in ieder geval trots als ik in Europees verband praat over milieuwensen, want ik kan altijd zeggen dat mijn parlement daar zeer achter staat en mij alleen maar stimuleert om dat verder te doen.

Mevrouw Van Tongeren zei dat de luchtkwaliteit op alle locaties moet voldoen. Ja, er moet op alle locaties aan een en ander worden voldaan. Zij noemt 1.400 toetspunten, maar zij moet daar het volgende bij zeggen. Als je op die 1.400 toetspunten uitkomt, dan moet je ook alle onzekerheden meenemen. En «onzekerheid» zegt het al: dat is een zekerheid waarvan niet duidelijk is of die zeker is. Het is een onzekerheid. En er zijn wel 330.000 toetspunten. Dus wij moeten de zaken wel in perspectief blijven zien. Tegelijkertijd ben ik het zeer met haar eens dat wij de problemen moeten oplossen en dat op alle locaties aan een en ander moet worden voldaan. Dat onderscheid wil ik daarin aanbrengen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben erg blij dat de Staatssecretaris zegt dat wij op alle plekken aan een en ander moeten voldoen, maar nu citeer ik uit de brief van Milieudefensie, waarin een en ander netjes op een rijtje wordt gezet en die de Staatssecretaris ongetwijfeld ook heeft gekregen: de fijnstofnorm werd in 2012 niet gehaald en het aantal knelpunten stikstofdioxide is in 2012 toegenomen, niet afgenomen. De Staatssecretaris legt die 1.400 punten uit in verhouding tot de hoeveelheid meetpunten. Vervolgens wordt gevraagd: moet je niet onder de norm mikken? Dat is dezelfde vraag die ik de Minister stelde. Als je er al een beetje overheen zit, niet zeker weet of je hem haalt en de volksgezondheid belangrijk vindt, moet je er dan niet onder gaan zitten in plaats van er precies – met de hakken over de sloot – op te mikken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Nu sturen wij aan op een discussie die wij al eerder hebben gevoerd, namelijk over de bandbreedte. Er zijn onzekerheden die naar boven werken en er zijn onzekerheden die naar beneden werken. De veilige norm is de richtlijn, maar uiteindelijk gaat het om onze gezondheid. Daar gebruiken wij de norm voor. Dat doen wij door middel van bronbeleid. Tegelijkertijd zijn er belangen en willen wij groeien. Dat heeft de Minister ook uitgelegd. Er zijn allerlei zaken die meewerken. De norm is de belangrijkste richtlijn. Ik vind het belangrijk dat wij onder de norm uitkomen. Ik deel van harte de uitspraak van de Minister: op het moment dat wij dat niet doen, moeten wij bekijken of wij maatregelen kunnen treffen waarmee wij wel daaronder uitkomen. Met een

bandbreedte creëren wij nieuwe normen. Ik denk dat wij die weg niet op moeten gaan. Mevrouw Van Tongeren weet dat ik daar zo over denk.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ook het RIVM zegt dat wij het niet halen. Dat betekent dat je niet moet afwachten en achteraf moet constateren dat je de normen niet hebt gehaald. Dat betekent dat je nu in actie moet komen zodat je zeker weet dat je die normen haalt. Ik ben benieuwd wat de Staatssecretaris daarvan vindt. Wij hebben natuurlijk al uitstel gehad op het gebied van de luchtkwaliteitsnormen. Deelt de Staatssecretaris de mening dat wij nu in actie moeten komen om zeker te weten dat wij die normen halen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Als je kijkt naar het NSL en naar wat wij doen in de richting van de veehouderij, dan zie je dat wij extra zaken doen. Ik wil de norm halen en acties ondernemen die daarop gericht zijn. Tegelijkertijd zijn er een aantal problemen. De veehouderij is daar een van. Eén luchtwater per boerderij helpt niet. Er moet regionaal beleid worden gevoerd, want het gaat ook over de achtergrondconcentraties. In Asten en Nederweert is men bezig met een regionaal plan, een regionale aanpak. Dat is de bedoeling. Ja, er moet actie komen. Ja, wij moeten op alle plekken de normen halen, maar ik denk niet dat het de goede weg is om te zeggen dat wij de norm maar vast lager moeten leggen zodat wij zeker weten dat wij onder de norm blijven. Wij moeten zoeken naar bronbeleid. Dat zie je in het verkeer. Wij willen strenge Europese normen. Wij willen het liefst dat elke scooter en snorfiets straks elektrisch is. Dan zullen wij ruim onder de normen uitkomen. Wij moeten niet nu zeggen: laten wij de norm maar verlagen. Nee, wij moeten inzetten op actie en bronbeleid, ervoor zorgen dat wij de norm halen en bekijken of wij onzekerheden kunnen minimaliseren. Het RIVM zegt ook dat onzekerheden inherent zijn aan metingen en berekeningen. Soms is iets hoger of lager. Het gaat om de kwaliteit van het rekensysteem. Die is goed. Ondertussen zullen wij moeten inzetten op het oplossen van die laatste problemen. Dat is niet eenvoudig, want wij hebben een aantal omstandigheden waarin het ingewikkeld is om oplossingen te vinden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Soms is het een spel van woorden maar de afspraken die wij in Europa hebben gemaakt, zijn geen richtlijnen. Dat is een norm, een maximumgrens. Wij hanteren de 120 of 130 kilometer ook niet als richtlijn, waarbij uitschieters naar 150 ook oké zijn. Het is een maximumgrens. Je moet er dus voor zorgen dat je er echt niet boven komt. Dat is wat anders dan een richtlijn, ook al heet dat zo in Europa. Maar ik heb een vraag over de veehouderij. Ik zie een verschil tussen het rapport en de brief van de Minister. Daar wil ik graag helderheid over. In de brief van de Minister staat: «De concentraties bij woningen met overschrijdingen worden voor gemiddeld 80% bepaald door andere bronnen (achtergrondconcentratie). Dit betekent dat emissiereducties bij de naastgelegen veehouderijen veelal niet voldoende zijn om de overschrijding weg te nemen.» En in het rapport lees ik op pagina 74: «De achtergrondconcentraties in gebieden met veehouderijen zijn relatief hoog.» Dan denk ik: dan staat in het rapport wat die andere bronnen zijn. Vervolgens staat er: «Dit komt mede door de cumulatieve fijnstofuitstoot van alle veehouderijen in of nabij een dergelijk gebied.» Dus de brief van de Minister zegt: die fijnstofuitstoot ligt niet aan de veehouderij maar aan andere dingen. En het rapport zegt: die achtergrondconcentratie komt ook door de veehouderijen. Wat is het nu? En hoe pakken wij de veehouderijen effectief aan om ervoor te zorgen dat wij die fijnstofuitstoot echt verminderen? Blijkbaar veroorzaken ze namelijk niet alleen overlast in hun directe omgeving maar ook bij twee, drie boerderijen verderop. Zo zijn ze onderdeel van elkaars achtergrondconcentratie, is dan mijn conclusie.

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

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Klopt dat en hoe lossen wij dat op?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat zei ik net: er moet een regionaal plan zijn. Je lost het niet op per boerderij. Een hele regio moet in de benen om ervoor te zorgen dat die achtergrondconcentratie naar beneden gaat. Dat zie je nu gebeuren in Asten en Nederweert. Daar zijn ze gemeentelijk/regionaal aan een plan begonnen om in gesprek te gaan met de intensieve veehouderij om breder te kijken dan individuele oplossingen per boerderij, want dat is de oplossing niet. Dat vind ik belangrijk, want ik ben in die regio geweest; daar moet je ook met z'n allen aan het werk om het op te lossen. Dat zal individueel niet gaan helpen.

Ik ben het met mevrouw Van Veldhoven erover eens dat het in Europa «richtlijn» heet; het is een norm. Die norm moet gewoon gehaald worden. Daar gaan wij voor. Daar zullen wij maatregelen voor moeten treffen. Het gaat steeds beter en de trend is goed, maar je zult heel erg creatief en consequent moeten zijn om de hardnekkige punten op te lossen. Zij heeft de Minister net gehoord: als wij de stikstofdioxidenorm niet halen die geldt per 1 januari 2015, dan zullen wij in de breedte moeten bekijken welke maatregelen nodig zijn. Dan wordt er wat mij betreft niets op voorhand uitgesloten.

De **voorzitter**: De vragen en antwoorden kunnen iets puntiger.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Die toezegging van de Minister had ik ook gehoord. Ik dank de Staatssecretaris voor haar samenvatting daarvan. Dat op voorhand niets wordt uitgesloten, lijkt mij heel belangrijk bij dat soort kwesties. Maar ik wil even terug naar de veehouderijen. De Staatssecretaris zei: het ligt ook aan andere dingen dan de veehouderijen. Uit het rapport blijkt echter dat het vooral aan de veehouderijen zelf ligt. Dat de ene boerderij consequenties heeft voor drie andere betekent toch dat je bij die ene boerderij de oplossingen zult moeten vinden die ook de drie andere ontlasten. Dat is een regionale aanpak, maar dat betekent toch per boerderij stevige maatregelen nemen. Wat gaan wij meer doen dan wij al deden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben het er helemaal over eens dat een en ander moet gebeuren per boerderij. Allereerst zijn dat de stimuleringsregelingen, de subsidieregelingen. Tegelijkertijd worden er ook gewoon eisen gesteld. Ik heb het verschil gezien in boerderijen en fokkerijen en weet hoe het kan en waarom het soms nog niet gaat. Daar zal bewegen moeten worden. Ik heb frequent contact met die twee regio's en met de ZLTO. Dat zijn niet altijd gemakkelijke gesprekken, want als grote groepen mensen moeten bewegen – wij praten over meer sectoren; ik hoef de chemiesector maar te noemen – dan moet iedereen tegelijk in de benen om het totale probleem op te lossen, maar dan moeten die maatregelen ook individueel worden genomen. Iedereen moet zich daaraan committeren. De heer Dijkstra bracht dit in perspectief: het zijn 179 woningen. Maar het zal ingewikkeld zijn om die problemen daar op te lossen. Daarvoor zal men aan de bak moeten. Dat zal moeten gebeuren, want er is gewoon een overschrijding.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Veel van mijn vragen zijn al beantwoord. Ik zie dat het goed gaat bij de gesprekken met de G-4. De Staatssecretaris is in gesprek en wij hebben bronbeleid, maar ik heb zorgen over het gebied met die intensieve veehouderij, want wij zijn er niet om bedrijven de nek om te draaien. Wij hebben daar ook vragen over gesteld. Die gaan met name over de concentraties ammoniak. Ik begrijp uit de stukken dat de achtergrondconcentratie ook uit het Ruhrgebied komt. Dat ligt dicht bij

de Peel. Daar moet een balans in worden gevonden. Werkt dat dan? De Staatssecretaris had het over een regionale aanpak. Kunnen wij daar echt stappen zetten? Houden wij bovendien rekening met de partijen die al stappen hebben gezet?

Staatssecretaris **Mansveld**: In die sector is een aantal voortrekkers. Ik heb een aantal boerderijen met fokkerijen gezien waar weinig meer op is aan te merken gelet op de dingen die ze voor elkaar hebben gekregen, maar die waren ook nieuw. Die mensen kunnen ook heel goed aangeven dat een paar kilometer verderop boerderijen staan waarvan zij heel goed weten – iedereen kent elkaar in zo'n regio – dat daar nog iets moet gebeuren. Dan is mijn vraag gelijk: wat doet u er zelf aan, aangezien u elkaar tegenkomt als u daar op zondag met de auto langsrijdt? Men is zich er heel bewust van dat het moet. Ik heb er vertrouwen in dat het ook gaat gebeuren, maar ik zal er ook bovenop blijven zitten, want ik wil ervan af dat ik met een zweep aan het einde van de rit sta. Ik wil gewoon dat er aan de voorkant goed gewerkt wordt en niet dat men denkt «wij doen maar wat» en ik voorbij kom met de zweep aan het einde van de rit. Ik wil niet dat dat mijn rol is. Bovendien getuigt dat niet van zorgvuldig omgaan met gezondheid.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik begrijp dat de Staatssecretaris er zelf bovenop zit maar dat zij ook vertrouwen heeft in wat de regio op dit moment doet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ik heb een aantal vragen gesteld over de veehouderij en daarbij Brabant als voorbeeld genoemd. Ik stelde specifiek de vraag of de Staatssecretaris inzicht heeft in hoe het zit met lucht-wassers in andere provincies. Zij heeft het nu over het nemen van maatregelen. Dat is natuurlijk goed, maar het is ook van belang dat wij erachteraan zitten zodat ze ook worden uitgevoerd. Ik zou graag willen weten wat de Staatssecretaris hieraan doet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Jaarlijks wordt er gemeten. Er wordt gekeken of er vorderingen zijn. Ik zei al: we moeten onder de norm uitkomen. Dat is belangrijk. Bij de intensieve veehouderij gaat het om specifieke gebieden. In andere delen van het land vindt dat niet plaats. Dat komt door de spreiding en de wisseling tussen akkerbouw en veehouderij. In de omgeving van Nederweert, Asten en Someren is de veehouderij niet alleen zeer intensief per boerderij maar ook in het hele gebied.

De **voorzitter**: Sommige leden zijn door hun interrupties heen. Ik kan straks wat soepeler zijn met interrupties of wij kunnen een tweede termijn doen. Ik mik voorlopig op het laatste, maar daarvoor is het goed om te weten hoe u de rest van uw betoog structureert, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik maak even het onderwerp NSL, meten en rekenen af. Dan heb ik nog PM_{2,5}, fijnstof, Europa en geluid. Mevrouw Dik-Faber zei dat er meer meetpunten nodig zijn. Die discussie heb ik eerder met de Kamer gevoerd. Het meetnet voldoet aan de Europese eisen. Het meten dient om die berekeningen te iken. Meer meetpunten voegen niets toe aan het inzicht in de huidige concentraties. De heer Van Gerven heeft gezegd dat maar 25% van de afgesproken maatregelen is uitgevoerd. Hij had het ook over de black spots, de veehouderij. Ik ben al ingegaan op de veehouderij. De uitvoering van de maatregelen ligt op schema. De uitvoering moet voor 1 januari aanstaande gereed zijn. Er zijn nog knelpunten. Dat is het restprobleem, waar wij nu de rest van het jaar naar kijken. Dat geldt ook voor fijnstof en

de veehouderij. De heer Van Gerven zegt «maar 25% uitgevoerd», maar wij liggen op schema. Wij denken dat het voor 1 januari gaat lukken.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik wil nog even terug naar het meetnet. Ik heb een pleidooi gevoerd voor meer meetpunten om roet inzichtelijk te maken. Er ligt een door de Tweede Kamer aangenomen motie (33 750-XII, nr. 44) voor een landelijk meetnet voor roet. Wij hebben daar echt meer meetpunten voor nodig, want er zijn er absoluut onvoldoende. Als je de emissies echt goed in kaart wilt brengen en uiteindelijk tot een norm wilt komen, zul je eerst die gegevens moeten hebben. Vandaar mijn pleidooi om tot een landelijk meetnet te komen, conform de door de Tweede Kamer aangenomen motie. Ik heb begrepen dat de Staatssecretaris beperkt beschikbare gegevens breder bekend wil maken. Dat is goed, maar er moeten ook echt meer meetpunten komen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zeg mevrouw Dik-Faber toe dat ik deze vraag voor zal leggen en dat het aantal meetpunten wordt meegenomen in de rapportage van het RIVM. Ik denk dat dat het beste is, want dat gaat er nu naar kijken en brengt een rapportage uit. Daar kan dit punt in worden meegenomen.

De Partij van de Arbeid-fractie heeft een vraag gesteld over het Europees bronbeleid in relatie tot auto's. Het RIVM heeft op mijn verzoek onderzocht hoe wij ervoor zouden staan als de Europese emissienormen voor voertuigen het beoogde effect zouden hebben gehad. Dat rapport is beschikbaar op de website van het RIVM. Daaruit blijkt dat wij geen knelpunten meer zouden hebben gehad als de Euronorm het beoogde effect zou hebben gehad.

De heer Van Gerven vroeg wat wij kunnen doen om zo min mogelijk vervuilende auto's op de weg te krijgen. Ik zou zeggen: morgen iedereen elektrisch rijden. Wij zijn op dat punt nummer twee in Europa. Ik hoop dat wij die ambitie voort kunnen zetten en dat doel uiteindelijk bereiken. De Euronormen zorgen ervoor dat alle auto's schoner worden. Wij hebben net besloten om voor bepaalde categorieën oldtimers wegenbelasting te laten betalen. Ik heb het effect daarvan ook in de krant gelezen: de export van oldtimers is enorm toegenomen.

Mevrouw Cegerek heeft gevraagd of Euro 6 snel genoeg wordt ingevoerd. De Euro 6-norm voor vrachtwagens is al ingevoerd per 1 januari 2014. De Euro 6-norm voor personenauto's is per 1 september 2015 verplicht voor nieuwe auto's. Daarvoor is het belangrijk dat de praktijkemissies worden getoetst. Dit wordt waarschijnlijk verplicht per 1 januari 2017.

De Partij van de Arbeid-fractie vroeg of er overleg is met Eindhoven en Arnhem over milieuzones. Ja, elke drie maanden hebben wij een bijeenkomst met alle wethouders, want het is heel belangrijk dat wij ten aanzien van de knelpunten een gezamenlijk beleid voeren. Er werd gevraagd of er gelijk beleid wordt gevoerd. De gemeentebesturen proberen van elkaar te leren en gelijke zaken te doen. Maar daar gaat de gemeenteraad over. In Utrecht heeft de raad het voorstel van het college bijvoorbeeld geamendeerd. Tegelijkertijd is daar een milieuzone ingevoerd en een aantal grote stappen gezet. Ik vind dat een en ander zo uniform mogelijk moet gebeuren. Tegelijkertijd hebben wij een democratisch systeem, waarin de raad uiteindelijk graag zijn eigen besluit wil nemen over de lokale situatie. Dat is terecht. Wat de knelpunten betreft is het een zeer prettig overleg, omdat je bij elkaar zit en iedereen zijn eigen problemen maar ook oplossingen inbrengt. Wij proberen daarin uiteindelijk grote stappen te zetten, al zullen die aanvankelijk klein zijn, om de laatste barrières over te gaan en die knelpunten op te lossen.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ik was wel tevreden over het antwoord, maar het zou mooi zijn als de Staatssecretaris die uniformiteit meeneemt, want dat zorgt voor duidelijkheid voor iedereen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Van harte ja, maar de besturen moeten hun eigen raden overtuigen.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd naar de groene golf in gemeenten. De VNG heeft informatie op het ROMnetwerk geplaatst en verwijst voor kennis en expertise over de groene golf naar het team van Rijkswaterstaat. De gemeenten kunnen zo goed op de hoogte blijven. Er wordt actief voor gezorgd dat gemeenten de informatie en de kennis krijgen om daar stappen in te zetten.

Over roet heb ik een brief gestuurd en net een aantal zaken gezegd. Het RIVM zal daarin adviseren. Ik neem de vraag mee en ga ervan uit dat wij daarnaar kunnen kijken als het rapport van het RIVM komt. Er werd mij gevraagd om actie. Er moest actie worden ondernomen. Het is belangrijk dat andere landen zich ervan bewust zijn dat er een probleem is, want ik kan wel zeggen dat er een probleem is, maar ze zullen dat zelf moeten meten en constateren. Op dat moment moeten wij stappen zetten en bekijken hoe wij een en ander Europees kunnen aanpakken. Ik ben het echter helemaal met de woordvoerder eens en breng die onderwerpen met veel plezier op Europees niveau in, maar er is nu eenmaal een groot verschil tussen Europese landen op dat gebied.

Mevrouw Cegerek vroeg wanneer een plan van aanpak voor fijnstof naar de Kamer komt. In 2014 zal dat plan opgesteld worden. Het tijdstip is afhankelijk van de reactie van de Europese Commissie. Die nemen wij daarin mee. Dat plan zal dan direct naar de Kamer worden gestuurd.

Mevrouw Dik-Faber vroeg wat de ambitie is met betrekking tot fijnstof. Ik heb mijn ambitie gemeld. Die geldt ook voor fijnstof. Het uitgangspunt is dat wij de norm halen.

Mevrouw Dik-Faber zei nog iets over viertakt- en tweetaktmotoren en de Euro 2-norm voor snorfietsen. Vanaf 2017 geldt de Euro 4-norm. Daarmee vermindert de uitstoot. Ik wil niet zeggen dat er geen probleem is met de emissies van scooters, maar ik wil het ook graag relativiseren. De emissiebijdrage van scooters is wat fijnstof betreft kleiner dan 0,01% en wat stikstofdioxide betreft kleiner dan 0,1%. Ik vind het belangrijk dat wij die weg opgaan, maar ik wil het ook relativiseren op het totaal.

Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de stand van zaken van de uitvoering van haar motie (33 750-XII, nr. 46) over voertuigeisen en de controle in de winkel. Zoals ik in mijn eerdere brief aan de Kamer heb verwoord, vindt momenteel overleg plaats tussen de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de ILT om de controle op de voertuigeisen door de Rijksdienst voor het Wegverkeer aan te scherpen. Ik heb jaarlijks een ruime € 300.000 beschikbaar gesteld aan de ILT om de verkoopverboden te handhaven. Daarnaast analyseert de ILT in hoeverre de bevoegdheden nog verder kunnen worden uitgebreid om het toezicht in de praktijk nog scherper te kunnen vormgeven. Deze verbeterlagen zullen nog dit jaar plaatsvinden. Daar wordt de Kamer ook over geïnformeerd.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik kom even terug op het punt van de viertaktsnorscooter die er vanaf 2017 niet meer zal zijn, waardoor het probleem als vanzelf zal verdwijnen. Tenminste, dat is wat ik de Staatssecretaris hoor zeggen. Die tweetaktmotortjes scoren veel beter, maar volgens TNO is de emissie twintig keer zo hoog als bij een personenauto. Het zijn dus nog steeds zeer vervuilende vervoersmiddelen. Het is een klein percentage van de gehele vervuiling, maar het gebruik van snorscooters concentreert zich wel in bepaalde gebieden waar het een groot probleem blijft. Ik dring er daarom bij de Staatssecretaris op aan om dit probleem niet te klein in te schatten en hoog op de agenda te zetten en om zich conform de door de Kamer aangenomen motie in Europa sterk te maken voor een strakke norm teneinde fabrikanten te dwingen om schonere voertuigen te maken.

De **voorzitter**: U bedoelt dat viertakt schoner is dan tweetakt? U zei namelijk het omgekeerde.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ja, excuses. U hebt helemaal gelijk.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben het met mevrouw Faber eens dat daar een strak beleid op moet worden gevoerd, maar ook daarvoor geldt dat ik het liefst uitga van bronbeleid. Dat betekent dat er wordt overgegaan op elektrisch. Er moeten dus meerdere wegen bewandeld worden, vooral aan de voorkant, bij de bron. Bij de viertakt moet ervoor worden gezorgd dat er goed gehandhaafd wordt. Als tegelijk van viertakt naar elektrisch kan worden overgegaan, zou dat natuurlijk nog beter zijn. Ik probeer dus meerdere wegen te bewandelen, omdat ik denk dat we niet steeds met de zweep aan het einde van de rit bij de norm moeten staan, maar moeten bekijken hoe we via de bron onder elke norm uit kunnen komen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik probeer het toch wat scherper te krijgen. Ik ben het natuurlijk helemaal eens met de bronaanpak en ook de overstap naar elektrisch vind ik fantastisch. Ik ben het afgelopen jaar in China geweest, waar in bepaalde steden alleen nog maar elektrisch mag worden gereden. Je merkt direct het verschil; in China met zijn gigantische luchtvervuiling is de urgentie natuurlijk ook heel groot. We hebben echter Europa heel hard nodig om tot nieuwe normen te komen. Ik vind die normen zo belangrijk omdat je daarmee fabrikanten tot een schonere productie kunt dwingen. In de brief van de Staatssecretaris lees ik dat het Europese traject voor de ultrafijnstofnormen voor bromfietsen heel lastig is. Ik begrijp de moeilijkheid, maar toch wil ik heel graag van de Staatssecretaris horen wat haar ambitie is om dit in Europa te agenderen.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris moet nog beginnen aan haar blokje Europa, dus dat punt komt dan misschien nog voorbij.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dat biedt wellicht een ingang.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan daar kort over zijn. Lastig wil niet zeggen dat we maar op onze stoel blijven zitten en denken dat het aan ons voorbijgaat. Met lastig bedoel ik meer dat we andere landen moeten overtuigen, dat we Europa moeten overtuigen en dat we de normeringen moeten aanpassen. Dat is niet eenvoudig. Het moet telkens opnieuw worden geagendeerd en toegelicht. In een ander debat dat vanavond plaatsvindt, zal ik dat ook herhalen. Ik hoor van andere landen dat ik zeer trots kan zijn op dit ambtelijke apparaat qua kennis, vasthoudendheid en het steeds opnieuw inbrengen van onderwerpen. Dat is de attitude die we moeten hebben: steeds opnieuw andere landen bewust maken van het belang van scherpe normen en bronbeleid. Tegelijkertijd wil ik geen kop op Europees beleid; we moeten met zijn allen vooruit.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris vervolgt haar betoog. Is zij aanbeland bij het onderwerp Europa?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja. De Europese Commissie heeft vlak voor de kerstvakantie een aantal voorstellen uitgebracht op het gebied van luchtkwaliteit. De Richtlijn Luchtkwaliteit wordt niet aangepast. De reden daarvoor is dat te veel lidstaten momenteel niet de grenswaarde voor fijnstof en NO₂ behalen. Een illustratie daarvan is dat de Europese Commissie zeventien lidstaten in gebreke heeft gesteld vanwege de overschrijding van de fijnstofnormen. De komende tijd zet de Europese Commissie in op het handhaven van de verplichting in de Richtlijn Luchtkwaliteit. Momenteel ben ik bezig met het formuleren van een standpunt over het voorstel van de Europese Commissie dat ik de Kamer

zo spoedig mogelijk toestuur, in ieder geval voor het AO Milieuraad van 19 februari. Dat zal dus binnen twee à drie weken zijn. Tevens heb ik begrepen dat de Kamer graag een technische briefing over de voorstellen zou willen ontvangen. Daar zullen wij uiteraard voor zorgen.

Ook is een aantal vragen gesteld over geluid. De heer Van Gerven vroeg naar de stand van zaken met betrekking tot geluidsdemping aan de hsl bij Lansingerland. Ik ben daar inderdaad geweest. Ik vond dat het actiecomité aldaar goed georganiseerd is en goed over de inhoud communiceert. Dat stel ik bijzonder op prijs, omdat ik dan ook de dialoog goed kan aangaan en hoor en wederhoor een stuk makkelijker wordt. De eerste fase van de pilot, het aanbrengen van absorberende platen, is afgerond. Daar besteden we nu de werking van. Eind februari kom ik hierop terug bij de Kamer.

De heer Van Gerven heeft een vraag gesteld over kunststof remblokken. Bestaande wagons kunnen nu stiller worden gemaakt door de gietijzeren remblokken te vervangen door kunststof blokken. De ombouw wordt onder andere gestimuleerd door een bonusregeling van ProRail voor wagons die stil zijn gemaakt.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik wil graag wat meer duidelijkheid hebben over de laatste twee punten. De groep die actief is in Lansingerland wil een stuk op proef laten overkappen. Hoe staat de Staatssecretaris daartegenover? Mijn andere vraag heeft betrekking op het differentiëren van overlast en het belasten daarvan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Uit handen van het comité heb ik inderdaad een rapport mogen ontvangen over de overkapping. Ik ben dat aan het bestuderen. Ik zal daarop reageren, want het is zinloos als mensen je dingen geven waar je vervolgens niet op reageert. Dat loopt op dit moment dus. Ik ben daar recent, in december, geweest. Op de differentiatie kom ik zo meteen terug.

De heer **Van Gerven** (SP): Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer ze geoordeeld zal hebben over het voorstel uit Lansingerland?

Staatssecretaris **Mansveld**: Voor 1 maart. Ik hoop dat de ambtenaren die meeluisteren mij dit niet kwalijk nemen. Meestal probeer ik een indicatie te krijgen of dat haalbaar is; ik ga ervan uit dat het haalbaar is. Komen er sensoren voor de treinen langs het spoor? Daar bestaan geen plannen voor. We richten ons op de geluidsproductieplafonds. Mevrouw Van Veldhoven heeft een vraag gesteld over trillingen. Daar kom ik voor de zomer op terug. Ik ben bezig om hierover onder andere in samenspraak met het RIVM een standpunt te vormen. Het is een belangrijk onderwerp, want ik hoor er vaak over als ik in het land ben. Ik kom voor de zomer naar de Kamer met een ontwerp voor een Algemene Maatregel van Bestuur over de differentiatie van tarieven. Ik heb al eerder met de Kamer gesproken over de mogelijkheid tot differentiatie van tarieven met betrekking tot duurzaamheid en goederenwagons. Ik vind het belangrijk dat we naar de mogelijkheid van differentiatie van tarieven kijken om bepaald beleid te stimuleren. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd naar de voortgang van SWUNG II. In maart 2013 heb ik de Kamer over de inhoudelijke hoofdlijnen geïnformeerd. Dat werken we nu samen met de bestuurlijke partners uit. Ik verwacht hier in het voorjaar van 2014 een besluit over te kunnen nemen. De uitwerking geschiedt ook in nauwe samenhang met de planning ten aanzien van de Omgevingswet. Overigens vind ik het heel prettig dat ik in deze commissie altijd veel dingen kan toezeggen. Dat er eerder vragen zijn dan dat ik iets kan opsturen, betekent dat de leden min of meer ongeduldig staan te trappelen.

Dan kom ik bij het geluid in samenhang met de JSF. De geluidsbelasting rondom militaire luchthavens is begrensd door militaire aanwijzingen en vanwege luchthavenbesluiten. Net als bij de civiele luchthavens zijn er normen gesteld, bijvoorbeeld in de vorm van een zonerings. Ik ga er dan ook van uit dat er binnen de grenzen kan worden gebleven. Zo niet, dan moeten er maatregelen worden genomen. Dat ligt bij Defensie. Ik weet bijna zeker dat ik een of twee vragen niet beantwoord heb. Ik hoop dat de Kamerleden mij daarop kunnen attenderen.

De **voorzitter**: Wij hebben uiteraard een tweede termijn om die eventuele vragen te kunnen inventariseren. Ik weet dat de heer Van Gerven had gezegd dat hij om kwart voor vier weg moest. Wil hij toch nog gebruikmaken van een korte tweede termijn?

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor het feit dat zij met een voorstel komt over de differentiatie. Ik geloof namelijk dat de heer Paulus Jansen daar twee jaar geleden al een opmerking over heeft gemaakt. Het duurt lang, maar we hopen dan ook dat de uitkomst heel mooi zal zijn.

Misschien kan de Staatssecretaris ook nog iets zeggen over gevoelige bestemmingen bij risicolocaties. Wij hebben heel veel discussie gehad over kwetsbare gebouwen, zoals scholen, bejaardenhuizen en verzorgingshuizen, dichtbij snelwegen. Daar zijn allerlei normen voor. Een van die normen stelt dat het niet goed zou zijn om met nieuwe projecten te komen op plekken waar het niet pluis is. Ik vraag de Staatssecretaris om aan te geven of dat inderdaad niet gebeurt.

De **voorzitter**: Ik was nog vergeten te melden dat mevrouw Dik-Faber ook eerder weg moest. Ik denk naar dezelfde verplichting als de heer Van Gerven.

Mevrouw Van Tongeren, u moet ook weg? Dan geef ik u direct het woord voor een korte tweede termijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Dank voor de coulance en excuses voor het feit dat dit debat daardoor een tikkeltje rommelig verloopt. Het onderwerp is echter niet minder belangrijk. Mijn zorgpunt blijven de berekeningen, de marges en de vraag of we het gaan halen. Desnoods zou ik een schriftelijke reactie willen op de puntenlijst waar Milieudefensie mee komt. Milieudefensie zegt uit de rapporten van het RIVM te kunnen halen waar we het niet halen. Ik hoor dus graag van de Staatssecretaris waar het niet klopt. Ik heb de lijst een paar keer voorgelezen. Als de punten wel kloppen, dan kan de Staatssecretaris toch niet volstaan met te zeggen: we wachten tot 2015, 2016 en dan zien we wel waar we staan? Ik parafraseer de woorden van de Staatssecretaris misschien wat onaardig. Dan moet je van tevoren maatregelen nemen. Ook wil ik graag een antwoord op de vraag of het klopt dat er in deze ingewikkelde modellen en berekeningen een onzekerheidsmarge van 20, 25% zit.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Voorzitter. Ik kom even terug op het geluid van wagons. Ik had al aangegeven dat het streven moet zijn om alle wagons stiller te maken. De Staatssecretaris heeft daar wel op geantwoord, maar ik had nog de specifieke vraag gesteld of we op den duur niet moeten toewerken naar een verbod. Kan zij daar alsnog op antwoorden?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Mijn vraag gaat vooral over de onzekerheidsmarges. De Staatssecretaris is heel helder: zij wil die norm gewoon halen maar of we die norm halen is onzeker omdat de berekeningen in de modellen grote onzekerheidsmarges bevatten. Het RIVM doet een aantal heel concrete aanbevelingen voor het reduceren

van die marges. Natuurlijk heb je altijd te maken met onzekerheidsmarges naar boven en naar beneden die je niet helemaal kent, maar die zijn nu wel heel groot. Het RIVM doet die aanbevelingen niet voor niets. Welke van die aanbevelingen is de Staatssecretaris voornemens om over te nemen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Ik had weinig concrete vragen gesteld, maar ik heb wel een goed beeld gekregen. Ik ben tevreden met de manier waarop de luchtkwaliteit zich ontwikkelt: de lucht wordt steeds schoner. Ik ben er tevreden over dat het NSL wordt doorgezet. Ik hoop ook dat er behoorlijk wat realisme in zit.

Ik heb gepleit voor een balans tussen gezondheid en ruimtelijke en economische ontwikkeling. In het verleden was er een koppeling met ruimtelijk beleid. Een aantal jaren geleden hebben we gezien dat dit behoorlijk wat negatieve gevolgen heeft. Toen konden een hoop zaken ineens niet meer. Nu die normen niet worden aangescherpt, vraag ik mij af hoe het met de koppeling staat. Ik neem aan dat die van de baan is. Daar ben ik benieuwd naar.

Ik vind het echt uitstekend dat de Staatssecretaris richting Europa het bronbeleid uitdraagt. Daarbij moeten we wel rekening houden met realisme. De luchtkwaliteitsnormen worden weliswaar niet aangescherpt, maar er zijn nog veel meer zaken die van een antwoord moeten worden voorzien. Denk daarbij aan de eisen ten aanzien van ammoniak, aan de emissie-eisen voor middelgrote stookinstallaties en dergelijke, waarvoor plannen zijn om ze aan te scherpen. Ook daarbij moet de balans gewaarborgd worden. Is dat ook de inzet van de Staatssecretaris?

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik zal een aantal vragen gelijk beantwoorden. Wat ik niet gelijk kan beantwoorden – dat is wellicht één vraag – zal ik schriftelijk afhandelen.

De heer Van Gerven heeft een vraag gesteld over risicolocaties. Ten aanzien van het basisnet hebben we afspraken gemaakt over waar de grenzen liggen bij bijvoorbeeld het vervoer van gevaarlijke stoffen. Maar wat doen de gemeenten in hun bestemmingsplannen voor de bouw? Ik denk dat er samenwerking en wisselwerking moet zijn. Gemeenten moeten zich er bewust van zijn dat een spoorlijn door een stad of dorp loopt. Soms staan huizen slechts tien meter van een spoorlijn af. Wij weten allemaal dat die huizen daar heel lang geleden gebouwd zijn in een tijd dat er een of twee treinen overheen reden, maar dat het goederenverkeer in de 50, 60 jaar daarna een enorme groei heeft doorgemaakt. Enkele gemeenten passen hun bouwplannen aan en bouwen op bepaalde plekken niet meer. Op dat terrein moet er samenwerking zijn tussen de verschillende verantwoordelijke overheden.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of de lijst van Milieudefensie klopt. De RIVM heeft een rapport uitgebracht en Milieudefensie heeft een lijst opgesteld met een aantal punten. Het is niet aan mij om vervolgens te gaan rapporteren of Milieudefensie haar werk heeft gedaan. Ik vind dat er een dialoog moet zijn over het RIVM-rapport. Ik vind het prima om in gesprek te zijn met Milieudefensie. Ik denk dat het heel goed is dat wij over een aantal onderwerpen discussie voeren. Dit zijn namelijk niet de makkelijkste onderwerpen, want er zitten heel wat knelpunten aan vast. Ik vind het echter niet op mijn weg liggen om te bepalen of de lijst klopt die Milieudefensie heeft gemaakt. Tegelijk wil ik natuurlijk altijd met alle partijen in gesprek over bijvoorbeeld het rapport van het RIVM.

Mevrouw Cegerek heeft gevraagd hoe we ervoor kunnen zorgen dat wagons stiller worden. Hoe doe je dat met treinen uit andere Europese landen die over de grens komen? Die vraag kwam al in het debatje tussen mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Cegerek aan de orde. In het Vierde Spoorpakket bijvoorbeeld komt het woord «interoperabiliteit» boven-drijven. Dat betekent dat we een aantal corridors hebben die internati-

onaal bereden kunnen worden. In dat kader denk ik dat het belangrijk is dat je elkaar stimuleert binnen Europa om bronbeleid te voeren door treinen gewoon stiller te maken. Dat is niet makkelijk, want de afschrijvingstijd van een trein is anders dan die van een auto. Ik vind het echter een goed punt en zal het zeker in de discussie daarover inbrengen. Dan kom ik bij de vraag van de heer Dijkstra of de koppeling tussen gezondheid en het ruimtelijke-orderingsbeleid van de baan is. Dat is een interessant punt. Ik loop daarmee een beetje vooruit op de brief over de modernisering van het milieubeleid. Een van de punten die ik in dat kader heel belangrijk vind, is de gezondheid in stedelijk gebied. Je ziet dat daar hardnekkige problemen ontstaan, omdat er een trek van mensen naar de stedelijke omgeving is. Hoe gaan we dat spanningsveld oplossen? Daarvoor zul je moeten bekijken hoe je met verschillende vormen van beleid omgaat. Een daarvan is het ruimtelijkeorderingsbeleid. Ook bij ander beleid, zoals dat met betrekking tot luchtvaart en wonen, gaan we daar heel bewust mee om. Dan gaat het om de omgang met mensen die hinder ondervinden. Die discussie daarover is voor een deel weer uitgesteld. Het is heel belangrijk dat je verschillende vormen van beleid op elkaar afstemt. Met betrekking tot de modernisering van het milieubeleid vind ik dat we goed moeten gaan kijken naar de gezondheid in de stedelijke omgeving, nog los van het feit dat er heel nieuwe problemen op ons afkomen. Is de koppeling dus van de baan? Nee, ik denk dat het belangrijk is dat we in alle vormen van beleid naar die koppeling moeten blijven zoeken en dat we dat niet volgtijdelijk of parallel doen. We moeten ervoor zorgen dat het integraal – dat vind ik overigens een heel vervelend woord, want het is een beetje een containerbegrip – gebeurt; daarin steun ik de heer Dijkstra.

Dan kom ik bij de vraag van mevrouw Van Veldhoven over de marges. Ik zal de aanbevelingen van het RIVM onder de aandacht brengen van de NSL-partners. Het gaat voor een deel ook om de mogelijkheden om de invoergegevens te verbeteren. Dat is belangrijk, want met de juiste informatie kun je de juiste maatregelen nemen. De kwaliteitsverbetering vind ik van belang, al kan er een afweging nodig zijn als het gepaard gaat met te veel inspanningen. Dan moet transparant worden gemaakt hoe die afweging tot stand is gekomen. Mevrouw Van Veldhoven kennende, denk ik dat zij ook inzichtelijk gemaakt wil zien hoe er gewogen is en hoe die weging tot stand is gekomen. Ook moet de afweging doelmatig zijn. De aanbevelingen worden dus meegenomen, maar wel in het kader van bepaalde afwegingen geplaatst. Het moet immers duidelijk zijn wat de impact daarvan is. Ik zal ervoor zorgen dat we daar transparant over zijn naar de Kamer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er zit een heel grote bandbreedte tussen «ik ga het regelen» en «ik ga het onder de aandacht brengen». Kan de Staatssecretaris nader duiden hoe zij dit onder de aandacht gaat brengen? Zegt zij dat die onzekerheidsmarges kleiner moeten worden – dan gaan wij in al die aanbevelingen naar de meest doelmatige zoeken – zodat we met elkaar helder hebben waar de echte knelpunten zitten, zodat we ook passendere oplossingen kunnen verzinnen? Als je niet weet wat het probleem is, is het moeilijk zoeken naar de meest doelmatige oplossing. Is het uitgangspunt van de Staatssecretaris dat de onzekerheid omlaag moet?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat een onzekerheid een zekerheid moet worden waar dat kan, maar ik kan u nu al vertellen dat we nooit zonder onzekerheden zullen leven. We hebben nog even de tijd in dit overleg, dus ik zal de aanbevelingen van het RIVM even heel concreet noemen. De lokale invoergegevens zijn een verantwoordelijkheid van de gemeenten. De aanbeveling daarover heb ik onder hun aandacht gebracht. Ik heb er geen overzicht van wat gemeenten ermee hebben

gedaan. Wel weet ik dat de gemeente Utrecht een uitgebreide controle heeft uitgevoerd. Over de representativiteit van de emissiefactoren in grote steden – lees: het onderzoek naar de samenstelling van het wagenpark in grote steden – kan ik het volgende zeggen. Emissiefactoren geven gemiddelden aan en het heeft mijn voorkeur om daarvan uit te blijven gaan. Natuurlijk bestaan er tussen steden verschillen in samenstelling van het wagenpark. Dat is ook door de steden zelf onderzocht. Als je aan al die verschillen recht wil doen, krijg je problemen met de uitvoerbaarheid, vooral als je bedenkt dat het beeld sterk wisselend kan zijn. Op die manier is dus naar die aanbeveling gekeken; daarbij wil ik dus graag blijven uitgaan van gemiddelden.

Een andere aanbeveling is om gegevens uit de BAG te gebruiken voor de invoer van de toetspunten. Deze aanbeveling is onder de aandacht gebracht van de NSL-partners. In het volgende overleg zal ik vragen hoe zij daarmee zijn omgegaan.

Het RIVM stelt met betrekking tot het invoerbestand veehouderij voor om expliciet aan te geven of de effecten van maatregelen zijn verwerkt en om een koppeling te maken met de naleving van die maatregelen. Die aanbeveling neem ik in overweging voor het komende monitoringsjaar. Verder is er voorgesteld om de effecten van rijksmaatregelen en lokale maatregelen te vergelijken met de effecten die uit de monitoring blijken. Deze aanbeveling is vooral van belang voor de toekomst. Die kan zinvol zijn, maar vergt een afweging: wat doen we concreet met die kennis in de toekomst? Daar zullen we dus ook naar kijken.

Ook is er een aanbeveling gedaan met betrekking tot de blootstellingsberekeningen van de uitvoer veehouderijen. Die aanbeveling neem ik een-op-een over. Tevens is voorgesteld om bij de controle op de invoer aandacht te geven aan situaties waarin geen grenswaarden worden overschreden. Het voordeel daarvan is dat dit zal leiden tot een beter beeld van de blootstelling van de bevolking. Ook dat zal besproken worden met de NSL-partners.

De laatste aanbeveling van het RIVM is om met het oog op onzekerheden te sturen op een waarde die een paar microgram onder de norm ligt. Daar heb ik al eerder over gesproken. Dat geeft inderdaad meer zekerheid, maar of en in hoeverre hiermee rekening kan worden gehouden, hangt sterk af van de situatie en van onzekerheden. Mevrouw Van Veldhoven en naar ik meen ook mevrouw Van Tongeren stelden dat je de marge van onzekerheden, de mate van zekerheid van de onzekerheid, erbij kunt betrekken. Ik denk dat we voort moeten gaan op de ingeslagen weg. Elk jaar wordt er opnieuw gemeten en elk jaar moeten we opnieuw bekijken of de norm gehaald is. Zo niet, dan moeten we bekijken welke maatregelen er genomen moeten worden. Als de onzekerheid negatief uitvalt en we de norm overschrijden, dan zullen we daar wat aan moeten doen. Als het een onzekerheid betreft die bij een meting gunstig uit blijkt te pakken, dan komen we lager dan de norm uit. Ik blijf bij mijn uitgangspunt: het gaat om bronbeleid en we moeten de norm halen. Ik zal er alles aan doen om er zeker bij grote knelpunten voor te zorgen dat we op elk punt lager dan de norm uitkomen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris gaat een hoop punten onder de aandacht brengen van de NSL-partners, van wie zij er zelf ook een is. Zij gaat veel van de punten bestuderen. Ik neem aan dat zij ons nog wel een brief zal sturen over haar oordeel over de verschillende punten. De principiële vraag heeft de Staatssecretaris nog steeds niet beantwoord: streeft zij naar minder onduidelijkheid, naar een kleinere marge, juist om zeker te weten dat ze die normen haalt? Ze heeft al een aantal keren gezegd dat zij dat wil, maar daarvoor is het nodig dat zij zeker weet dat zij ze haalt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben duidelijk in mijn ambitie. Ik probeer die ambitie uit te stralen en ervoor te zorgen dat zij duidelijk blijkt uit alle rapportages. Op voorhand kan ik de Kamer echter geen zekerheden geven over de mate waarin ik onzekerheden ga oplossen. Het liefst wil ik dat er zo min mogelijk onzekerheden zijn. Ik kan ze echter niet uitsluiten. Mevrouw Van Veldhoven kent mijn ambitie; daar sta ik voor.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van de tweede termijn van de Staatssecretaris. Haar toezeggingen luiden als volgt:

- de Staatssecretaris zal het RIVM verzoeken in de eerstkomende rapportage in te gaan op het benodigd aantal meetpunten voor roet;
- de Staatssecretaris zal de Kamer zo spoedig mogelijk na haar overleg met de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de ILT informeren over het toezicht op de kwaliteit, met name de luchtkwaliteit, van de geleverde bromfietsen;
- de Kamer ontvangt voor het AO Milieuraad van 19 februari het BNC-fiche ten aanzien van het EU-voorstel Mededeling schone lucht voor Europa;
- voor de zomer ontvangt de Kamer het standpunt van de Staatssecretaris ten aanzien van trillingen;
- voor de zomer ontvangt de Kamer de ontwerp-AMvB over de differentiatie van de gebruiksvergoeding van het spoor, waarin wordt gedifferentieerd aan de hand van de milieuprestatie van met name het geluid.

Zijn er nog zaken vergeten?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Omdat de Staatssecretaris helaas niet expliciet de ambitie wil uitspreken dat zij echt streeft naar een verkleining van die marges, vraag ik een VAO aan.

De **voorzitter**: Dat zou mijn laatste vraag zijn geweest, die hiermee positief is beantwoord.

De Staatssecretaris gaat nog proberen dat VAO te verhinderen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Als mevrouw Van Veldhoven vraagt «om te streven naar», dan is het antwoord: ja, dat is mijn ambitie. Ik kan haar echter geen garanties geven ten aanzien van onzekerheden. Mijn streven zal echter zijn om de marges, op basis van de uitkomsten van de monitoring, te verkleinen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris zegt nu helder: ja, ik streef naar een verkleining van die marges. Dat is wat ik haar heb gevraagd. Ik vroeg niet naar een resultaatsverplichting maar om ernaar te streven. Ik hoop dat zij ons na het overleg met de NSL-partners, bij wie zij een aantal van de aanbevelingen neerlegt, een brief kan sturen waarin zij uiteenzet op welke manier het is besproken en op welke manier er invulling is gegeven aan het streven naar verkleining. Dan kunnen we daarna altijd nog met elkaar bepalen of we dat genoeg vinden, maar dat is dan meer een politieke afweging. Ik geef de Staatssecretaris graag de ruimte om dat streven eerst om te zetten in actie en om daar vervolgens bij de Kamer op terug te komen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan niet voor de NSL-partners spreken, maar ik zal mij er hard voor maken dat wij deze vraag meenemen en laten zien hoe dat verdergaat. Het is namelijk belangrijk; dat vinden alle partners, want ze zijn ontzettend druk met deze problemen. Ik zal de Kamer daarover een brief sturen. Ik weet niet op welke termijn dat kan en ik weet ook niet wanneer we weer met de NSL-partners om tafel zitten. Die afspraak staat ongetwijfeld al gepland. Laat ik zeggen: 1 mei of 1 juni, in ieder geval ruim voor de zomer.

De **voorzitter**: Ruim voor de zomer. Dan voegen we die toezegging toe. Daarmee kunnen de geslepen messen weer opgeborgen worden en begrijp ik dat er geen VAO nodig is op dit punt. Daarmee zijn wij aan het eind gekomen van dit algemeen overleg. Ik dank de Staatssecretaris, haar medewerkers en de belangstellenden op de publieke tribune.

Sluiting 16.33 uur

Volledige agenda

1. Monitoring NSL

Kamerstuk 30 175-192 – Brief regering d.d. 17-12-2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

2. Kabinetsbesluit Verlengen Nationaal Samenwerkingsprogramma

Luchtkwaliteit en nota van antwoord op inspraakreacties

Kamerstuk 30 175-191 – Brief regering d.d. 17-12-2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

3. Toezending RIVM-rapport «Gemeten en berekende (NO₂) concentraties in 2010 en 2011»

Kamerstuk 30 175-161 – Brief regering d.d. 25-04-2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

4. Evaluatie regelgeving luchtemissies

Kamerstuk 29 383-211 – Brief regering d.d. 06-06-2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

5. TNO-rapport brom- en snorfietsen

Kamerstuk 31 209-160 – Brief regering d.d. 11-07-2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

6. Reactie op een recent rapport van Milieudefensie over luchtkwaliteit in de grote steden

Kamerstuk 30 175-188 – Brief regering d.d. 02-10-2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

7. Standpunt ter zake na bestudering van de uitspraak van de rechtbank

Rotterdam van 21 november 2013 inzake de beslissing op bezwaar ten

aanzien van de snelheidsverhoging op de A13 bij Overschie

Kamerstuk 32 646-40 – Brief regering d.d. 10-12-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

8. Geluidregisters spoor en rijkswegen

Kamerstuk 32 252-53 – Brief regering d.d. 12-04-2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

9. Verzamelbrief verkeersveiligheid, geluid en Wadden voor het gedeelte over geluid

Kamerstuk 29 398-373 – Brief regering d.d. 21-06-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

10. Nederlandse bijdrage aan consultatie Europese Commissie over

effectieve reductie van geluid veroorzaakt door spoorgoederenwagons

Kamerstuk 22 112-1710 – Brief regering d.d. 10-10-2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

11. Afronding Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid met uitzondering van het gedeelte over binnenmilieu

Kamerstuk 28 089-27 – Brief regering d.d. 27-06-2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

12. Uitvoering moties van het lid Dik-Faber over emissie-eisen voor

ultrafijnstof voor bromfietsen en over het verscherpen van de controle op voertuigeisen voor bromfietsen

Kamerstuk 33 750-XII-64 – Brief regering d.d. 19-12-2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

*13. Reactie op de motie van het lid Dik-Faber over een landelijk meetnet voor roet en uitstel BNC fiche in verband met EU pakket luchtkwaliteit
Kamerstuk 30 175-193 – Brief regering d.d. 14-01-2014*

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

14. Nadere reactie op de motie van het lid Van Veldhoven inzake check geluid en lucht op ringwegen

Kamerstuk 32 646-41- Brief regering d.d. 14-01-2014

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

15. Aanpak snorfietsoverlast in de G4

Kamerstuk 29 398-392 – Brief regering d.d. 14-01-2014

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus