

Vergaderjaar 2015–2016

30 175

Luchtkwaliteit

Nr. 222

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 november 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 1 oktober 2015 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

– **Leefomgeving.**

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

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

De voorzitter van de vaste commissie,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de vaste commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Jansma

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Dekken, Remco Dijkstra, Dik-Faber, Geurts, Houwers, Smaling, Van Tongeren en Van Veldhoven,

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

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**: Ik heet de Minister en de Staatssecretaris van harte welkom bij dit algemeen overleg, net als hun uitgebreide ambtelijke staf. Een kleine waarschuwing: mochten er nog meer woordvoerders binnenkomen, dan vrees ik dat een van de ambtenaren naar de publieke tribune wordt verwezen, maar dat ga ik heel netjes doen. We wachten vooralsnog af of dat het geval is. Hartelijk welkom aan de woordvoerders. We spreken af dat de spreektijd in eerste termijn vijf minuten is, plus een tweetal interrupties. Dat lijkt mij ruimschoots voldoende voor dit debat.

De heer **Geurts** (CDA): Voorzitter. Een eerlijke economie is essentieel voor de consument, maar ook voor het milieubeleid. Als het gaat om een eerlijke economie, zien we dat in een rapport van TNO uit 2013 al aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu werd bericht dat er werd gesjoemeld met emissielabels door autofabrikanten. Het ministerie was op de hoogte van dat gesjoemel. De Minister deed daar wat verdekt in een brief verslag van. Op de laatste dag voor het reces in juli kwam er een duidelijk signaal naar de Kamer.

Al zeven jaar groeien de verschillen bij stikstofuitstoot tussen lab en op de weg. Van verschillende merken voertuigen zagen de waardes er in de praktijk heel anders uit dan die in het testlab; van meerder automerken dus. Volkswagen en de Volkswagen Groep zijn helaas niet zeldzaam in hun soort. Een andere vraag is hoe andere merken het doen. Wat is hun truc? Loopt hier onderzoek naar?

Daarbij komt dat vooral de landbouw een grote bijdrage levert aan het beperken van stikstof. De auto-industrie zou ook moeten doen wat zij heeft toegezegd. Wat mij nog het meest tegen de borst stuit, is dat maatregelen om overal in Nederland te voldoen aan de uitstootnormen, gebaseerd zijn op deze waardes: de euroklassen en milieuzones waar 130 km/u gereden mag worden of niet. Veel hangt hiervan af, maar al deze regels lijken op drijfzand gebaseerd te zijn. Wat gaan de Staatssecretaris en de Minister hieraan doen?

Een concrete vraag is of zij bereid zijn op korte termijn grondig onderzoek te laten doen wat dit gesjoemel voor onze inspanningen op het gebied van luchtkwaliteit betekent.

Ik pik nog een ander punt op dat op de agenda staat, namelijk de evaluatie van de Wet geurhinder en veehouderij. De werkgroep vraagt in het bijzonder aandacht voor een onderzoek naar de mate van geurreductie van luchtwassers. Het lijkt erop dat er mensen zijn die denken dat een luchtwasser in staat moet zijn om een object te laten ruiken naar de plaatselijke Ici Paris XL. Echter, de meeste luchtwassers zijn ontwikkeld om het niveau van ammoniak te reduceren. Ik begrijp dat het lastig is om met alle belanghebbenden om de tafel te zitten, maar de huidige samenstelling is in mijn ogen onevenwichtig. We hebben een natuurbelangenorganisatie, twee burgerbelangengroepen en LTO, die de belangen van de landbouw vertegenwoordigt. Dat is ook te zien aan de aanbevelingen, waarin het aspect van de haalbaarheid nauwelijks is meegenomen.

Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden om het aspect van haalbaarheid beter tot zijn recht te laten komen?

De heer **Smaling** (SP): Die Ici Paris zal ik onthouden, want dat vond ik een leuke. Hoe kijkt de heer Geurts tegen de geurhinder aan? Uit onderzoek blijkt dat wordt onderschat dat cumulatie van geurhinder een groot probleem is. Een ander punt is dat gemeentes verschillend met deze wet omgaan. Ziet hij wel de noodzaak om de Wet geurhinder en veehouderij aan te pakken en de normering in de Omgevingswet anders in te richten dan nu het geval is?

De heer **Geurts** (CDA): Het lijkt erop dat er meerdere vragen gesteld worden. Ik kom hierop terug in het laatste deel van mijn bijdrage. Geurhinder is op zichzelf ook subjectief. Ik zal zo meteen uitleggen dat je wel vraagtekens kunt zetten bij de manier waarop geurhinder in Nederland gemeten wordt. Natuurlijk moet je proberen de omstandigheden in de leefomgeving van mensen die daar wonen zo goed mogelijk te organiseren, maar we kunnen ervan uitgaan dat iemand die in het Botlekgebied woont, weet dat hij met geurhinder te maken heeft. Dat hoort bij dat complex dat daar aanwezig is.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u even, omdat de bel gaat en dat duurt een minuut. Het zou zonde zijn als niemand u zou kunnen horen.

De heer **Geurts** (CDA): Kort gezegd komt het erop neer dat geurhinder heel subjectief is en dat we daarvoor veel objectievere meetmethoden zouden moeten ontwikkelen. Een voorbeeld. Toen ik als kleine jongen op zondagavond in de kerk zat, had ik weleens een boer naast me zitten die zijn pak naar mijn gevoel van de kuil afhaalde, dus dat was een beetje bedompt. Ik had daar wel heel wat moeite mee, maar in de praktijk was er met mijn gezondheid niets mis.

De heer **Smaling** (SP): In de notitie die vandaag voorligt, zijn de huidige normen in de Wet geurhinder en veehouderij niet gebaseerd op een relatie tussen blootstelling en respons. Geurhinder is slecht voor de gezondheid. Het advies van de Gezondheidsraad is nog niet vertaald in strengere normen. Het evenwicht tussen woonkwaliteit en veehouderij in het buitengebied is verstoord. Er is eigenlijk een wetswijziging nodig om dit te kunnen herstellen. Onderschrijft de heer Geurts dat, ook in het licht van de net aangenomen motie dat we in de veehouderij echt van bulkproductie naar kwaliteit moeten? Daar zou dit toch onderdeel van moeten uitmaken, zou je zeggen.

De heer **Geurts** (CDA): Nu wordt er een heel ander fenomeen bijgehaald. De CDA-fractie heeft die motie niet gesteund, omdat op geen enkele manier duidelijk is gemaakt hoe dat zou moeten gebeuren. Ik kan me voorstellen dat de SP wil dat de veehouderij in Nederland wordt geminimaliseerd, want dan hebben we de minste problemen. We zien met dat gesjoemel met de diesel dat de luchtkwaliteit er dan echt niet beter van wordt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Die laatste opmerking kwam even binnen. Omdat er met iets gesjoemeld wordt, heeft het geen zin om regels af te spreken om dat voor elkaar te krijgen. Dat begrijp ik niet. Wij zijn hier medewetgever. Wat wij dagelijks doen, is regels stellen om dingen te verbeteren, normen te stellen, eisen af te dwingen. Die worden zelden in 100% van de gevallen nageleefd, maar dat is eigenlijk wel onze bedoeling. Of begrijp ik die opmerking verkeerd?

De heer **Geurts** (CDA): Zo begrijpt u die verkeerd. U zegt terecht dat wij hier wetgever zijn, maar wij moeten ook wel wetten kunnen maken die te handhaven zijn. De geurhinder op het platteland wordt niet echt objectief vastgesteld, zoals ik net al aangaf, maar daar zal ik zo nog even op terugkomen. Dat is heel subjectief. Ik zal proberen om in een paar zinnen duidelijk te maken hoe dat eraan toe gaat. Als u dat weet, bent u het met mij eens dat we veel beter moeten bekijken hoe we geurhinder in Nederland objectief vaststellen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ongetwijfeld, net als we bij de dieselauto's graag willen dat objectief wordt vastgesteld hoe die vervuilen. Zoals de heer Smaling al zei: het is iets anders als er iemand naast je zit die je niet lekker vindt ruiken, waar je overlast van hebt, of als er gewoon gemeten wordt. Je kunt meten hoeveel partikels er in de lucht zitten. Dat hebben we misschien nog niet voor elkaar, maar het is technisch goed mogelijk om met snuffelapparaten, waar ze ook drugs mee opsporen, objectief vast te stellen hoeveel van een bepaalde stof in de lucht zit. Dat is wat je ruikt. Moleculen van iets raken de binnenkant van je neus. Dat is te meten.

De **voorzitter**: En de vraag is?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De vraag is of de heer Geurts net als ik vindt dat er regels op te maken zijn en dat die ook te handhaven kunnen zijn.

De heer **Geurts** (CDA): Nogmaals, ik concludeer dat geurbeleving heel subjectief is en dat we deze in Nederland ook subjectief vaststellen. Ik heb er wel moeite mee als je nu al regels wilt gaan stellen voor dingen die subjectief worden vastgesteld.

Voorzitter. Ik neem de commissie even mee naar hoe een geurhindertest op het platteland, maar ook op andere plekken in Nederland, plaatsvindt. Ammoniakwaardes zijn natuurlijk gewoon meetbaar in een laboratorium, maar bij geur, wat een subjectieve waarneming is, is deze test lastiger. Op dit moment worden deze tests uitgevoerd door een meetpanel, dat op locatie een grote plastic zak van een kubieke meter vult met lucht. Die wordt meegenomen naar een laboratorium, waar een groep mensen met een gecertificeerde neus daarover een oordeel velt. Hieruit haalt men dan relatieve cijfers. Dit soort subjectieve tests kunnen toch niet de basis zijn voor beleid? Wordt dit de basis voor het advies van de Gezondheidsraad? De CDA-fractie heeft ook nagedacht over hoe we daarmee verder kunnen gaan. Wij vragen aan het kabinet of het niet beter is om het geuronderzoek dat door het Vlaams Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO) wordt uitgevoerd, af te wachten en de uitkomsten daarvan te betrekken bij eventuele herziening van de geurregeling. In de brief lees ik dat het kabinet nu al alles wil aanpassen, terwijl het niet op objectieve maar op subjectieve basis is vastgesteld. Ik hoop dat het kabinet bereid is om daarin verandering aan te brengen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik sluit mij alvast aan bij de opmerkingen van de SP-fractie over geurhinder. Ik heb wat vragen over scheepsbrandstof. Ik ben benieuwd hoeveel controleurs er zijn in onze havens. Hoeveel wordt er gecontroleerd? Hoe vaak wordt er een overschrijding aangetroffen? Wat voor handhavingsmaatregelen worden er genomen? Ik zou graag willen weten hoe het verder gaat met het dossier van de ontgassing en de relatie tussen binnenvaart en luchtkwaliteit. Ook daar worden scheepsbrandstoffen gebruikt, en deze vindt soms ook dicht bij de gebouwde omgeving plaats.

De rest van mijn spreektijd zal ik deze ochtend wijden aan het Volkswagen-dieselschandaal. Ik weet niet welke van de twee bewindsper-

sonen op welke vraag gaat antwoorden. Ik geef toe dat het rapport van TNO in december 2013 ook aan de Kamer is aangeboden, maar dat ik een cruciaal zinnetje er niet uit heb gehaald. Er staat in dat de auto's in de test inderdaad aan de normen voldoen, maar zodra zij op de weg komen niet en dat dit komt doordat er een gedeeltelijke uitschakeling is. Dat staat in de laatste alinea van de samenvatting. Nu we weten dat er sjoemels-oftware is, blijkt dat uit die zin, maar het staat er zo eufemistisch dat ik het er niet uit heb gehaald. Ik wil graag weten of het ministerie het toen wel door had en wat het toen heeft gedaan. Ik weet dat die rapportages zijn doorgestuurd naar Europa.

Met die auto's zijn er twee dingen aan de hand. We weten dat er één golden car helemaal mooi wordt gemaakt en afgeplakt. Alles wat iets weegt, gaat eruit. Hij wordt helemaal geprimed. Er wordt maar één auto getest, die bewust door de leverancier is voorbereid. Dat dat heel andere resultaten geeft dan als je met een normale rijstijl met die auto rijdt, weten we al een hele tijd. We weten ook dat het verschil tussen de golden car en een gewone auto steeds groter werd. Wat ik niet wist, tot dit Volkswagenschandaal, is dat er ook in de software iets zit waardoor die auto weet dat hij wordt getest. Dan gedraagt hij zich even helemaal schoon en keurig en als hij op de weg is, houdt hij op met het op die manier filteren van NO_x.

Wist het ministerie dat? Wanneer wist het dat? TNO zegt het ministerie daarop geattendeerd te hebben, maar er is in 2013 niets gebeurd en toch hebben die auto's van de RDW steeds een goedkeuring gekregen voor de weg. Wij zitten steeds tegen de rand of over de rand van onze luchtkwaliteitsnormen. Daarom is het van groot belang dat we echt weten wat auto's uitstoten.

Ik lees in de brief van Staatssecretaris Mansveld dat er geen probleem is, omdat in het beleid wordt uitgegaan van praktijkemissies. Dan zou ik graag willen weten wanneer TNO op de weg heeft getest met Euro 4-, Euro 5- en Euro 6-auto's. Voor zover ik kan terugvinden zijn er alleen bij Euro 6 metingen aan de uitlaat geweest terwijl ze echt reden, en niet met Euro 4 en 5.

Ik wil ook graag weten of het klopt dat het kabinet een brief heeft geschreven aan de gemeente Utrecht, toen die een milieuzone wilde instellen, en dat in die brief of mondeling is gezegd dat zo'n milieuzone helemaal niets helpt, omdat Euro 4, 5 en 6 zijn eigenlijk net zo vies zijn als die oudere auto's, omdat het ministerie wist van de sjoemelsoftware en van het feit dat er zo'n ongelofelijk gat zit tussen wat die auto's met hun keurigste gedrag presteren en wat zij in werkelijkheid presteren. Als het ministerie toen al wist dat het helemaal niet helpt dat we naar Euro 4, 5 en 6 gaan, waarom is er dan toen niet aan de bel getrokken?

Dan een volgende vraag. Op grond van de Aanbestedingswet is het mogelijk om een bepaalde leverancier uit te sluiten van een aanbesteding, als er gefraudeerd is. Volkswagen heeft toegegeven gefraudeerd te hebben. Er loopt op dit moment een grote aanbesteding bij de politie voor 13.000 auto's, waarbij men verkeerde informatie heeft gekregen. Kan die aanbesteding worden teruggedraaid? Kan het ministerie de merken waarvan we nu weten dat er sjoemelsoftware in zit, omdat dat is toegegeven, voorlopig uitsluiten van alle overheidsaanbestedingen, zodat we niet een grote hoeveelheid auto's op de weg krijgen die onze lucht meer vervuilen dan we willen?

De **voorzitter**: Wilt u afronden met een afsluitende zin?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Nog een afsluitende zin over de maximumsnelheid. Daar heb ik met de Minister vaak over gediscussieerd. Hoeveel meetpunten hebben we in Nederland die echt de NO_x-emissies meten? Kloppen de onderliggende aannames bij de hogere maximumsnelheden wel met deze nieuwe informatie? Weten we überhaupt of deze

kloppen? Wat gaat het ministerie doen om ervoor te zorgen dat er heel snel niet alleen berekeningen zijn, maar ook metingen, waarin de nieuwe informatie van Volkswagen is meegenomen?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Meten is weten, zeggen we altijd tegen elkaar, maar vandaag dus even niet. We zijn goed voor de gek gehouden door Volkswagen. Het Volkswagenconcern wankelt door Dieselgate. Hoelang duurt het voordat ook andere autoconcerns in de problemen zullen komen? De trukendoos van de automobiellindustrie lijkt schier oneindig.

De ingebouwde defeat devices waarmee de laboratoriumtests bewust werden gemanipuleerd, zijn al sinds 2007 in Europa verboden. De lidstaten moeten hierop controleren. Uit testen van TNO blijkt dat sommige autotypes verdacht zijn omdat de afwijkingen zo groot zijn dat ze haast niet verklaard kunnen worden door alleen het feit dat het om een laboratoriumproef gaat. Gaat de Staatssecretaris de auto's van deze merken nu met spoed laten testen en gaat zij daarop handhaven? Waarom is dit testen, ondanks alle signalen die er de afgelopen jaren zijn geweest, nog niet gebeurd in Nederland?

Alle discussies gaan nu over Euro 5, maar uit de praktijktests blijkt ook dat auto's met Euro 6 veelal niet aan de normen voldoen. Ik heb een aantal tabellen gezien en ik moet helaas vaststellen dat de normen steeds meer van de praktijk afwijken. Ze worden vaak zelfs zo sterk overschreden dat een Euro 6-motor niet eens aan de norm van Euro 4 voldoet. Dat is te gek voor woorden. Consumenten moeten op die normen kunnen vertrouwen. Niet alleen de geloofwaardigheid van de automobiellindustrie staat op het spel, maar ook ons milieu en onze gezondheid zijn door de auto-industrie vanwege economische belangen op korte termijn moedwillig in de waagschaal gesteld.

De ChristenUnie pleit ervoor om de praktijktesten, de zogenaamde real driving emissions, snel in te voeren. Het Europees parlement wil dit ook, maar vanaf 2017 voor een deel en pas vanaf 2018 voor alle nieuwe voertuigen. Er is ook nog discussie over de limietwaarden. Die gaan we toch niet verlagen omdat we gaan werken met praktijkemissies? Dat zou echt de omgekeerde wereld zijn. De ChristenUnie wil dat praktijktesten al vanaf 2017 voor alle auto's gelden en met dezelfde normen als nu. Is met de komst van de praktijktest de discussie over een verbeterde laboratoriumtest, de WLTP, voorbij? Zo niet, dan wil de ChristenUnie een extra norm, die ervoor zorgt dat de labtest zo min mogelijk afwijkt van de praktijk; de zogenaamde conformiteitsfactor, zoals Amerika ook heeft. Zet de Staatssecretaris hier ook op in?

Ten tweede pleit ik voor snellere en hogere boetes voor fabrikanten die een te hoge CO₂-uitstoot hebben. Ten derde moeten we nu echt de transformatie naar het rijden met nul CO₂-emissie versnellen. De toekomst is niet fossiel, maar volledig elektrisch of op waterstof. Dat is waar we de auto-industrie aan moeten houden. We moeten een stip op de horizon zetten, zodat men daar middels innovatie naartoe kan werken. Ik vind ook dat we echt meer moeten doen voor betere luchtkwaliteit. We concluderen dat de Nederlander gemiddeld meer dan een jaar aan levensverwachting verliest door luchtvervuiling en tegelijkertijd zeggen we dat we op de goede weg zijn. Dat is niet te verdedigen. Er zijn strengere normen nodig, zoals in de Verenigde Staten. De norm voor ultrafijnstof is daar veel strenger dan in Nederland. Waarom passen we deze daar niet op aan? Hoe gaat het met de roetnorm? Er is een motie van mij aangenomen door de Kamer om roet te gaan meten en om in Europa een norm te bepleiten. Hoe staat het met de uitvoering daarvan? Ik denk dat we er met alleen bronbeleid niet komen. We zullen ook nationaal meer moeten doen, zoals meer investeren in schone alternatieven en steden helpen die lokaal de luchtkwaliteit willen verbeteren. Collega Van Tongeren had het daar ook al over. De stad Utrecht wil heel

graag een milieuzone instellen en de scooters met tweetaktmotoren uit de stad weren, maar loopt nu tegen allerlei belemmeringen aan. Ik heb daarover al Kamervragen gesteld. Waar Europa het laat afweten, is de oplossing om met nationale maatregelen te komen, bijvoorbeeld een green deal. Ik zal het antwoord op die Kamervragen moeten afwachten, maar wie weet kan de Staatssecretaris vandaag al een tipje van de sluier oplichten.

Het is mij echt een doorn in het oog dat we iedere microgram milieuwinst besteden aan weer nieuwe maatregelen zoals het verhogen van de maximumsnelheden. Als we zien dat de normen scherper kunnen worden doordat de lucht schoner is, maken we die normen niet scherper, maar dan verzinnen we weer nieuwe activiteiten, waardoor het plafond totaal wordt opgevuld. Ik vind dat niet de goede route.

Er wordt hard gewerkt aan de Omgevingswet. Tegelijk wordt er ook hard gewerkt aan het afwegingskader voor gezondheid in het milieubeleid. Gaat de Minister bij het vaststellen van de normen in het Besluit kwaliteit leefomgeving de adviezen van de Gezondheidsraad over het afwegingskader opnemen, voordat de voorhangprocedure start?

De **voorzitter**: Mevrouw Dik, ik gun ook u een afrondende zin.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik wist niet dat ik al door mijn tijd heen was. Dank voor de waarschuwing. Wat is de stand van zaken bij het overleg van de werkgroep die zich bezighoudt met de geurhinder?

De **voorzitter**: Dank u wel. Dat was kort en bondig en schitterend geformuleerd.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Het wordt een hele kunst om de voorgaande sprekers te overtreffen. We zijn allemaal verrast door de ontwikkelingen rond Volkswagen. Dank voor de brief van gisteren, waarin de Staatssecretaris veel inzicht verschaft. Ook mijn fractie vraagt zich af waarom wij pas in 2017 beginnen met de real driving emissions-test. Er is een hele serie tests met Engelse namen die ik niet zal voorlezen, die blijkbaar allemaal niet hebben voldaan. De verontwaardiging daarover is vrij algemeen. Dat is eigenlijk on-Duits. In retrospect ben ik toch wel verbaasd dat wij heel lang een systematische afwijking hebben geaccepteerd. In 2010 heeft mijn voorganger Paulus Jansen al vragen gesteld waarom er een systematische afwijking was bij het brandstofverbruik van een auto die verkocht wordt. Dat wordt voorgesteld als 1 op 18, maar dan blijkt de auto 1 op 12 te rijden. Paulus Jansen is wel hoogbegaafd, dus dat hij er zo vroeg bij was, is begrijpelijk. Die systematische afwijking zien we al geruime tijd, maar daar wordt blijkbaar niet op geacteerd. Ik ben erg benieuwd naar het effect op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en op de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Ik heb daarover schriftelijke vragen gesteld, maar die kunnen ook hier afgedaan worden als die kennis er is. Dit zijn voor een deel inputgegevens die in een model verdwijnen, maar die modellen zijn ook gebaseerd op aangenomen uitstoot of wat voor invoervariabelen dan ook. Heeft dit effect op wat we dachten dat zo'n programma-aanpak zou brengen? Binnenkort komt het MIRT ook weer langs. Dan gaat de Minister ook weer stikstof uitdelen. Dan is toch wel de vraag of zij onder haar plafond blijft en of ze wel weet waar haar plafond zich eigenlijk bevindt. De grotere vraag is of we gezien deze situatie niet versneld naar elektrisch rijden toe moeten. Er stond pas een nuttig stuk in een van de kranten. In 2017 komt er een grote hoeveelheid tweedehands elektrische leaseauto's op de markt. Die zijn minder duur, omdat die batterijen voor een deel zijn afgeschreven. Daardoor zijn zij ook aantrekkelijk voor het forensenverkeer. Kunnen we hier vaart maken?

Een tweede vraag is of dit een reden is om alles op alles te zetten bij het verplaatsen van goederenvervoer op de weg naar de binnenvaart. Ziet de Minister daar nog ruimte?

Wat zijn de extra zorgkosten als gevolg van de luchtverontreiniging?

Er was ook een reactie op het onderzoek van het RIVM naar milieu en gezondheid. Dat geeft aan dat we eerder sterven. Dat is niet prettig. Het zou ook interessant zijn om te weten wat de extra zorgkosten en het verlies aan productiviteit zijn als gevolg van luchtverontreiniging. Het is misschien moeilijk om die data te achterhalen, maar dat zou een vervolgoopdracht aan het RIVM en aan de Universiteit Utrecht kunnen zijn. Ik ben erg blij met de brief van 1 juli over het afwegingskader en de modernisering van het milieubeleid, waarover we al eerder hebben gepraat. Dat is nu erg gericht op gezondheid. Is er wel een balans tussen enerzijds het zich richten op gezondheid en anderzijds ecosystemen? Is er binnen die gezondheid nog verschil tussen dat je echt fysiek ziek wordt van milieukwesties of dat je er gestrest van raakt, dus de meer psychosomatische kant? Is deze goed in beeld en wat zijn de vervolgstappen van de Gezondheidsraad op dit punt?

Aan de Staatssecretaris vraag ik of er nieuwe inzichten zijn op het gebied van ultrafijnstof en Schiphol die terugkomen in het afwegingskader. Een grotere vraag is of we over de hele linie moeten bekijken of de relatie tussen meten en het gebruik van modellen en berekeningen wel in evenwicht is. Ieder probleem heeft ook zijn eigen specifieke ruimtelijke chaos. Daar kun je geostatistiek op loslaten. Ik heb toevallig een stagiair die daar alles van weet, dus daarom zeg ik dat even. Het ene fenomeen heeft een dichter netwerk nodig dan het andere. Daar hoor ik graag een reactie op.

Ik word nog niet onderbroken door de voorzitter, dus ik neem aan dat ik nog tijd heb. Wat kunnen wij verwachten op het gebied van geurhinder van de veehouderij? Ik heb gelezen wat er uit de consultatie is gekomen. Ik heb ook goed geluisterd naar wat de heer Geurts daarover zegt. Je moet alle partijen daarbij wel aan tafel hebben, maar mijn wens is dat we een goede koers varen. De inzichten over cumulatie van geurhinder zijn toegenomen en die krijgen nu een plaats in de Omgevingswet. We moeten geurhinder niet alleen beteugelen, maar ook goed normeren.

De **voorzitter**: U zit op 4 minuten en 55 seconden, maar er is nog een vraag.

De heer **Geurts** (CDA): Ik kom nog even terug op die extra stikstofuitstoot die naar wij aannemen uit het verkeer komt. Is de heer Smaling het met mij eens dat wij die niet zomaar mogen afwentelen op de landbouw? Hij sprak net over de Programmatische Aanpak Stikstof en over de rekenmodellen. Ik maak mij zorgen dat dit zo meteen allemaal wordt afgewenteld op een andere sector. Hoe ziet de heer Smaling dat?

De heer **Smaling** (SP): De veehouderij heeft 5,6 kiloton ingebracht om te voldoen aan de Programmatische Aanpak Stikstof, zeg ik uit mijn hoofd. Het worden communicerende vaten, als je niet uitkijkt. Ik ben het met de heer Geurts eens dat wij dat niet moeten salderen. Als blijkt dat er veel meer uitstoot is uit het verkeer, is het niet de goede weg om dat te verhalen op de landbouw of de industrie.

De heer **Geurts** (CDA): Dat is een heel mooie uitspraak van de SP-fractie. Dan concludeer ik ook dat wij als Kamer heel terughoudend moeten zijn met het verzwaren van de regels die we stellen aan de landbouw of met het stellen van nieuwe regels voor stikstof. Het is niet helder hoe het precies zit in Nederland, als het gaat om de uitstoot van autoverkeer. Die neemt blijkbaar extra toe.

De **voorzitter**: Ik hoor geen vraag, maar eerder een conclusie.

De heer **Smaling** (SP): Het is een probleem dat inherent is aan een programma-aanpak. Er wordt geprobeerd om de stikstofbelasting van drie sectoren te beteugelen. Als de uitstoot van een van die drie sectoren veel groter is dan werd aangenomen, vind ik het geen prettige werkwijze als dat ten koste gaat van die andere sectoren. Mijn conclusie is dat de programmatische aanpak in dit geval niet erg aangenaam is.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Voorzitter. Voordat ik over het autoschandaal begin, wil ik eerst even stilstaan bij iets positiefs. Vorige week heeft de Staatssecretaris de luchtkwaliteitsapp gelanceerd. Mijn complimenten daarvoor. Dit is een belangrijke ontwikkeling voor mensen met een aandoening aan de luchtwegen. Ik heb de app gedownload en ik kijk er dagelijks naar. Ik zie vaak de beoordeling «matig», met een advies erbij. Veel mensen met luchtwegaandoeningen zullen hier dankbaar gebruik van maken. Nu wordt het Nederlandse smogalarm toegepast bij een gemiddelde van 70 mg. Dat is vergelijkbaar met het alarmsysteem van België. Tot voor kort was het bij 200 mg, dus dat is een enorme vooruitgang.

Het schandaal in de autobranche zal de afgelopen weken niemand zijn ontgaan. Uitgerekend Amerika moest roet in de ogen van Europa oppoetsen. Toen ik het nieuws volgde, heb ik mij vaak afgevraagd hoe schoon onze lucht is. Ligt er een bom onder het nationaal en Europees milieubeleid? Op welke basis is ons beleid opgesteld? Is dat op basis van een papieren werkelijkheid en de berekeningen die een sprookje lijken te zijn, of is dat op basis van metingen? We hebben al eerder aandacht gevraagd voor die metingen en berekeningen.

Wat de PvdA betreft zijn er twee zaken die ernstig zijn: enerzijds de onbetrouwbaarheid van de autobranche die de milieuregels aan zijn laars lapt, en anderzijds de werkelijke kwaliteit van de lucht en de gevolgen voor de gezondheid. Met de modernisering van ons milieubeleid hebben we gezondheid centraal gesteld. Vanuit dat oogpunt moeten we opnieuw kijken naar ons beleid; naar onze instrumenten en naar onze metingen en berekeningen. Wat ons betreft moet ook het eerlijke verhaal boven water komen.

De real driving emissions-test moet een waarborg bieden dat de uitstoot op het niveau van de Euro 6-norm komt te liggen. Het is de bedoeling van de Europese Commissie dat de nieuwe testprocedure eind 2017 ingaat. Eind 2018 moet de test voor alle nieuwe auto's verplicht worden. Pas daarna worden de limietwaarden voor deze test vastgesteld. Deze procedure mag wat ons betreft wel sneller, zeker gezien de emissiefraude die vorige week aan het licht is gekomen. Wil de Staatssecretaris dit richting Europa ook snel oppakken?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik vind dit een goed en helder te volgen betoog. Ik vind het ook fijn dat die app er is. Denkt mevrouw Cegerek dat het überhaupt mogelijk is om kleine dieselauto's te krijgen die zuinig zijn wat betreft CO₂ en schoon wat betreft NO_x? Mevrouw Cegerek lijkt er in haar betoog vanuit te gaan dat dit inderdaad kan, als je dat maar goed test en eist van de autofabrikanten.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Het gaat ons erom dat de tests betrouwbaar zijn. U hebt er een rondetafelgesprek over aangevraagd en dat steunen wij. Wij moeten met deskundigen in gesprek. Wij moeten vragen wat kan en wat realistisch is. Daar moeten we de tijd voor nemen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Uit de vakliteratuur haal ik dat een kleine betaalbare schone auto op diesel eigenlijk niet kan. Om het goed te filteren moeten er veel duurdere katalysatoren in. Of je moet met

chemische stoffen werken om die NO_x eruit te krijgen. Daar wordt die auto veel duurder van of hij gaat veel meer brandstof gebruiken en stoot daardoor meer CO₂ uit. Als blijkt dat dit eigenlijk niet kan, is mevrouw Cegerek dan ook bereid om die eisen echt door te zetten? Dan zou je moeten zeggen dat we aan het einde van de techniek zitten wat betreft dieselauto's en dat die auto's eruit moeten. De enige auto die echt geen uitstoot heeft, is een elektrische auto. We moeten daar sneller op inzetten.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ik ben het met mevrouw Van Tongeren eens dat we veel schoner rijden moeten kunnen stimuleren, maar de techniek moet dat ook wel mogelijk maken. Schoner rijden stimuleren is al beleid van dit kabinet. Daarbij is wel van belang dat we de juiste cijfers hebben en weten of de techniek daarop toepasbaar is. Laten we vandaag niet een uitgebreide technische discussie aangaan. Daar hebben we de komende tijd nog de mogelijkheid voor. Het gaat ons er wel om dat schoner rijden meer gestimuleerd moet worden.

Voorzitter. Vorig jaar hebben wij een motie ingediend over de vervuilende tweetaktscooter. Daarbij hebben we gevraagd om onder andere particulieren te stimuleren om hun vervuilende scooter in te ruilen voor een elektrische. Wat is de stand van zaken, vraag ik aan de Staatssecretaris. Naast auto's en scooters hebben we ook vrachtwagens. De volgende vraag is dan: hoe vuil zijn die? Hoe realistisch zijn de tests op onze vrachtwagens? Die worden ook in ons land geproduceerd.

Het is van groot belang dat Nederland stevig inzet in Europa. Wat ons betreft moet dat ook snel. Er moet gekeken worden naar betrouwbare tests die door onafhankelijke partijen uitgevoerd kunnen worden. Ik heb al gezegd dat we op een aantal punten opnieuw naar onze instrumenten moeten kijken. Het NSL-programma loopt af in 2017. We hebben dat al een paar keer uitgesteld. De fraude in de autobranche laat zien dat alleen bronbeleid niet voldoende is. De Partij van de Arbeid wil daarom ook kijken naar een nieuw programma inzake luchtvervuiling, met een plan van aanpak om de luchtkwaliteit te verbeteren, waarbij gezondheid meer centraal staat. Ik hoor hierop graag een reactie van de Staatssecretaris.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Mijn woorden zojuist waren: met alleen bronbeleid komen wij er niet. Ik hoor de Partij van de Arbeid precies dezelfde woorden gebruiken. Daar ben ik heel blij mee. Volgens mij heeft mevrouw Cegerek daarna gepleit voor een nieuw nationaal programma, waarbij gezondheid nadrukkelijk voorop komt te staan. Dat zijn prachtige woorden. Ik ben het daar helemaal mee eens. Wat ik nu zie is dat we een norm hebben waar we binnen moeten blijven. Op het moment dat er een stukje gezondheidswinst geboekt kan worden, doordat de lucht schoner wordt, bedenken we met elkaar allerlei maatregelen, zoals 130 km/u rijden, waardoor we die ruimte weer volledig benutten. Zou het in het model van mevrouw Cegerek denkbaar zijn dat we stapsgewijs de lucht schoner gaan maken, dus niet meer iedere keer automatisch dat plafond verder opvullen?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ik ben daar heel duidelijk over geweest. We moeten naar onze instrumenten kijken en ook naar een nieuw plan van aanpak.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): We moeten naar de instrumenten kijken en naar een plan van aanpak, maar laten we vanaf nu afspreken dat we het plafond niet meer verder opvullen, maar dat we de norm steeds scherper gaan stellen, op basis van de technische mogelijkheden die er zijn om de luchtkwaliteit verder te verbeteren.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ik hoor daar geen vraag in, maar een nadere uitleg. Het is van belang dat de berekeningen en de metingen goed en betrouwbaar zijn en dat zij aansluiten op de normen die wij vastgesteld hebben. In die zin moeten we naar het brede verhaal kijken.

De **voorzitter**: U hebt een tweetal interrupties. Mocht u nog willen, dan mag dat, maar u twijfelt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Misschien een halve interruptie. We kijken naar de normen, maar de normen kunnen worden aangescherpt. Dat kan. Als we de normen aanscherpen, dan wordt de luchtkwaliteit beter. Dat is goed voor de volksgezondheid. Is dat ook de weg die de Partij van de Arbeid wil inslaan?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): De weg die wij moeten bewandelen, is kijken naar onze metingen en berekeningen. In eerste instantie moeten die betrouwbaar zijn. Vervolgens gaan we kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat zij voldoen aan de normen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik maak toch gebruik van de hele interruptie, want ik denk dat de Partij van de Arbeid en de ChristenUnie dicht bij elkaar zitten, maar elkaar niet helemaal goed begrijpen of wat langs elkaar heen praten. Er is nu een norm afgesproken waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Ik herinner mij ook de discussies die we hebben gevoerd over meten, extrapoleren, berekeningen et cetera, maar ik kijk even naar die norm. Wat ik zie, is dat op het moment dat we betere luchtkwaliteit hebben dan de norm van ons vraagt, dat we dan de norm niet naar beneden bijstellen, scherper maken of aanschroeven, maar dat we dan met nieuwe economische activiteiten komen waardoor de gezondheid niet verbetert. Wij vullen iedere keer het plafond verder op in plaats van dat we het plafond omlaag brengen. Ik hoop dat de vraag nu duidelijk is. Is het voor de fractie van de Partij van de Arbeid denkbaar om stapsgewijs dat plafond naar beneden te brengen en echt aan de slag te gaan met het verbeteren van de lucht en de gezondheid?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): De normen mogen zeker niet lager worden gesteld. De Wereldgezondheidsorganisatie geeft ook aan dat we onze normstelling kunnen verbeteren als het gaat om gezondheid, maar we moeten ook realistisch blijven en scherp zijn in het stellen van onze normen. Dan kom ik weer terug op de berekeningen en metingen. Die zijn daarbij ook belangrijk om te bepalen wat realistisch is. Dus zeker niet omlaag, maar juist bekijken wat goed is voor de gezondheid.

De **voorzitter**: Daar ging uw interruptie, mevrouw Dik, maar u hebt wel uw best gedaan. Misschien is het straks nog uit te wisselen. Het kan ook nog in tweede termijn.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Voorzitter. In oktober komt de preconsultatie over het besluit over de leefomgeving, waarin komt te staan welke normen het Rijk vaststelt en welke vrijheid decentrale overheden hierbij krijgen. De normen geven aan welke kwaliteit van de leefomgeving moet worden bereikt en behouden. Nu ligt er een afwegingskader van de Gezondheidsraad. Dit kader en de appreciaties komen pas begin 2017 naar de Kamer. Het lijkt onmogelijk om deze adviezen van de Gezondheidsraad mee te nemen bij de preconsultatie over het Besluit kwaliteit leefomgeving. De Partij van de Arbeid wil deze kans niet voorbij laten gaan. Daarom verzoeken wij de Minister om het advies te betrekken bij de voorhangprocedure bij de invulling van het Bkl en om te controleren of het advies daarin is verwerkt. Ik hoor graag een reactie van de Minister over het afwegingskader van de Gezondheidsraad.

Dan vraag ik aandacht voor iets heel nieuws: arseen.

De **voorzitter**: Daar heeft u nog een minuut voor. Excuus, daar hebt u helemaal geen tijd meer voor. Ik vergiste mij in de tijd. Ik sta u nog een laatste zin toe, want dat heb ik bij uw collega's ook gedaan.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ik kan er heel kort over zijn. Arseen is een zeer giftige stof. Het komt in Nederland op verschillende plaatsen van nature in de bodem voor. Het kan soms in hoge concentraties aanwezig zijn. De arseenproblematiek blijkt complex te zijn. De gemeente Apeldoorn is een van de gemeenten die hiermee te maken hebben. Er is dit jaar een topperleg over arseen geweest, waaraan het RIVM heeft deelgenomen. De Partij van de Arbeid wil weten of de huidige normering voor arseen nog van deze tijd is. Er zou nog eens een nieuw, onafhankelijk onderzoek gedaan moeten worden, om te kijken hoe groot het probleem is en wat de gevaren van arseen in Nederland zijn. Wat was het resultaat van het topperleg waaraan het RIVM heeft deelgenomen? Kan de Staatssecretaris dit probleem oppakken en de Kamer hierover nader informeren?

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Meten is weten. Dat is iets wat zekerheden nodig heeft, zeker als er overheidsgeld in wordt geïnvesteerd. Dat overheidsgeld moet dan wel doelmatig en doeltreffend worden ingezet. Als ik de verschillende bijdragen hier lees, krijg ik daar niet altijd een goed beeld van. Als ik mijn collega's hoor, ben ik niet de enige. Ik denk dat we toch echt een beter beeld moeten hebben van wat de effecten zijn van wat wij doen en wat dat kost.

Om te beginnen met een goed voorbeeld: op het gebied van afval hebben we volgens mij heldere, concrete en afrekenbare doelstellingen. Je ziet dat je dan ook dingen bereikt; niet alleen met wetgeving, maar soms ook met convenanten en met betrokken burgers. Dan is veel mogelijk.

Er zijn ook veel dingen die niet zo goed gaan. De autosjoemelarij is daarvan een goed voorbeeld, zoals veel collega's hebben opgemerkt, ook als het gaat om meten is weten. Eigenlijk is het gek dat wij heel ingewikkelde systemen bedenken om iets te testen, terwijl je ook at random een auto eruit zou kunnen pikken, om te testen hoe het in de werkelijkheid is. Dat geeft een veel beter beeld dan om op deze manier voorbereide testen uit te voeren. Het is prima dat dit in 2017 zal gebeuren, maar het is eigenlijk gek dat het zo lang heeft geduurd. Niet alleen het ministerie, maar ook de Tweede Kamer heeft blijkbaar lang geaccepteerd dat er zo'n groot verschil is tussen die testresultaten en de werkelijkheid. We leven niet in een papieren werkelijkheid, zoals mevrouw Cegerek zojuist ook zei. Dan kom ik op het vroegtijdig sterven. Kunnen we de schadelijke effecten wel optellen, zoals hier gebeurt? Kun je zeggen dat het gevolg van het een negen maanden is, het gevolg van het ander vier maanden en samen wordt dat dertien maanden? Is het wel op die manier te benaderen? Is dat ook niet een beetje inconsequent en hypocriet, als we met elkaar heel kritisch kijken naar fijnstof en andere effecten op de luchtkwaliteit, maar helemaal niets doen aan iets ernstigs als roken? We weten dat roken het leven niet met een jaar, maar misschien wel met veel meer verkort, maar daar doen we helemaal niets aan. Ik pleit niet voor een rookverbod, maar ik constateer alleen maar dat we wat dat betreft toch redelijk inconsequent en hypocriet zijn.

Ik zou graag iets meer willen weten over het onderzoek naar de mogelijkheden om fijnstof te binden. Ik hoor collega's zeggen dat we niet alleen moeten kijken naar bronbeleid, dus naar de uitstoot. Je zou kunnen bekijken of je misschien wat meer kunt bereiken door niet alleen kleine dieselauto's steeds beter af te stemmen op onze normen, maar door datgene wat eruit komt, op de een of andere manier af te vangen en te binden.

Er is een werkgroep bezig met geurhinder en die zou deze zomer iets melden. Ik heb er tot nu toe nog niets van gezien, maar misschien komt dat nog. Ik hoop dat het komt. Er zou voor het eind van het jaar echt iets zijn, als ik het goed heb, maar misschien is er al een tussenrapportage. Ook daarbij vraag ik mij af hoe objectief dat wordt. Dat sluit ook aan op wat de heer Geurts daarover zei. Ik vraag mij af in hoeverre je dit objectief kunt maken. Als je met een panel werkt, zou je dan niet veel beter een panel uit de buurt kunnen hebben? Uiteindelijk is die geurhinder het meest hinderlijk voor de mensen die in de directe omgeving van zo'n agrarisch bedrijf zitten. Dan is het toch een beetje bijzonder dat je zogenaamde geurdeskundigen neemt die in een panel op afstand in een zak gaan ruiken. Ik word daar niet zo vrolijk van.

Dan een ander onderdeel, waar we wel veel grip op hebben, maar volgens mij ook niet het gewenste resultaat gaan halen, namelijk de zero-emissie van busvervoer. Het ziet ernaar uit dat we 2026 niet gaan halen. Ik begrijp dat niet zo goed, want we zijn toch heel goed in staat om voorwaarden te stellen bij concessies zodat we dat wel kunnen halen? We hebben er formeel en materieel veel grip op, maar we lijken geen resultaat te boeken. Dat zou ik zeer teleurstellend vinden.

Dan kom ik op de elektrohypersensitiviteit oftewel elektromagnetische velden, een ongrijpbaar onderwerp, maar misschien wordt het in de toekomst wel grijpbaar. Er zijn mensen langskomen die daarover het een en ander vertelden. Zij zeggen dat heel Nederland daar langzamerhand mee bedekt is. Er zijn mensen die alleen willen wonen op een plek waar dat niet is, weet ik ook uit mijn makelaarspraktijk. Wat mij betreft zouden wij verder moeten gaan met onderzoek op dat gebied. Misschien zoeken we wel naar iets wat er niet is, ik weet het niet. Ik ben er voorstander van om geld te blijven besteden aan onderzoek of er iets aan de hand is. Tot nu toe lijkt het allemaal mee te vallen, maar we moeten ons niet te snel in slaap laten sussen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Wij waren allemaal geschokt, de afgelopen tijd, niet zozeer door het bericht dat er verschillen zijn tussen testen en praktijk van de emissies van NO_x en CO₂, want dat wisten we al een hele tijd. Al vaak uitte D66 kritiek omdat hier eigenlijk een stuk consumentenbedrog plaatsvindt. Onder het mom van maximaal gebruikmaken van de flexibiliteit in de meetmethodes mocht er getest worden zonder spiegels of met hoge bandenspanning of een ontkoppelde dynamo. Als u of ik op deze wijze de weg op zouden gaan, zouden we ervan afgehaald worden, en terecht.

De **voorzitter**: Ik zou het ook niet doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan zijn we het daarover eens, maar dat is wel de testmethode die gehanteerd wordt. Dat is natuurlijk echt lariekoek.

Toch is er nu iets anders aan de hand. De situatie is nu toch wel ernstiger. Voor NO_x is bewezen dat de verschillen bij bepaalde modellen dieselauto's bewust, structureel gecreëerd zijn door te sjoemelen met software. Dat is fraude en dat moeten we heel hard aanpakken, vanwege het milieu, vanwege de gezondheid van mensen, maar ook simpelweg omdat hier mensen bedrogen worden. Er zijn knollen voor citroenen verkocht aan mensen. De vraag is hoe zij daarvoor worden gecompenseerd. Het is een probleem op wereldwijde schaal, maar goed, vandaag focussen we op Nederland. Voor Nederland betekent het mogelijk fraude met 160.000 personenauto's en busjes. De vraag is dan wie er allemaal worden bedrogen. Ik heb het al over de consument gehad, maar het gaat ook om de overheid; beleidsmakers zoals de Kamer en de Staatssecretaris die de luchtkwaliteit in Nederland proberen te verbeteren of wethouders die dat in hun stad proberen te doen; om importeurs en dealers die een

goed en eerlijk product willen verkopen en vaak ook een vertrouwensband hebben met hun klanten, maar natuurlijk vooral om de consumenten. Dealers kondigen een terugroepactie aan, zodat de software geüpdate kan worden. Hebben wij er enig beeld van om hoeveel consumenten het gaat in Nederland? Wat voor auto krijgen zij straks terug? Een auto die minder NO_x uitstoot, maar die nog onzuiniger is dan hij al bleek te zijn? Wat is dan het effect op hun portemonnee? Worden de klanten gecompenseerd? Kan die compensatie verhaald worden op de fabrikant? Op welke wijze zal de Staatssecretaris hiervoor aandacht vragen in Europa?

De Franse regering wil ook de eigen subsidiegelden verhalen op Volkswagen. De Staatssecretaris schrijft dat de stimuleringsmaatregelen in Nederland niet onder het NO_x-schandaal vallen, omdat die gebaseerd zijn op CO₂. Maar er is een technische trade-off tussen NO_x en CO₂, zoals ik al zei. Als we zeggen dat de software moet worden bijgesteld naar minder NO_x, dan gaat die auto meer CO₂ verbruiken en valt hij niet meer in de categorie waarin hij was ingeschaald. We kunnen die twee niet los van elkaar zien. Waarom gaat de Franse regering wel haar subsidies verhalen, terwijl de Nederlandse regering dat onterechte stimuleringsbeleid niet terugvordert?

Andere lidstaten hebben ook nader onderzoek aangekondigd. Gaat de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) inderdaad onderzoek doen? Naar welke autotypen? Hoe verhoudt zich dat tot de onderzoeken in andere lidstaten? De Duitse evenknie KWA heeft een deadline gesteld voor de bewuste types van Volkswagen. We weten ook allemaal wel dat het waarschijnlijk niet alleen om Volkswagen gaat. Wat vindt de Staatssecretaris van het gefragmenteerde systeem in Europa? Volgens D66 zou er een centrale Europese typekeuringsautoriteit moeten komen voor de interne markt, waarbij de auto's die in Duitsland zijn geproduceerd, morgen in Italië kunnen rijden, om ervoor te zorgen dat echt voor iedereen hetzelfde geldt.

Komt er eindelijk een test die is gebaseerd op gemiddeld autorijden? Ik las er wat over in de brief, maar ik las ook dat de werkelijke uitstoot tijdens het rijden nog steeds de helft hoger mag zijn dan de Euro 6-norm. Dat is beter dan vier of zeven keer zo hoog, maar het gaat er nog steeds om dat je een auto koopt waarvan je denkt dat hij die uitstoot heeft, terwijl hij de helft meer mag hebben. Dat vind ik nog steeds een heel ruime marge, zeker gezien de historie die we nu hebben. Waarom hebben we eigenlijk minder strenge normen voor diesel dan voor benzine?

Dank aan de Staatssecretaris voor de luchtkwaliteitsapp. Ik kon helaas niet bij de lancering zijn, maar ik ben er erg blij mee. Ik heb hem op mijn telefoon. Het is heel mooi dat er op deze wijze, laagdrempelig inzicht is in de luchtkwaliteit. Een andere vraag is hoe het staat met de luchtkwaliteit op zee. Hoe staat het met de greenports, die bedoeld waren om het gebruik van minder vervuilende scheepsbrandstoffen te stimuleren? Vorig jaar is bij de begrotingsbehandeling gesproken over zero-emissions busvervoer. Ik ben heel benieuwd naar de voortgang, maar misschien komen we daar nu niet aan toe, omdat er te veel op de agenda staat. Dan kunnen we dat op een ander moment bespreken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Toen ik een week oud was, zat ik voor het eerst in een auto. Dat weet ik niet meer, maar dat was de Volkswagen Kever van mijn vader. Daar heb ik dus iets mee. De eerste auto die ik zelf kocht, was ook een Kever, in 1966, vanillewit, met van die liggende koplampen. Ik heb hem helaas niet meer. Mijn eerste leaseauto was een Golf TDI, dus ik ben een liefhebber. Het doet pijn dat er op die manier met mensen is omgegaan. Het gaat niet alleen om een verschil tussen de uitstoot en het verbruik en dergelijke, maar hier is echt gefraudeerd met software, en fraude is schadelijk. Ik wil daar wel even een punt van maken, maar aan de andere kant houd ik ook van doorrijden. Welke gevolgen heeft dit Volkswagenschandaal voor hoe hard wij kunnen

rijden? Graag een reactie van de Minister. Ik vind dat we ook een beetje moeten uitkijken dat we niet doorslaan. Ik vind dat Nederland de Europese aanpak moeten volgen en niet het braafste jongetje van de klas moet zijn, door zelf aanvullende eisen en normen te stellen als het gaat om luchtkwaliteit. We moeten ook niet doen aan bangmakerij, want de huidige metingen en onderzoeken tonen aan dat de lucht steeds schoner wordt. Ik verwijs daarvoor naar blz. 102 van de begroting. Nederland voldoet eind 2017 overal aan de huidige eisen voor luchtkwaliteit. Wat ons betreft worden milieuzones dan ook opgeruimd in plaats van uitgebreid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben blij dat de VVD net als GroenLinks vindt dat fraude niet mag, ook als het met auto's is, en dat deze aangepakt en bestraft moet worden. De Europese Commissie zegt zelf dat het nemen van maatregelen een nationale kwestie is. De heer Dijkstra zegt dat we dat in Europees verband moeten doen. Wil hij dat de Staatssecretaris of de Minister naar Europa gaat om te zeggen dat wij het daar niet mee eens zijn en dat wij dat niet nationaal maar Europees willen? Als de Europese Commissie zegt dat het bij de nationale overheden hoort, vindt hij dan dat we dat ook moeten doen? Of wil hij de bevoegdheden van de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de controle op de luchtkwaliteit in Nederland overhevelen naar Europa?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): De automobieliindustrie is belangrijk in Europa, ook in Nederland, met de toeleveranciers. Ik geloof dat in Duitsland een op de zes banen afhankelijk is van de automobieliindustrie. Je kunt dit niet op eigen houtje aanpakken. De omvang ervan is heel groot, daar kom ik nog op. Het heeft heel veel gevolgen. Ik vind dat je dit dus vooral op Europese schaal moet aanpakken. Dat staat los van de RDW, want dat blijven nationale bevoegdheden. Ik zal er zo voor pleiten om die test die realistischer is, eerder te laten ingaan. Ik denk dat we dit probleem op Europees niveau moeten benaderen, omdat het groter is dan Nederland.

De **voorzitter**: Mevrouw van Tongeren, u bent er tussendoor geglipt, want u had twee interrupties en die hebt u opgebruikt. Ik was niet alert genoeg. Ik sta een vervolgvraag toe, als u die maar kort houdt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Is de heer Dijkstra het met mij eens dat het vaststellen van maximumsnelheden op de wegen een nationale bevoegdheid is? Als wij maatregelen willen nemen, moeten we dat nationaal doen. Europa gaat niet over onze maximumsnelheden en niet over de Rijksdienst voor het Wegverkeer, die de toelating van deze auto's regelt. We zullen dus wel degelijk nationaal moeten ingrijpen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik ben het ermee eens dat de RDW onze verantwoordelijkheid is en het vaststellen van maximumsnelheden ook. Daarom ben ik blij dat we zo meteen overal 130 km/u kunnen rijden, net als in Frankrijk. Waar dat kan wat betreft milieu en veiligheid, moet je dat zeker doen. Dat is prima.

Voorzitter. Die fraude is echt kwalijk. Ik ben er even over nagedacht hoe dat kan en hoe je dat zou moeten oplossen. Ik heb al gezegd dat je dat Europees moet doen. Ik ben liberaal, dus ik wil het ook een keer wat positiever benaderen. Ondanks dit schandaal is de lucht schoner dan ooit. Je kunt je voorstellen wat het betekent als we wel voldoen aan die normen en via bronbeleid zonder fraude werken aan die schone lucht, die we dus nu al hebben. De VVD is een voorstander van Europees bronbeleid, maar een fel tegenstander van fabrikanten die de boel belazeren. Ik wil strenge en realistische eisen voor fabrikanten en voor de testcyclus. De lobby van de automobieliindustrie heeft ook een behoorlijke

deuk opgelopen. Dit schandaal sterkt mij in de overtuiging dat we nu moeten doorpakken als het gaat om eerlijk bronbeleid in Europees verband. We moeten echt werk maken van de mogelijkheid om die tests die minder afwijkingen geven eerder te laten ingaan. Ik zie de brief van de Staatssecretaris van gisteren als een positief signaal.

De VVD vindt dat er een overzicht moet komen van wat er aan de hand is, want er lopen heel veel rapporten door elkaar en er zijn behoorlijk wat misverstanden. In de media, maar ook door politici, wordt alles op een hoop gegooid. Ik wijs erop dat het vertrouwen van mensen en van overheden in de automobielindustrie geschaad is. Het is een belangrijke markt en er staat ook werkgelegenheid op het spel. Je moet niet overhaast stappen zetten, maar je moet dit tot op de bodem uitzoeken. Ondertussen moet je op korte termijn ook maatregelen nemen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Met de heer Dijkstra ben ik een groot voorstander van bronbeleid. Ik denk dat dit ons ook wel leert dat we ervoor moeten zorgen dat het bronbeleid realistisch is. Als we realistisch bronbeleid vaststellen in overleg met de industrie, moet ook helder zijn dat zij daar niet eindeloos van kunnen afwijken. Ik las dat het ook in de nieuwe test mogelijk is om de helft meer uit te stoten dan dat realistische bronbeleid dat wij met elkaar vaststellen. Dat geeft toch geen vertrouwen bij de consument? Een klein beetje afwijking is er natuurlijk altijd, maar is de heer Dijkstra het met mij eens dat het goed zou zijn om die afwijking substantieel kleiner te maken? Het is niet realistisch om te zeggen dat dit het bronbeleid is, maar dat de uitstoot nog de helft meer kan zijn dan wij hebben afgesproken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voor de VVD is het uitgangspunt dat die tests zo naadloos mogelijk aansluiten op de werkelijke emissies. Dat zal nooit helemaal het geval zijn, want je rechtervoet bepaalt ook heel veel, net als de weersomstandigheden en dergelijke. Laten we proberen om een test te krijgen die zo min mogelijk afwijkt. Er was nog een vraag, maar die ben ik even kwijt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is eigenlijk de vraag. Ik ben blij dat de VVD met D66 zegt dat het bronbeleid en de test die worden vastgesteld, heel dicht bij elkaar moeten liggen. Die marge moet echt een stuk kleiner, bijvoorbeeld een afwijking van 10%. Je moet wel enig realisme hebben, maar het kan niet de helft meer zijn. Dat lijkt mij een helder signaal aan de Staatssecretaris en aan de Minister.

De **voorzitter**: U vroeg het aan de heer Dijkstra, mevrouw Van Veldhoven. U zit hier bijna een soort college te houden.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik moet erbij zeggen dat ik wel al die Volkswagens had in mijn assortiment, in het verleden, maar dat ik geen techneut ben. Ik laat dat graag over aan de technici. Die test die moet worden ingevoerd, moet voldoen en die afwijking mag niet te groot zijn. Hoe dat precies gaat, gaat wat mij betreft te veel in op de details, maar het heeft wel grote gevolgen. Afwijkingen tussen de test en de realiteit zijn niet nieuw, maar sjoemelen met software is dat wel.

Ik wil nog een vraag stellen over de rol van autogas. Dat is een technologie die wij in huis hebben. De infrastructuur is er. Als je de testresultaten ziet over uitstoot, dan is autogas 15% schoner vergeleken met een benzineauto, als het gaat om CO₂. Er is vrijwel geen NO_x-uitstoot en bijna geen fijnstof. Wordt die brandstof, die een wat ouderwets imago heeft, nu vergeten, terwijl deze een heel mooie bijdrage kan leveren aan een beter milieu?

Ik vind het wel dramatisch dat we verdergaan met de Wet geurhinder en veehouderij, terwijl we geen keiharde relatie kunnen leggen tussen

wetenschappelijke verantwoorde zaken en wat we gaan doen. Wat ons betreft is er geen reden om verdere maatregelen te nemen voor de volksgezondheid, als je geen wetenschappelijke onderbouwing hebt. Als we verdergaan met het afwegingskader gezondheid, komt dat ook terug in de Omgevingswet. De Staatssecretaris zegt dat we nieuwe stoffen moeten onderzoeken. We doen dat met een panel en een workshop, maar dat is allemaal niet wetenschappelijk. Als we iets doen voor de volksgezondheid, moet dat een zekere onderbouwing hebben, maar die ontbreekt nu. Ik zie geen heil in verdere uitwerking ervan zoals het nu is opgesteld. Ik ben heel benieuwd hoe de Minister dat beoordeelt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Dijkstra is een Volkswagenliefhebber, dus wellicht is hij zelf ook gedupeerde, als die auto ineens veel meer blijkt te verbruiken dan hij als koper eigenlijk dacht, omdat de NO_x-waarde moet worden bijgesteld en er een trade-off tussen zit. Vindt hij dat de consument dan recht heeft op compensatie in enige vorm? Vindt hij ook dat de Staat, die is bedrogen, zou moeten proberen om dat belastinggeld terug te vorderen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik vind het te vroeg voor een inhoudelijke reactie. Ik denk dat er nog zoveel onduidelijkheid is dat je dat niet moet doen. Als je nu al begint over compensatie, legt dat ook een soort claim op de markt, en daar zullen vooral advocaten blij van worden. Er worden al stichtingen opgericht, zoals de stichting TDI-verlies. Bij benzinemotoren is ook het een en ander mis, laten we dat niet vergeten, want de direct ingespoten benzinemotoren van tegenwoordig stoten heel veel fijnstof uit; meer dan diesels. Ik weet niet of de krant dat oppikt, maar het volgende schandaal ligt op de loer. Ik moet eerlijk zeggen dat ik weinig mensen ken die een auto uitkiezen op NO_x-uitstoot; eigenlijk niemand, omdat we dat niet goed meten. Ze kijken wel naar CO₂, maar dat vinden ze ook niet interessant. Ze vinden het veel interessanter wat een auto verbruikt in de test en wat die kost, hoe goed die rijdt en hoe mooi die is. Ik ken niemand die een auto heeft gekozen omdat hij blij is dat die maar 87g CO₂ uitstoot. Nee, die auto is aantrekkelijk, omdat hij fiscaal aantrekkelijk is. Daarom kiezen mensen auto's; niet omdat zij willen bijdragen aan schonere lucht. Er zullen misschien een aantal idealisten zijn, maar het merendeel kijkt gewoon naar de portemonnee, en dat is gezond.

De **voorzitter**: Een klein beetje discipline onder de woordvoerders zou wel fijn zijn. Ik kreeg de indruk dat u een ordevoorstel richting de heer Dijkstra zou willen doen. Laat dat alstublieft achterwege.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het zal de heer Dijkstra misschien verbazen, maar ik ben het op dat laatste punt heel erg met hem eens. Mensen zitten via internet eindeloos te rekenen welke auto zij gaan kopen. Zij kijken naar wat zij mooi vinden, naar belastingvoordelen en naar verbruik, dus wat het in hun portemonnee kost. Nu zie je dat als die software moet worden bijgesteld, die auto ineens veel meer verbruikt, zodat mensen veel meer moeten betalen voor het gebruik van die auto dan zij dachten toen zij hem kochten. Daar zit dat bedrog van de consument in. Ik zou ook geen claimcultuur willen stimuleren. Het is ondoenlijk om voor iedereen precies uit te rekenen wat hij gereden heeft en wat zijn verlies is. Maar ik vind wel dat er een signaal van de autofabrikanten moet komen richting de consumenten die de dupe zijn. Daarom spreek ik ook over enige vorm van compensatie. Vindt de heer Dijkstra ook dat die vraag moet worden voorgelegd aan de auto-industrie en dat de Staatssecretaris en de regering dat signaal zouden moeten afgeven? Dat is toch wel heel reëel.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik denk dat het daarvoor te vroeg is. Laten we eerst die feiten op een rij zetten. Ik geloof dat de holding die Volkswagen importeert, gisteren heeft gezegd dat er 160.000 auto's worden teruggehaald om een aanpassing te doen. U hebt gelijk: als je minder NO_x-uitstoot, heb je misschien meer CO₂. Daar hangt heel veel mee samen: het fiscale regime, de bijtellingen, nieuwe normen et cetera. Misschien moeten we even een weekje wachten en kijken wat er gebeurt in Brussel en Berlijn. Daar zijn vooral mensen aan zet. De Staatssecretaris heeft gisteren in de brief al antwoord gegeven over wat haar inzet zal zijn. Dat is volgens mij heel helder. Zij kan daarin op onze steun rekenen, maar het lijkt me niet verstandig om hals over kop dingen te doen.

De heer **Smaling** (SP): Ik loop aan tegen de opmerking van de heer Dijkstra dat de lucht schoner is dan ooit. Je kunt dingen ook zo framen dat het lijkt alsof dit de mooiste plek op aarde is, maar de realiteit is toch anders. We hebben vorige week over Urgenda gepraat. We schieten helemaal niet op wat betreft CO₂-reductie. Als je kijkt naar het actieplan lokale hotspots, dat onder het NSL ligt, blijkt dat de grote steden in de Europese middenmoot zitten. We liggen ver achter op de Scandinavische steden, maar wel voor op de Oost-Europese steden. Wat een resultaat! Ik vraag me af of de heer Dijkstra niet op het verkeerde been wordt gezet, doordat hij tussen de fruitbomen in de Betuwe woont en eigenlijk weinig weet heeft van wat zich in de grote steden afspeelt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Onder de fruitbomen maar aan de A15, maar de lucht wordt schoner dan ooit. Ik heb de feiten aan mijn zijde. Ik heb vorige week die app gedownload, waar ik heel blij mee was. We hebben een smogalarm, maar dat gaat bijna nooit af. Als dat afgaat, is het handig voor de mensen die er last van hebben. Ik heb gisteren gekeken naar wat er gebeurt in Nederland. Misschien komt het doordat ik VVD'er ben, maar alle meetpunten zijn blauw.

De **voorzitter**: Dan moet u wel even aanwijzen waar u woont.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik woon hier in het midden. Wij hebben geen meetpunt, maar wel een heel goede neus. Ik weet zeker dat het daar nog schoner is dan in de rest van Nederland. De mensen in Amsterdam klagen wel en zeggen dat er zachter moet worden gereden op de Ringweg, maar die is blauw. De mensen in Rotterdam zeggen dat we zachter moeten rijden, maar dat is ook blauw. Ik vind het een fantastische app, maar deze sterkt mij in de overtuiging dat de lucht steeds schoner wordt. Als u cijfers wilt hebben, kijkt u op blz. 102 van de begroting. Kijkt u alstublieft naar de feiten in plaats van mee te gaan in die bangmakerij. Ik denk dat uw kiezer daar ook niets aan heeft. U bent een man van de feiten. Op blz. 102 ziet u wat er gebeurt met de lucht in Nederland. Die wordt steeds schoner, ook dankzij de autofabrikanten, zeg ik erbij. Kijkt u ook naar het artikel in Elsevier van gisteren. Erg interessant, omdat er ook een analyse in staat over hoe dat technisch zit. Ik raad u dat van harte aan, mijnheer Smaling.

De heer **Smaling** (SP): Ik neem de handschoen op. Het lijkt mij leuk om het hierover te hebben met de heer Dijkstra bij de begrotingsbehandeling. Ik leg de nadruk op hotspots in grote steden. Die kun je niet allemaal kwijt op dat kleine kaartje. Je kunt het Keizer Karelplein daar niet op herkennen. Waar veel mensen wonen, heb je toch ook die grote problemen. Onderkent de heer Dijkstra dat je nog lang niet klaar bent? Als je kijkt naar de variatie in het land, in relatie tot waar mensen wonen, dan kun je niet zeggen dat de lucht schoner is dan ooit.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): De lucht is wel schoner dan ooit, maar laat ik ook eerlijk zijn, er zijn een paar knelpunten, zoals de 's-Graven-dijkwal in Rotterdam. Daar moet je een oplossing voor verzinnen. In Utrecht is er nog een probleem, namelijk een overschrijding bij de Albert Schweitzerdreef, die net buiten de milieuzone ligt. Wij zeggen dat in 2017 de lucht in Nederland dermate schoon is, op een aantal knelpunten in Utrecht, Rotterdam en Amsterdam na, dat je milieuzones kunt opheffen in plaats van uitbreiden. Daarbij heb ik de feiten aan mijn zijde, dus ik ben niet bang voor dat debat.

De **voorzitter**: Ik dank de woordvoerders voor hun bijdrage in eerste termijn. We gaan over tien minuten door met de eerste termijn van de regering. Ik schors even voor het inventariseren van de vragen.

Schorsing van 11.17 uur tot 11.32 uur.

De **voorzitter**: We gaan door met de eerste termijn van de kant van de regering. We hebben afgesproken dat de Staatssecretaris in eerste instantie de verschillende vragen gaat beantwoorden. Nog een opmerking vooraf: dit algemeen overleg wordt daadwerkelijk om 13.00 uur afgerond. Dat is een waarschuwing voor u allen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begin met Volkswagen, want dat is een onderwerp dat stevig leeft, niet alleen bij de Kamer, maar ook bij mij. Op vrijdag 18 september werd bekend dat Volkswagen in de VS op grote schaal heeft gefraudeerd, waardoor de uitstoot van NO_x in de praktijk vele malen hoger is dan onder de testcondities op de rollenbank. Ik heb al eerder gezegd dat ik geschokt ben dat er fraude op deze schaal kon plaatsvinden. Eerder waren er geen afwijkingen en nu is er opeens sprake van fraude. Deze mogelijke fraude betreft 11 miljoen auto's. In Nederland gaat het om 160.000 auto's, zoals ook in de brief staat. Mevrouw Van Veldhoven noemde dit ook.

De Duitse fabrikant heeft tot 7 oktober de tijd gekregen van de Duitse typegoedkeuringsautoriteit, de KBA, die hetzelfde doet als onze RDW, om met een plan van aanpak te komen om die fraude op te lossen. Dat is volgende week. Ik ben heel benieuwd wat daar uitkomt. Gisteren heb ik gesproken met de Nederlandse importeur van Volkswagen, die ook verrast was door deze fraude. Zij staan aan de lat om het probleem in Nederland op te lossen en hierover te communiceren naar de consument. Zij staan ook in de startblokken vanaf 7 oktober, als duidelijk is wat Volkswagen gaat doen, om aan de slag te gaan om de problemen in Nederland op te lossen. Alle 160.000 autobezitters zullen persoonlijk bericht krijgen van de importeur. Ook heeft de importeur van Volkswagen uit eigen beweging de verkoop van 4.100 dieselauto's opgeschort. Dat betekent volgens mij dat zij de zaak heel serieus oppakken. Die houding en de manier waarop zij die gisteren hebben verwoord, spreken mij ook aan. Binnenkort praten we verder over de precieze invulling en het plan van aanpak, om zekerheid te krijgen dat alle auto's daadwerkelijk worden aangepast. Het spreekt voor zich dat ik de komende periode intensief contact met hem zal onderhouden.

De importeur heeft aangegeven dat Volkswagen de garantie heeft gegeven dat er niets mis is met de nieuwe Euro 6-dieselauto die nu in de showroom staat. Aan hem heb ik ook gevraagd om de argumenten bij Volkswagen op te vragen en ook te delen, want het is wel prettig als daar transparantie over is. Ik heb gisteren ook gesproken met de voorzitter van de RAI-vereniging. Deze deelt de mening dat het urgent is om tot een effectieve, robuuste testprocedure op de weg te komen, te weten de real driving emissions test (RDE). Het is zaak dat we allemaal in die zin weer op een schone auto kunnen rekenen; vrij van uitlaatgassen en met zo min mogelijk fraude. Volgens mij is dit een heel belangrijke taak voor de

autobranche en de RAI-vereniging, als belangrijkste spreekbuis in Nederland.

Er zijn vragen gesteld over de metingen die TNO uitvoert in opdracht van het ministerie. Die zijn bedoeld om een goed beeld te krijgen van de gemiddelde praktijkemissies van wegvoertuigen onder verschillende rijomstandigheden. Het ministerie doet dit om ervoor te zorgen dat de modellen voor de luchtkwaliteit uitgaan van de daadwerkelijke uitstoot van auto's. Wij werken niet met labtests bij TNO, maar wij testen de daadwerkelijke uitstoot van de auto's.

Er is ook gevraagd of TNO wist van die fraude. Vanaf 2010 voert TNO metingen uit. De Kamer wordt daar regelmatig van op de hoogte gesteld. Ik ben de afgelopen drie jaar druk bezig geweest, tegen de continue weerstand van de autobranche in Europa in, om die RDE-test op de agenda te krijgen en daadwerkelijk ingevoerd te krijgen. Men zal begrijpen dat ik volgende week in de Transportraad maar één missie heb, en dat is om die test sneller ingevoerd te krijgen. Ik denk ook dat er nu momentum is om daarvoor te strijden. Door wat er is gebeurd, is de autobranche er zelf wellicht ook van overtuigd dat het verstandig is dat die test naar voren wordt gehaald.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik onderschrijf dat de Staatssecretaris zich hier hard voor inzet. Ik begrijp dat dit in het verleden lastig was, omdat de Duitse Minister toen nog wat minder overtuigd was van de noodzaak ervan. Deze is dat nu wel, volgens mij. Is de Staatssecretaris bereid om voor de Transportraad alvast bilateraal bij haar Duitse collega onder de aandacht te brengen hoezeer wij daaraan hechten en om te bekijken of wij op de een of andere manier gezamenlijk kunnen optrekken om die test sneller te krijgen? Het is heel belangrijk dat Duitsland voor een eventuele versnelling is.

De **voorzitter**: Ik geef mevrouw Van Tongeren de gelegenheid om een punt van orde te maken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb hier bij mijn voorbereiding ook mee zitten worstelen. Wij spreken vanmiddag over de Transportraad. Misschien kunnen we de vragen daarover vanmiddag bespreken. Sommige fracties hebben hiervoor verschillende woordvoerders; de mijne helaas niet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Uitstekend. Mevrouw Van Tongeren heeft gelijk. Ik ben ook woordvoerder in beide debatten, vandaar dat het bij mij door elkaar loopt. Ik geef deze vraag graag mee voor het overleg vanmiddag.

De **voorzitter**: Dan volgt het antwoord van de Staatssecretaris ook vanmiddag.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan het ook nog een keer herhalen, dat is geen enkel probleem. De Duitse Minister heeft zelf het onderwerp op de agenda gezet van de Transportraad. Vandaag spreekt Minister Kamp van Economische Zaken hierover in de Concurrentieraad met de Eurocommissaris, dus er wordt bij verschillende raden op ingezet; de Concurrentieraad, de Transportraad en de Milieuraad.

Voorzitter. TNO heeft in het rapport van 2013 nooit geconcludeerd dat er sprake is van fraude, zoals nu bij Volkswagen aan het licht is gekomen. TNO concludeerde dat de NO_x-emissies van de geteste Euro 6-dieselauto in de praktijk veel hoger liggen dan tijdens de officiële test. Deze hogere emissies kon TNO moeilijk verklaren uit de verschillen tussen rijomstandigheden op de weg en de condities in het laboratorium. TNO geeft hiervoor als waarschijnlijke verklaring dat fabrikanten regelstrategieën

gebruiken waarbij, afhankelijk van de rijomstandigheden, de NO_x-emissie van de auto al dan niet wordt teruggebracht. Fabrikanten zien deze handelwijze niet als fraude. Ik heb de indruk dat zij wel de rand opzoeken van wat in de Europese regelgeving is toegestaan. Dat is bekend, want wij hebben gesproken over afgeplakte spiegels, opgepompte banden et cetera. Daarom vind ik die real driving emissions zo belangrijk. Dit soort praktijken, die onder de huidige wetgeving nog mogelijk zijn, worden er in dergelijke testen uitgehaald; die zijn dan dus niet langer mogelijk. TNO formuleert in zijn rapport van 2015 de conclusies voorzichtig, mede omdat de gebruikte opzet van het onderzoek niet geschikt is om eventuele fraude bij auto's vast te stellen. TNO is niet de recherche, maar een onderzoeksinstituut dat al jarenlang voor ons de werkelijke uitstoot test in het kader van ons nationaal luchtprogramma. Wij kijken naar de werkelijke emissies in Nederland. Dat is altijd ons doel geweest. Volkswagen heeft nu onder druk van de Amerikaanse Environmental Protection Agency (EPA) toegegeven fraude te hebben gepleegd door toepassing van testsoftware die vaststelt of een auto fysiek op de rollenbank staat en daar de regelstrategie op aanpast.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Begrijp ik goed dat de Euro 4, -5 en -6-diesels echt op de weg zijn getest? Ik heb op de televisie de uitleg van TNO gehoord van de zin: «In theorie kunnen de normen gehaald worden, maar in de praktijk worden deze (deels) uitgeschakeld.» Het instituut zegt dat er sjoemelsoftware in zit. Heeft men op het ministerie die zin niet opgemerkt?

Staatssecretaris **Mansveld**: In de eerste plaats wijs ik erop dat het niet om Euro 4 en Euro 5 gaat, maar om Euro 5 en Euro 6. Die zijn daadwerkelijk ook op de weg getest. Die testen worden uitgevoerd om het werkelijke effect op de luchtkwaliteit te meten. Daar hoort niet bij dat men als een rechercheur op zoek gaat naar de oorzaak. Daar wordt wel naar gekeken, maar TNO zal de auto niet demonteren. Dat is niet de deskundigheid van TNO. Op die manier is hiermee omgegaan, ook door het ministerie. De invalshoek is dus luchtkwaliteit en de testen zijn daarop gericht.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat begrijp ik. Dank voor de toelichting dat Euro 4 niet op de weg is getest. TNO brengt in de samenvatting duidelijk naar voren dat er iets wordt uitgeschakeld waardoor de auto in theorie zuinig en schoon lijkt, maar dat in de praktijk niet is. Dan moeten toch alle alarmbellen op het ministerie afgaan als je goede luchtkwaliteit wilt? Waarom is daar in 2013 absoluut niet op gereageerd, behalve dat het rapport is doorgestuurd naar de Kamer en Europa?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is precies de actie die is ondernomen. Er werd geconstateerd dat er nog steeds grote verschillen waren. Daarom willen wij dat er real driving emission-tests komen. Dat is altijd onze focus geweest en op die manier is met de rapporten omgegaan. Dat hebben wij uiteindelijk binnengehaald met het roeien tegen de stroom in. Daarna volgt de ontdekking van de fraude in Amerika; Volkswagen heeft die ook toegegeven. Ik zie dit als het momentum om ervoor te zorgen dat die tests naar voren worden gehaald. Ik kom zo terug op de effecten die dit kan hebben voor de consument, de overheid et cetera.

De heer **Geurts** (CDA): De Staatssecretaris zegt dat de automobieliindustrie de randen opzoekt en dat er werkelijke emissietesten worden gedaan op een aantal vlakken. Hoe gaat het kabinet dan om met die terugroepactie? In dat kader zal de software van auto's worden veranderd. Zal het kabinet dit van tevoren valideren? Zal het kabinet onderzoeken of de terugroepactie de effecten heeft die worden voorspeld? Het heeft namelijk grote gevolgen voor de consument. De software van een auto

kan zodanig worden teruggeschroefd dat je wel een 45 km-bord kunt aanschaffen en op je auto plakken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wij demonteren geen auto's. Het is belangrijk dat Volkswagen ervoor zorgt dat het de afspraken nakomt en het probleem van de auto's oplost. Ik vertrouw erop dat Volkswagen die afspraak nakomt, zeker nu ik de importeur heb gesproken en als ik zie hoe het bedrijf en de Duitse regering hiermee omgaan. Dan is vervolgens de vraag wat is opgelost en welke nadelen dit heeft voor de consument, overheden en andere partijen. Daar kom ik straks nog op.

De heer **Geurts** (CDA): Dit is een aangelegen punt. De Staatssecretaris gebruikt vaak het woord vertrouwen, maar zij heeft ook gezegd dat de automobieliindustrie de randen opzoekt van wat mogelijk is. Waar is dit vertrouwen op gebaseerd? Gaat zij af op de blauwe ogen van de nieuwe topman van het concern of zal de Nederlandse overheid de oplossing valideren voordat hij wordt uitgevoerd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is duidelijk dat de randen worden opgezocht als je kijkt naar de tests die in het laboratorium worden uitgevoerd met de spiegels, de banden et cetera. Het is ook duidelijk dat wij daar geen voorstander van zijn; dat blijkt uit het feit dat wij ons hard maken voor die echte tests. De RDW van Duitsland heeft gezegd dat Volkswagen met een oplossing moet komen; die zit bovenop het concern. Ik ben ook heel benieuwd waar men volgend jaar mee komt. De importeur in Nederland, die natuurlijk niet direct eigenaar is van Volkswagen, maar die wel betrokken is in deze situatie, heeft 4.100 auto's niet verkocht. Hij wacht volgende week donderdag af en zal zich dan rechtstreeks tot de 160.000 rijders richten om aan te geven hoe hij hiermee zal omgaan. Wij volgen dit op de voet. Die acties zijn nu uitgezet en ze zullen alle binnen enkele dagen worden uitgevoerd. Ik heb op dit moment niet de indruk dat iemand zich aan deze oplossingenreeks probeert te onttrekken. In die zin heb ik daar vertrouwen in, maar vertrouwen komt te voet en gaat te paard. Wij zitten daar dus bovenop.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Vandaag staat één belangrijk automerk in de belangstelling. De andere automerken zijn misstijl, maar uit de tests van TNO blijkt dat er autotypen zijn waar de verschillen zo groot zijn dat zij niet kunnen worden verklaard uit het feit dat het om laboratoriumproeven gaat. Zal de Staatssecretaris die automerken ook laten testen en daarop handhaven?

Staatssecretaris **Mansveld**: Onze invalshoek is altijd de uitstoot geweest en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Nu deze situatie is ontstaan, is dit niet langer een nationaal, maar een internationaal probleem. Ik krijg regelmatig de vraag hoe het zit met andere autotypen. Ik ga er vanuit dat er geëigende instanties zijn om na te gaan of ook andere bedrijven fraude plegen. Voor de typegoedkeuringen in Nederland door de Rijksdienst voor het Wegverkeer verwijs ik naar de Minister die kan toelichten hoe die processen en procedures verlopen. Het is natuurlijk een heel legitieme vraag of ook andere automerken betrokken zijn bij dit mondiale probleem. Die vraag heeft iedereen. In dit kader verwijs ik dus naar de processen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik wacht dit met belangstelling af. Autofabrikanten opereren natuurlijk mondiaal, maar we spreken vandaag over de luchtkwaliteit in ons eigen land. Wij hebben onze eigen instituten zoals TNO en de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Ik vind het heel belangrijk dat die instituten aan de slag gaan en dat zij niet wachten tot de autofabrikanten zich melden of tot er op Europees of mondiaal niveau

actie wordt ondernomen. Wij moeten bekijken wat wij in eigen land kunnen doen op het gebied van testen en handhaving in het belang van onze luchtkwaliteit.

De **voorzitter**: Dat is een oproep, geen vraag

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is belangrijk dat auto's op de weg net zo schoon zijn als op papier. Dat is ons uitgangspunt en dat is ook de reden waarom wij in Nederland TNO al jaren die testen laten doen en al jaren met die testen onder onze arm naar Brussel afreizen, waar echter niet iedereen op ons en op die zeer goede testen van TNO zat te wachten. We weten al jaren dat dieselauto's in de praktijk meer stikstofdioxide uitstoten dan op papier.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik dank de Staatssecretaris voor haar acties. Ik heb gezien dat de schriftelijke vragen van collega's gisteren zijn beantwoord. Afgelopen dagen is er veel gebeurd en dit is continu in ontwikkeling. Het is interessant wat er op 7 oktober in Duitsland zal gebeuren. Transparantie is belangrijk. De importeur overweegt stappen te zetten. Er gebeurt echter zo veel dat het de vraag is hoe de Kamer de vinger aan de pols kan houden of, sterker nog, grip kan houden op de gang van zaken. Hoe zal de Staatssecretaris de Kamer informeren over de stand van zaken, ook al wijzigt die van dag tot dag? Hoe kunnen wij onze rol als controlerende volksvertegenwoordigers goed vervullen? Hoe zal de Staatssecretaris ons daarbij helpen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb bij het antwoord op de schriftelijke vragen een algemene brief gevoegd om toe te lichten wat er allemaal gebeurt. Na 7 oktober zal ik de Kamer informeren over het besluit van Volkswagen en wat het effect daarvan zal zijn. Daarnaast ontvangt de Kamer de uitkomsten van de Transportraad. Ik zal ervoor zorgen dat dit zo snel mogelijk gebeurt. Ik zal mijn collega's vragen de Kamer zo snel mogelijk te informeren als hierover in andere raden wordt gesproken. Ik zal proberen om het niet te versnipperd te doen, want de ervaring leert dat er vaak verschillende commissies bij een onderwerp zijn betrokken. Ik zal proberen dit te structureren.

Dat geldt ook voor de vraag of de consument is benadeeld en hoe hij zal worden gecompenseerd. Zowel Volkswagen als de importeur heeft gezegd dat ieder nadeel voor de consument moet worden gecompenseerd. De leden hebben ook gevraagd of de overheid is benadeeld. In Frankrijk zijn daarover al uitlatingen gedaan. Ik kijk hier samen met de Staatssecretaris van Financiën naar en naar de vraag of er gecompenseerd moet worden. Ik kom straks terug op de vraag van mevrouw Van Veldhoven over de NO_x en CO₂. Ik houd de Kamer hiervan op de hoogte, want er gebeurt in korte tijd heel veel. Ik begrijp de vraag, maar een deel van de antwoorden moet uit andere bronnen komen. De Kamer kan mij erop aanspreken dat ik in ieder geval in Nederland de vinger aan de pols houd en dat ik in de Transportraad waarschijnlijk iets langer het woord voer. Normaal gesproken ben ik daar kort en bondig.

Met de real driving emission-tests worden auto's voor de typegoedkeuring met mobiele apparatuur op de weg gemeten. De volgende stap is dat de RDE-testprocedure in detail wordt uitgewerkt. Daarnaast moeten afspraken worden gemaakt over het moment waarop de tests van kracht worden en de emissielimieten die daarbij horen. Factoren van vijf of zes zoals wij nu zien in de TNO-onderzoeken, zijn veel te hoog en ook voor mij niet acceptabel. Factor anderhalf is voor mij het absolute minimum. Ik weet dat anderen daar anders over denken. Ik moet ook onderhandelen met partijen die daar heel anders over denken. Ik voel mij erg gesteund door het parlement. Dat zeg ik vaak in Europa. Niet iedereen is daar altijd van onder de indruk, maar ik meld het altijd wel. Ik zal de huidige ophef

gebruiken om met nog meer kracht te spreken over en hopelijk dit keer meer medestanders te vinden voor de praktijktest die in 2017 wordt ingevoerd en die meteen streng en effectief is. Er kan geen sprake zijn van fasering. Die test zou naar voren moeten worden gehaald en direct moeten worden ingezet. Ik hoop dat het momentum daaraan bijdraagt. Ik heb vorige week in een brief aan de Eurocommissaris toegelicht dat er zo snel mogelijk een robuust en effectief voorstel voor de invoering van de RDE-procedure moet komen. Ik weet niet of de Kamer een afschrift van die brief heeft ontvangen. Ik heb al gezegd dat de auto-industrie daar weerstand tegen heeft, maar ik meen dat het moment is aangebroken om in goed overleg met elkaar die krachtige stappen te zetten die ook «mijn» parlement tot tevredenheid kunnen stemmen.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): De Staatssecretaris zegt dat zij binnenkort met verschillende partijen de onderhandelingen begint over de emissies. Wanneer zal zij dat doen? Met welke partijen zal zij gaan onderhandelen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik doelde op de Transportraad, de andere landen die daarin vertegenwoordigd zijn en de lobbyclubs die daar omheen aanwezig zijn. Overigens zeg ik toe dat ik vanmiddag in het algemeen overleg over de Transportraad alle vragen dienaangaande zal beantwoorden.

Mevrouw Cegerek heeft gevraagd naar de uitstoot van vrachtwagens. Voor vrachtwagens geldt al een RDE-procedure waarbij op de weg wordt gemeten. Ik heb vorig jaar en dit jaar meermalen aangegeven dat de vrachtwagen Euro VI buitengewoon goed presteert. De strenge Europese wetgeving waarvoor Nederland zich in het verleden heeft hardgemaakt, heeft geleid tot een daling van de NO_x-emissies met een factor 10.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Klopt de test van de vrachtwagen met de werkelijkheid? Is dat geen papieren werkelijkheid zoals nu in de autobranche?

Staatssecretaris **Mansveld**: Rde staat voor real driving emissions. Vrachtwagens worden al op de weg getest, zoals wij dat ook voor personenauto's willen.

De heer Smaling heeft gevraagd in hoeverre het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wordt ondermijnd door de uitstootfraude in de auto-industrie en wat ik hieraan zal doen. Hij relateerde dit ook aan de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Het NSL is en blijft gericht op het behalen van de normen. In de jaarlijkse monitoringsrapportage wordt gerekend met praktijkemissies van de voertuigen. Hiermee wordt dus al rekening gehouden bij het toetsen van de luchtkwaliteit. De monitoringsrapportage, die ieder jaar naar de Kamer wordt gezonden, geeft een goed beeld van de luchtkwaliteit en van de knelpunten. De tegenvallende prestaties van dieselauto's zorgen er wel voor dat er meer werk moet worden verzet om de normen te halen, omdat er vooral in grote steden hardnekkige knelpunten zijn.

In het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit heb ik vorige week over de knelpunten gesproken met vertegenwoordigers van de zeven steden. Ik zal bezien welke maatregelen nodig zijn om de normen te behalen en om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik zal de Kamer hierover binnenkort uitgebreid informeren. Er werd al gesproken over de 's-Gravendijkwal in Rotterdam. Ik ken die plek inmiddels; ik ben er onlangs langsgereden. Wat een prachtige bomen staan daar toch. Het is een ongewone weg om overheen te rijden door de ligging en door die bomen. De grootste knelpunten zien wij in Rotterdam en Amsterdam. Wij hebben gesproken over de vraag wat er moet gebeuren en of wij daarvoor middelen kunnen vinden. Ik hoop de Kamer daarover nog deze week en anders zeker volgende week te informeren.

De heer **Smaling** (SP): De 's-Gravendijkwal is een heel vieze bak. Ik weet daarom niet of de Staatssecretaris over dezelfde weg spreekt. Uiteindelijk verdwijn je daar in de Maastunnel. Voor de duidelijkheid nog de volgende vraag. Meten wij in het kader van het NSL de werkelijk uitgestoten NO_x of gaan we uit van een auto waarvan we verwachten dat hij zo veel stikstof uitstoot? Dat is natuurlijk de kern van de kwestie. Als het om de werkelijk gemeten uitgestoten hoeveelheid stikstof gaat, hebben we geen probleem. Nemen wij het wagenpark als ingang en vermenigvuldigen we dat met de vermoede uitstoot, dan hebben we wel een probleem.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het gaat om de werkelijke uitstoot. Ik vond het zo bijzonder als je door die bak rijdt dat je die bomen daarboven ziet. Dat geeft een wat surrealistisch beeld.

De heer **Smaling** (SP): Ik ben blij met dit antwoord. Als het klopt – en daar ga ik vanuit, want er is zoveel kennis bij het ministerie – lijkt er geen bom onder het NSL te liggen door deze Volkswagenkwestie. Mag ik die conclusie trekken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een duidelijke conclusie die de heer-Smaling mag trekken.

In de PAS wordt gebruikgemaakt van dezelfde praktijkcommissies als bij luchtkwaliteit. De hogere uitstoot is meegenomen in de berekeningen voor de stikstofdepositie.

Voorzitter. Ik laat het hierbij voor wat betreft Volkswagen.

De **voorzitter**: Dan is het mij een groot genoegen om het woord te geven aan de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Er is gevraagd naar de typegoedkeuring door de RDW en de wijze waarop de RDW daarop toeziet, specifiek in relatie tot andere merken. De autoriteit die de typegoedkeuring afgeeft, houdt ook toezicht op eventuele fraude. In Duitsland is dat bijvoorbeeld het Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) voor Volkswagen en in Frankrijk is dat de Franse RDW voor Franse auto's. Nederland heeft natuurlijk geen grote auto-industrie, maar de RDW doet dat toch voor een aantal automobielfabrikanten. Dat zijn onder andere Aziatische fabrikanten die niet in Nederland vertegenwoordigd zijn. De RDW heeft laten weten dat hij voor alle fabrikanten waarvoor hij typegoedkeuringen heeft afgegeven, bij dieselauto's ook een extra test doet. De RDW doet dat voor 19 fabrikanten wereldwijd. Voor zover ik kan zien, zijn dat bijna alleen maar Aziatische merken.

Op de vraag naar het onderzoek is al geantwoord; men wil daarop over ongeveer twee weken antwoord hebben.

Dan is er gevraagd of er één autoriteit zou moeten komen. Dat zou je in principe kunnen doen. Nu is er sprake van verschillende typen tests en verschillende autoriteiten. Als je tot één reële test wilt komen en als daarover in Europees verband afspraken worden gemaakt, hoeft het geen probleem te zijn dat die test wordt uitgevoerd door verschillende instanties die ook andere toezichthoudende functies hebben. Zij moeten zich houden aan die ene test. Zo komt er een oplossing voor deze problematiek en voorkomen wij dat organisaties moeten worden samengevoegd, met alle problemen die daarbij komen kijken. Gedurende het debat dat zal worden gevoerd over die ene test, zal ook worden gesproken over de vraag hoe en waar die het beste kan worden uitgevoerd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): In de huidige situatie worden de tests uitgevoerd in opdracht van en betaald door de autofabrikanten. Bij de ontwikkeling van de spoorwegruiimte in Europa zie je dat wordt toege-

werkt naar één organisatie met satellietorganisaties in de lidstaten die ter plekke te werk gaan. Vragen als: wat mag wel, wat mag niet, welke opvulling van de norm is acceptabel of niet, worden veel meer geüniformeerd, waardoor de druk op een individuele testorganisatie kleiner wordt. Ik denk dat dit heel nuttig zou zijn. Niemand vraagt om een fusie van alle organisaties in alle lidstaten, maar één autoriteit in Europa die zegt: dit staan wij wel toe en dat niet, zou naar mijn mening wel helpen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Die autoriteit is de Europese Commissaris die het moet vastleggen in wet- en regelgeving, onafhankelijk van de vraag of het aan de orde komt in de Transportraad of in de Milieuraad, want soms zie je dat een onderwerp op beide terreinen terugkomt. Daarna wordt een uitvoeringsorganisatie aangewezen die erop toeziet. Ook nu gaat het al op die manier. Fabrikanten betalen de testorganisaties niet. Fabrikanten moeten zelf de tests uitvoeren en toezichtorganisaties als de RDW zien erop toe dat dit goed gebeurt. Als er straks één test is die voor iedereen geldt, wordt het naar mijn mening nog gemakkelijker. Je kunt daar dan goed op toezien vanuit verschillende verantwoordelijkheden. Het is volgens mij logisch dat er ergens een uitvoeringsorganisatie is die beschrijft hoe de test eruit moet zien. Ik ga er vanuit dat al deze zaken aan de orde komen in het debat, om te bezien wat de meest praktische manier van werken is.

TNO meet in de praktijk de reële situatie. De werkelijke situatie vormt het uitgangspunt voor ons beleid voor de aanleg van snelwegen of de verhoging van snelheden en niet de aantrekkelijke testsituatie in het laboratorium of de brochure. TNO doet dit al geruime tijd voor ons. Als TNO dit op de band zou doen, zou ook in Europa sprake kunnen zijn van auto's waarmee is gefraudeerd. TNO doet dit echter op de weg en meet dus de werkelijke uitstoot.

Onze prognoses zijn altijd gebaseerd op berekeningen. Die discussie hebben wij al eerder gevoerd, onder andere in het kader van het MIRT. Daarna wordt er altijd gemeten. Het RIVM doet dit bijvoorbeeld op 83 locaties voor stikstof. Zo houd je een actueel beeld van de luchtkwaliteit. Dat beeld hebben wij niet alleen nodig voor een eventuele snelheidsverhoging, maar voor de gehele breedte van het rijksnelwegennet. In principe betekent het niets voor de snelheidsverhoging of voor de aanleg van wegen. Wij blijven meten en als er in de loop der jaren weer andere dingen gebeuren of zou blijken dat er op een andere manier extra stikstof of CO₂ wordt uitgestoten, dan hebben wij dat op een gegeven moment in de smiezen en dan passen wij het beleid aan. Dat heb ik ook laten zien. Of je nu van hard rijden houdt of niet, of je nu van auto's houdt of niet, of je nu aan de linker- of aan de rechterzijde zit op dat vlak, iedereen heeft er baat bij als de cijfers kloppen. Dit betekent ook dat je ervoor moet zorgen dat die cijfers eerlijk zijn en dat er niet mee wordt gefraudeerd. Als je wat harder zou willen rijden of wat meer zou willen aanleggen, moet je kunnen aantonen dat de cijfers kloppen, anders moet je een stapje terug doen. Dat heb ik gedaan bij de ring van Rotterdam. Ik doe het altijd waar het kan en waar het mag, maar op het moment dat het niet kan, doe ik het niet. Dan vind ik het ook fair om een stapje terug te zetten, als iets niet blijkt te kloppen. Daar hecht ik belang aan. Aan de andere kant, als je het niet wilt, is het ook van belang dat de cijfers kloppen. Zo niet, dan word je om de oren geslagen omdat je paniek maakt terwijl dat niet noodzakelijk is. Volgens mij willen wij allemaal hetzelfde op dat vlak.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks): De Minister zegt dat wij de luchtkwaliteit berekenen op basis van cijfers van TNO, niet op basis van de folders. Ik ben natuurlijk blij om dat te horen, maar de Staatssecretaris heeft zojuist gezegd dat Euro 4 en lager nooit in de praktijk zijn getest. Er rijden heel veel Euro 4- en lager-dieselauto's rond. Dan kan het dus niet kloppen dat we dit berekenen op basis van de cijfers van TNO. We weten

niet of de berekeningen voor Euro 4 en lager op sjoemelsoftware zijn gebaseerd. Ook als wij nog een typegoedkeuring krijgen van 19 autofabrikanten weten wij niet hoe het zit. Er kunnen dus wel degelijk gaten zitten in de berekeningen voor die maximumsnelheden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begrijp dat de test van Euro 4 nog op de rollenbank is gedaan. Dat was enige tijd geleden toen er nog minder discussie was over de vraag hoe reëel de uitkomsten zijn. Die test is dus op de rollenbank gedaan, maar wel onder realistische uitstootomstandigheden. Wij maken onze berekeningen op basis van de reële metingen van TNO en vervolgens meten wij – dat doet het RIVM – wat de werkelijke uitstoot is geweest. Aan de achterkant zit er dus ook nog een correctiemechanisme in. De berekeningen van TNO zijn bijvoorbeeld meegenomen in de metingen voor de ring van Rotterdam. Daarbij werd de openstelling van de A4 Midden-Delfland meegerekend, maar die bleek vervolgens later te worden geopend. Ook door dergelijke omstandigheden kun je een andere uitkomst krijgen. Daarom heb je aan de voorkant inschattingen nodig en aan de achterkant reële metingen. Wij proberen op beide vlakken zo dicht mogelijk bij de waarheid te komen en wij eindigen met de feitelijke situatie. Natuurlijk kan er dan nog discussie ontstaan, want er zijn 83 locaties, maar het RIVM gaat er vanuit dat je daarmee het hele netwerk te pakken hebt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Euro 4- en lager-auto's zijn alleen op de rollenbank getest. Die sjoemelsoftware werkt nu juist op de rollenbank. Het maakt niet uit welke test je uitvoert, zodra de auto weet dat hij op een rollenbank staat, gaat hij zich netjes gedragen. Dat weten wij van Volkswagen. Of dit voor andere automerken ook het geval is, weten we nog niet. Voor het verschil tussen de rollenbanktest en testen op de weg maakt het dus ook uit of er sjoemelsoftware aanwezig is of niet. Met 83 meetpunten over heel Nederland heb je natuurlijk een heel grove correctie. Bovendien is er een verschil tussen de modellen en wat er wordt gemeten. Op twee plekken is er nu dus sprake van nieuwe onzekerheden. Kunnen wij dit nog eens goed laten narekenen met de nieuwe informatie die nu loskomt en met de praktijkmetingen van Euro 4 en lager op de weg, zodat er geen sjoemelsoftware aan te pas komt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw van Tongeren vraagt of er bij Euro 4 ook al sprake zou zijn van sjoemelssoftware. Volkswagen heeft gezegd dat dit alleen bij Euro 5 gebeurde en niet bij Euro 4 of Euro 6. Je kunt natuurlijk de vraag stellen of Volkswagen op dit moment de meest betrouwbare partner is, maar het concern heeft er alles bij te winnen om nu geen rookgordijn op te trekken. Iedereen zit het bedrijf op de nek en zal het narekenen. Los daarvan, Volkswagen zegt dat en dan weten wij het dus nog niet.

Wij hebben zelf het besluit genomen om de autofabrikanten die wij typegoedkeuringen hebben gegeven, nog eens na te kijken. Daarmee heb je al die merken te pakken. Dat doen andere landen ook. Uiteindelijk zal het voor andere merken dus ook aan de orde komen. Zoals ik het nu heb begrepen, maar ik kan natuurlijk niet voorspellen of er andere partijen zijn die zoiets hebben gedaan, lijkt dit zich te beperken tot Volkswagen. In Amerika zijn de NO_x-uitstooteisen hoger en Volkswagen was waarschijnlijk bang dat het niet aan de eisen kon voldoen. Voor € 1.000 zou er een apparaat in de auto kunnen worden geplaatst om wel aan die eisen te voldoen. Daar is echter niet voor gekozen; men heeft iets gedaan wat niet mag. Dat heeft de discussie opgeroepen.

De vraag is of dit soort auto's in Nederland zijn geïmporteerd. Sommige automerken zoals BMW hebben al laten weten dat dit absoluut niet het geval is, andere merken zijn nog een beetje stil. Ik ga er vanuit dat als ze dit wel hebben gedaan, ze wel vrij snel ook met de billen bloot zullen

gaan. Het is belangrijk dat alle toezichtorganisaties van de verschillende landen hierop toezien.

De labtestresultaten spelen geen rol in ons beleid. In principe zou fraude niet bij ons aan de orde moeten zijn in de regelgeving, omdat in ieder geval Euro 5 en Euro 6 op de weg worden gemeten. Daarna meet het RIVM ook nog eens wat werkelijk is uitgestoten. Je kunt dan natuurlijk de vraag stellen of dit bij Euro 4 en Euro 3 enzovoort aan de orde is geweest. Dat weten wij niet. Dat zou dan misschien op heel andere gronden zijn gebeurd. De fabrikanten zullen daarop toezien en dan komt het vanzelf boven water.

Voor zover ik kan zien, heeft dit geen effect op de aanleg van wegen of de snelheidsverhoging, omdat wij verschillende noodstoppen hebben ingebouwd.

In januari 2015 is een nieuwe zwavelnorm ingevoerd, met de verplichting om strenger te controleren. De inspecties worden op dit moment uitgevoerd door de Port State Control en vanaf 2016 door speciaal opgeleide ILT-inspecteurs voor zwavelinspecties. The European Maritime Safety Agency meldt nu al dat de zwavelnorm vrij goed wordt nageleefd; dat vind ik best snel. Bij de 3.000 tot nu toe in dit jaar geïnspecteerde schepen, is in minder dan 1% van de gevallen een overtreding geconstateerd. Dat lijkt mij een laag getal.

Verder werd gevraagd naar de stand van zaken van ontgassen in de binnenvaart. Per 1 januari is de aanpassing van de provinciale milieuverordening van Zuid-Holland en Noord-Brabant in werking getreden met een verbod op het varend ontgassen van benzeen. Daarnaast heeft in 2014 een aantal grote bedrijven aangegeven het ontgassen van benzeen vrijwillig te beëindigen. Daarmee is het ontgassen van benzeen in Nederland nagenoeg gestopt.

Voor een algehele oplossing moet het verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart worden aangepast. Deze week vindt er in Straatsburg overleg plaats over dit verdrag. De inzet is dat dit verdrag in 2016 wordt aangepast. Dit is natuurlijk ook afhankelijk van onze collega's in het Rijn- en binnenvaartverdrag.

Op dit moment handhaven acht inspecteurs de afvalregelgeving en REACH. Er worden twee extra inspecteurs aangenomen voor de controle op de Zwavelrichtlijn.

Verder is gevraagd naar de stand van zaken van de greenports. De greenports hebben ook betrekking op het duurzaamheidsbeleid van de havens. Ik ben met de vertegenwoordigers van de havens in gesprek over hun verduurzamingsopgaven. Ik ondersteun dit initiatief.

Tot slot kom ik bij de discussie over de Omgevingswet. Dit onderwerp komt waarschijnlijk ook weer terug in het antwoord van de Staatssecretaris op de vraag naar het advies van de Gezondheidsraad. De preconsultatie van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is vandaag gestart. In die versie is ook de eerste reactie van de Gezondheidsraad meegenomen, evenals de moties en amendementen van de Kamer over gezondheid. Alle andere reacties die zullen worden ingebracht door partijen, worden daar ook in meegenomen. Een preconsultatie behelst eigenlijk dat iedereen er iets over kan zeggen. De preconsultatieperiode loopt tot 1 december. Daarna worden alle reacties verwerkt, dus ook het definitieve advies van de Gezondheidsraad dat komend voorjaar uitkomt. Een en ander komt terug in de voorhangversie die in april beschikbaar zal komen.

De vraag van de heer Dijkstra is eigenlijk hoe wij dit meenemen en hoe wij dit waarderen. Uiteindelijk wordt dit gewaardeerd ten opzichte van alle andere vragen en opmerkingen die worden ingebracht; het is een totaalafweging. Ik ga er vanuit dat in een commissie van de Tweede Kamer zal worden gesproken over de vraag hoe het advies van de Gezondheidsraad wordt vertaald in wet- en regelgeving of in AMvB «s. Daarbij zal worden afgewogen wat wetenschappelijk kan worden onderbouwd, wat wettelijk wordt vastgelegd en waarom, en waar wordt

gekozen voor bijvoorbeeld een richtlijn. Bij een extern veiligheidsbeleid bijvoorbeeld heb je zaken die wettelijk worden vastgelegd, maar voor verkeersveiligheid hebben wij een streefbeeld. Je kunt dus verschillende varianten kiezen als je nadenkt over de vraag hoe je met adviezen omgaat.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat de stream niet gelijk op loopt met wat wij doen. Nu zijn permanent mevrouw Dik en de heer Smaling in beeld. Dat is mooi, maar het komt niet helemaal overeen met de werkelijkheid.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): De antwoorden zijn op zich prima. Wij zitten in een preconsultatiefase, maar ik wijs erop dat wij over nieuwe risico's en onbekendheden spreken. Dan kun je natuurlijk een praatclub instellen, workshops organiseren en de adviezen ter harte nemen, maar een en ander zal wel enige mate van wetenschappelijke onderbouwing moeten hebben. Bovendien moet het kostenefficiënt zijn. Ik krijg graag de toezegging dat dit het geval zal zijn. Wij moeten voorkomen dat wij beleid vaststellen terwijl wij zaken nog niet weten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil de Gezondheidsraad niet als een praatclub wegzetten. Het is een adviesorgaan met gerespecteerde leden met praktijkervaring; vaak zijn het ook wetenschappers. Dat betekent niet dat de adviezen de ene waarheid behelzen. Dat pretenderen de adviesraden ook niet. De adviezen worden gepresenteerd als: alles overdenkende zouden wij dit of dat kunnen voorstellen. Ik begrijp uit de woorden van de heer Dijkstra dat de Kamer ruimschoots op tijd moet worden betrokken bij nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van gezondheid. Wij moeten terughoudend zijn als wij nieuwe wet- en regelgeving maken en werkelijk kunnen aantonen wat de aanleiding daarvoor is. Een voorbeeld zijn de vragen die kunnen worden gesteld als iemand last heeft van zijn longen: komt het door de weg, komt het door het roken, komt het door de industrie? De oorzaak kan van alles zijn. Wij zullen daar ook altijd strikt en streng naar kijken. Meer kan ik hier niet over zeggen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Mag ik ervan uitgaan dat het integraal wordt benaderd? Dat de Gezondheidsraad een advies uitbrengt, wil niet zeggen dat het beleid daarop wordt gebaseerd. Zeker voor de Omgevingswet, waarvan gezondheid een van de factoren is, zou een integrale benadering moeten worden gekozen. Die zou niet mogen bestaan uit allerlei losse stukjes beleid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het mooie van de Omgevingswet is dat hij integraal is. Je hebt in een commissie vaak wel een sectorale discussie, zoals ook het geval was in het kader van de Natuurwet, maar uiteindelijk moeten de verschillende onderwerpen in de Omgevingswet worden afgewogen tegen andere zaken. De Omgevingswet bepaalt nu juist zo mooi dat je op allerlei sectorale terreinen wensen kunt hebben, maar dat als je een ontwikkeling mogelijk wilt maken, je ook op een bepaalde manier kunt afwijken. Als je bijvoorbeeld aan negen van de tien dingen voldoet, zeiden wij vroeger: het gaat niet door, helaas, want het was een goed plan. Tegenwoordig zeggen wij: als het goed kan worden onderbouwd en er is een democratisch draagvlak, kunnen wij op bepaalde punten afwijken. Daarmee hebben wij de integraliteit te pakken.

De **voorzitter**: Volgens mij heeft de Minister hiermee de vragen beantwoord die aan haar zijn gesteld. Dan gaan wij nu over naar het blok varia van de Staatssecretaris.

Ik wijs erop dat dit algemeen overleg echt om 13.00 uur afgelopen moet zijn. Wij kunnen afspreken om het bij één termijn te houden, als er

behoefte is aan een VAO. Dan is er nog ruimte voor een interruptie en kunnen wij keurig om 13.00 uur eindigen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft een punt van orde?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dit lijkt mij een goed voorstel. Wij hebben al een vooraankondiging gezien van een VAO Transportraad vanavond. Daar kunnen ook de zaken worden ingebracht die direct betrekking hebben op hetgeen de komende dagen in Brussel wordt besproken. Voor de planning van een eventueel VAO hebben wij dus wat meer tijd. Misschien moet nog een enkele vraag schriftelijk worden toegelicht. Daarvoor is dan tijd voor het volgende VAO. Wij hoeven dat dus niet meteen nu te doen.

De **voorzitter**: Dank voor uw constructieve bijdrage.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik heb een tussenrapportage over geur naar de Kamer gestuurd, maar de heer Houwers heeft die blijkbaar nog niet ontvangen. Ik ga kort in op de historie. De Wet geurhinder en veehouderij is in 2007 in werking getreden. De Tweede Kamer vroeg toen om een wet om de rechtszekerheid voor veehouders te verbeteren. Zij stelde als voorwaarde gelijkblijvende mogelijkheden voor bestaande veehouders, om op bestaande locaties nog te kunnen uitbreiden. In de afgelopen jaren is er sprake van toenemende kritiek. De ruime normen en de bestaande overlast worden onvoldoende aangepakt. Daarnaast wordt gesproken over gebrekkige rekenmethoden. Enkele van de leden van de Kamer – Van Gerven, Smaling, Cegerek en Van Dekken – hebben daarover in mei 2014 schriftelijke vragen gesteld. In antwoord op deze vragen is een evaluatie geurregels veehouderij toegezegd. Ik heb voor deze evaluatie een brede bestuurlijke werkgroep ingesteld. Ik heb er vertrouwen in dat dit zal leiden tot een advies dat op brede steun in de samenleving kan rekenen. Aan het einde van dit jaar volgt het eindadvies. De Kamer zal dit eindadvies met mijn beleidsreactie begin volgend jaar ontvangen. Dit om het proces neer te zetten.

Ik ga nu in op de inhoudelijke vragen. De werkgroep heeft intussen een voorlopig advies uitgebracht. Dat heeft deels te maken met de wisseling van voorzitter. De voorzitter van de werkgroep heeft besloten dat zijn nieuwe functie wellicht tot wat wrijving of onduidelijkheid kan leiden. Daarom is een nieuwe voorzitter benoemd. In december volgt onder de nieuwe voorzitter het eindadvies. Ik zal meteen daarna mijn beleidsreactie geven en daarin zal ik – conform het verzoek van de heer Geurts – de haalbaarheid meenemen.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of ik de adviezen van de Gezondheidsraad ook wil meenemen. De GGD zit in de werkgroep. Op die manier is de link naar de Gezondheidsraad geborgd.

De heer Geurts heeft gevraagd of de huidige metingen van geur wel als basis voor wetgeving kunnen dienen. De kern is dat wordt gewerkt met geurpanels van gewone mensen. Deze methode volgt de internationaal wetenschappelijke standaard. Zo wordt dit ook internationaal geborgd. Ik denk dat wij elkaar begin volgend jaar zullen spreken over de uitkomst van de rapportage en mijn beleidsreactie daarop. Dan kunnen wij deze discussie vervolgen.

De heer **Geurts** (CDA): Ik heb aan het eind van mijn inbreng gesproken over het Vlaams Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek dat op dit moment objectief onderzoek doet naar geur. Ik heb gevraagd of de uitkomsten van dit onderzoek nadrukkelijk worden betrokken bij de herziening. Ik heb niet op mijn netvlies staan of dit onderzoek ook al eind van dit jaar klaar is. Is het kabinet bereid om de uitkomsten van dat objectieve geuronderzoek mee te nemen bij de herziening?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb geen bezwaar tegen andere onderzoeken die worden uitgevoerd. Het is afhankelijk van de vraagstelling of die onderzoeken ook zinvol zijn voor deze discussie. Ze kunnen ook over iets anders gaan. Daarnaast ben ik niet voornemens te wachten op anderen. Ik ben van mening dat wij gewoon ons eigen proces moeten doorlopen. Als er informatie beschikbaar is, kan de werkgroep besluiten die tot zich te nemen en een plek te geven in het eindadvies. Ik zal de werkgroep in ieder geval meegeven dat dit onderzoek wordt gedaan, maar ik laat het aan haar wijsheid over om het wel of niet mee te nemen.

De heer **Houwers** (Houwers): Mag dit dan ook gebeuren voor de directe omgeving? Ik heb in mijn bijdrage gevraagd of het mogelijk is om in plaats van deskundigen die aan een zakje ruiken, ook mensen uit de buurt erbij te betrekken. Wil de Staatssecretaris dit ook meenemen in het objectieve onderzoek van de heer Geurts?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, ik zal dit meegeven. Ik weet dat de GGD in de regio erbij is betrokken. Het is met name in de regionale situatie waarin de gemoederen soms hoog oplopen. Ik heb de indruk dat ik niet iets nieuws inbreng als ik vraag om de omgeving erbij te betrekken. Ik zal dit echter doorgeven. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten is hierbij betrokken en dan specifiek de regio-VNG van Brabant. Ik heb nog twee mapjes over: een mapje Lucht en een mapje Overig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb vragen gesteld over de aanbesteding bij de politie en over Utrecht. Verder heb ik gevraagd om een brief over de milieuzone. Behoort dit tot de vragen in de rubriek Overig?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja.

Ik ga verder met de luchtkwaliteit. Wij hebben een systeem van meten en rekenen. Daarover zijn opnieuw vragen gesteld. Ik herinner mij dat toen ik nog maar kort Staatssecretaris was, wij een debat hebben gevoerd dat was geïnitieerd door de ChristenUnie. Die redeneerlijn is heel goed in mijn hoofd blijven hangen. Er wordt op verschillende plekken gevolgd of de berekeningen overeenkomen met de metingen. Waar dit niet het geval is, wordt bekeken wat daarvan de oorzaak is en worden verbeteringen doorgevoerd.

De heer-Smaling heeft gevraagd of wij niet opnieuw moeten afwegen hoe wij omgaan met meten en berekenen. Ik denk dat wij dit goed en consistent doen. Wij volgen steeds of er iets niet goed gaat bij berekeningen of metingen. Dan volgen aanpassingen en de Kamer wordt daarover direct geïnformeerd. Het gaat om ijkpunten et cetera. Ik vind het niet verstandig om die discussie opnieuw te openen. Het huidige systeem is naar mijn mening duidelijk, transparant en vooral consistent. Dat laatste vind ik belangrijk.

Hoe helpen wij de gemeenten bij de verbetering van de luchtkwaliteit? Er zijn Kamervragen gesteld over bromfietsen. Ik werk langs twee sporen. Ik werk samen met provincies en gemeenten in het NSL. Daarnaast komt er een nieuw Actieplan Luchtkwaliteit. Dit is een vervolg op het NSL, maar niet meer met de scope van het NSL omdat op een heleboel plekken de problemen zijn opgelost. Met de zeven grotere gemeenten die deel uitmaken van het programma en die ook werkelijk knelpunten hebben, bekijken wij waar actie moet worden ondernomen om de echt hardnekkige punten, die in het verleden dus niet konden worden opgelost, alsnog op te lossen. In het kader van het programma Slimme en Gezonde Stad kijken wij naar innovaties en creatieve manieren voor verbetering van de leefomgeving. Dit is daarbij een van de onderwerpen.

Mevrouw Cegerek heeft gevraagd naar een nieuw plan van aanpak luchtkwaliteit. Ik heb al gezegd dat wij de ambitie voor luchtkwaliteit

verder moeten voeren. Ik wil daaraan werken en ik zeg dit dus toe. Ik denk dan niet aan nieuwe normen, want die zijn op Europees niveau bepaald. Ik kom op de invulling van mijn ambities terug in het Actieplan Luchtkwaliteit en ik zal daarbij specifiek ingaan op de binnenstedelijke problematiek. Ik heb vorige week met de zeven gemeenten gesproken. Mochten zich in de toekomst weer andere problemen voordoen, dan moeten we naar mijn mening bekijken hoe wij het NSL voortzetten met steeds weer een nieuwe aanpak, zodat wij blijven focussen op de oplossing van de problemen die zich aandienen. Het is dus heel actiegericht. Wij zullen dat ook doen met gemeenten en provincies.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ik ben blij met deze ambities, maar wij moeten naar alle instrumenten kijken. De Staatssecretaris zei zojuist dat de berekeningen en metingen kloppen, maar bij dit schandaal heeft men in Amerika aan de bel getrokken. In die zin dring ik er namens de Partij van de Arbeid op aan dat er meer ambities komen, maar dat er ook wordt gekeken naar de instrumenten, opdat wij goede resultaten kunnen bereiken op het terrein van luchtkwaliteit.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat het inderdaad belangrijk is dat naar alle instrumenten wordt gekeken, maar dan wel gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Daarom ben ik in gesprek met de gemeenten over de vraag wat nu kan worden ingezet voor de oplossing van de specifieke problemen. Blijft natuurlijk staan dat bronbeleid voor mij nummer één blijft als het gaat om transport. Daarnaast zijn er schermen geplaatst en andere oplossingen gezocht op gemeentelijk niveau; zo hebben sommige gemeenten milieuzones ingesteld. Wij moeten steeds opnieuw bekijken wie welk instrument kan inzetten om het probleem op te lossen. In die zin ben ik het met mevrouw Cegerek eens. Ik heb al gezegd dat het probleem zich in Amerika voordeed; daar heeft men dit blijkbaar gevonden. TNO is geen opsporings- of rechedienst en kan dus niet worden gezien als een instrument voor verbetering van de luchtkwaliteit. Dan kijk ik echt naar de problemen die er zijn en naar de hotspots. Die wil ik met de gemeenten oplossen. Daarbij moeten alle instrumenten worden ingezet.

De heer Smaling heeft gevraagd of het RIVM onderzoek kan doen naar de relatie tussen milieu, gezondheid en zorgkosten. Ik herinner mij dat hij die vraag eerder heeft gesteld. Het RIVM doet dit in het onderzoek Kernboodschappen Volksgezondheid Toekomst Verkenning. Dit is een vierjaarlijks onderzoek in opdracht van VWS. Het onderzoek is beschikbaar op de website van het RIVM. Daarnaast heeft het RIVM dit jaar onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit en gezondheidswinst.

De heer Houwers vraagt of wij de schadelijke effecten zomaar bij elkaar kunnen optellen. Is de uitkomst dan 9 + 4 is 13 maanden? Het antwoord op die vraag is ja. De studie van het RIVM laat zien dat de gemiddelde levensduur gemiddeld met negen maanden wordt verkort door fijnstof en met vier maanden door stikstofdioxide. Dat telt op tot dertien maanden. Die methodiek hanteert het RIVM op deze wijze.

Een volgende vraag is of het afvangen van fijnstof mogelijk is. Ik moest gelijk denken aan een kunstenaar die een ring heeft gemaakt van fijnstof. Blijkbaar is er onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om fijnstof af te vangen, bijvoorbeeld met bomen en planten. Het effect hiervan bleek zodanig gering dat men niet verder is gegaan op die weg. Voor NO_x is onderzocht of bekleding van gebouwen en bijvoorbeeld geluidsschermen met titaniumdioxide zou kunnen werken om de concentratie NO_x te verlagen. Ook dat bleek geen werkzame oplossing. Door het voorbeeld van die ring en de manier waarop mensen daarmee bezig zijn, zou het mij niet verbazen dat in het kader van het circulaire denken wordt bekeken hoe bepaalde nieuwe grondstoffen kunnen worden gebruikt om dingen te maken. Ik vind dit een leuke vraag, omdat ik weet dat dit bij CO₂ aan de

orde is geweest. Ik hoop dat de circulaire economie juist ook dit soort creativiteit bewerkstelligt en stimuleert.

Mevrouw Dik heeft de roetnormen op de agenda gezet. Als ik aan roet denk, moet ik aan de ChristenUnie denken want zij heeft dit actief op de agenda gezet, ook wat betreft de meetmethode. In Nederland is een roetmeetnet opgezet. De ChristenUnie is daar een grote drijvende kracht achter geweest. De Wereldgezondheidsorganisatie kent geen normen voor roet. Daar is meer kennis voor nodig en daarom is het te vroeg voor een discussie over normen. Wij lopen echt voorop, ook in Europa. Er zijn landen die vragen: roet, waar gaat het over? In Nederland wordt als een goed georganiseerd land met een goed ingebedde milieuwetgeving wel over dit soort dingen nagedacht. Ik blijf die discussie voeren op Europees niveau, dat is bekend. Wij helpen gemeenten met informatie over roet dankzij dit landelijke roetmeetnet.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of mijn ministerie een brief heeft gestuurd aan de gemeente Utrecht, waarin wordt gesteld dat milieuzones niet effectief zijn. Het antwoord op die vraag is nee. Ik heb mij altijd op het standpunt gesteld, en dat doe ik nog steeds, dat het aan de gemeenten is om dat soort maatregelen te treffen. Ook daar gaan zij zelf over de effectiviteit.

In het mapje Overig komen allerlei verschillende onderwerpen aan de orde. Ik begin met de aanbesteding van politieauto's. Zoals eerder aangegeven heeft Volkswagen verzekerd dat er niet gefraudeerd is met Euro 6-auto's. Of het feit dat het bedrijf heeft gefraudeerd, juridisch voldoende is om een bedrijf uit te sluiten van een aanbesteding, is aan de aanbestedende dienst. Gezien de complexiteit en heftigheid van het onderwerp, zal ik de vraag in ieder geval ook neerleggen bij de Minister van Veiligheid en Justitie met de vraag om daarnaar te kijken bij de aanbesteding.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het gaat mij niet alleen om de aanbesteding van de politie, maar om alle overheidsaanbestedingen voor auto's. Ik ben blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat zal worden uitgezocht wat de reikwijdte is van de artikelen in de Aanbestedingswet waarin wordt gesteld dat een partij kan worden uitgesloten als er sprake is van fraude. Volkswagen heeft toegegeven dat het heeft gefraudeerd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het werkt natuurlijk twee kanten op, want Volkswagen heeft alle nieuwe auto's on hold gezet. Er wordt op dit moment niets geleverd. Ik zal in ieder geval het signaal afgeven.

Mevrouw Dik heeft gevraagd of ik bereid ben een green deal over scooters te sluiten. Er wordt reeds met andere maatschappelijke organisaties samengewerkt om de hinder te beperken. Een green deal is niet nodig op dit moment, maar als die kans zich voordoet, behoort dat zeker tot de mogelijkheden. Ik ben een groot fan van green deals, want ik zie er allerlei mooie initiatieven uit voortkomen.

Mevrouw Cegerek heeft gevraagd naar het stimuleren van e-scooters. Ik heb in antwoord op Kamervragen, naar ik meen begin juli, gemeld dat ik de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland heb gevraagd een plan uit te werken om de beschikbaarheid van e-scooters onder de aandacht van bedrijven te brengen. Ik heb een aantal scooterpartijen gevraagd mee te denken over mogelijkheden om te trend van het schoner worden te versnellen.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Dit is vooral gericht op het bedrijfsleven. De strekking van de motie was voor een deel ook gericht op particulieren. Zou de Staatssecretaris nog eens kunnen uitzoeken of in het kader van de NSL-programma's particulieren werkelijk worden gestimuleerd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb een aantal sectorpartijen gevraagd om hiernaar te kijken. Zij hebben natuurlijk belang bij de brede verkoop van scooters. In het overleg met de gemeenten over milieu en schone scooters kan ik vragen of zij daarin een rol kunnen spelen binnen hun gemeente. Ik vind het belangrijk dat iedereen ermee bezig is, maar uiteindelijk moet je de consument bereiken die het geld wil uitgeven voor de e-scooter. Ik vind de weg via bedrijven belangrijk, omdat die vaak groter inkopen. Als het past in de filosofie van het bedrijf is het ook een element waarmee het een signaal kan afgeven aan het personeel. Dit is en-en-en-beleid. Het is interessant dat bedrijven dit signaal afgeven aan hun medewerkers. Ik weet dat sommige gemeentelijke bedrijven – in ieder geval in de gemeente waar ik woon – stickertjes op scooters plakken om de herkenbaarheid te bevorderen, om nog maar te zwijgen van de scooters met zo'n vierkante box achterop. Je kunt bedrijven stimuleren om het schoon te doen.

De **voorzitter**: U woont op een bijzondere plek. Even een winstwaarschuwing. Wij hebben nu nog een kwartier en de Staatssecretaris heeft nog een aantal vragen liggen.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Die motie ligt er toch. De problematiek speelt zich voornamelijk af in de grote steden. Den Haag heeft al een aanpak gekozen. Ik zou het waarderen als de Staatssecretaris met andere gemeenten in gesprek gaat om particulieren te stimuleren de vervuilende scooters te vervangen door e-scooters.

Staatssecretaris **Mansveld**: Met de VNG bedoel ik de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Zij heeft daarvoor een speciale commissie ingesteld waarmee ik regelmatig spreek. Het zal goed zijn om dit soort dingen daar te agenderen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb Kamervragen over dit onderwerp gesteld en ik zal het antwoord afwachten. Gemeenten lopen nu aan tegen beperkingen als zij scooters willen weren, omdat Europa die nog toestaat. De Staatssecretaris zegt dat zij de green deal interessant vindt, maar dat zij de noodzaak ervan niet echt ziet. Ik zie echter dat de gemeenten graag stappen willen zetten. Zijn er mogelijkheden om de gemeenten een steuntje in de rug te bieden doordat de Staatssecretaris zegt: ik ga aan de slag met die green deal of met betere herkenbaarheid van voertuigen, zodat er ook beter gehandhaafd kan worden als gemeenten toch met milieuzones aan de slag gaan?

Staatssecretaris **Mansveld**: De herkenbaarheid van voertuigen ligt niet binnen mijn bevoegdheden. Ik zie wel dat gemeenten bepaalde problemen hebben, maar een aantal daarvan moeten ook op gemeentelijk niveau worden opgelost. Ik ben daar niet altijd de aangewezen persoon voor. Ik wijs op de eigen besluiten die gemeenten nemen voor auto's. Gemeenten moeten daar echt zelf mee aan de gang. Ik vind het wel belangrijk dat wij in de gesprekken met de gemeenten bekijken of zij tegen problemen oplopen die op het terrein van de rijksoverheid liggen, bijvoorbeeld door regelgeving. Dat hoor ik ook graag en dan ben ik best voor een green deal. Wij moeten echter niet op zoek gaan naar een green deal; een green deal moet groeien uit de verschillende partijen. Ik ben er niet op tegen, maar als gemeenten problemen hebben, kunnen die voor een groot deel wellicht ook worden opgelost door gemeentelijk beleid.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik hoop dat de Staatssecretaris toch in gesprek wil gaan met partijen om tot zo'n green deal te komen. Het is echt een van de weinige instrumenten die wij hebben om iedereen om de tafel te krijgen en stappen te zetten op weg naar het uitbannen van

tweetaktbrommertjes, en op termijn ook viertaktbrommertjes, zodat er alleen nog elektrisch wordt gereden. De Staatssecretaris verwees naar het nieuwe Actieprogramma Luchtkwaliteit en het gesprek dat zij voert met de zeven gemeenten. Ik hoop dat dit onderwerp daar ook een plek in krijgt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ook daar wordt gesproken over de mogelijkheid om de luchtkwaliteit te verbeteren. In het kader van het NSL gaat het dan met name over het wegennet. Ik zal de Kamer zo snel mogelijk laten weten wat dit heeft opgeleverd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb nog een vraag over scheepsbrandstoffen. Op die mooie app luchtkwaliteit zie ik dat er in de kustzones vaak meer problemen zijn dan in de rest van het land. Dat heeft ook te maken met de scheepvaart. Er worden maatregelen getroffen. Kan de Minister ons een overzicht verschaffen waaruit blijkt in hoeverre die maatregelen hebben bijgedragen aan de verlaging van de emissies van de scheepvaart? Welke verbeteringen zijn er bereikt door alle stappen die wij zetten?

Ik heb aan de Staatssecretaris nog een vraag gesteld over de verschillende normen tussen diesel en benzine, maar die zit misschien nog in het mapje Overig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij voeren regelmatig algemeen overleg over scheepvaart in brede zin. Ik stuur de Kamer dan altijd een verzamelbrief. Ik zal de informatie waarover wij beschikken, daarin opnemen. Als bepaalde informatie nog niet beschikbaar is, zal ik dat ook aangeven. Zo kunnen wij op een ander moment in breder verband over dit onderwerp discussiëren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vervolg met de vraag over zero-emissie busvervoer. Ik werk samen met de regionale overheden en het bedrijfsleven aan een agenda waarin de transitie naar zero-emissie busvervoer een plek krijgt. Ik zal ook ingaan op het investerings- en financieringsvraagstuk, want dat is daarvan een belangrijk element. Ik denk dat de doorlooptijd ongeveer tien jaar zal beslaan. Ik wil zo veel mogelijk inkoopkracht benutten; dat leidt tot kostenvoordelen. Ik zal de Kamer voor het einde van het jaar informeren over de voortgang. Mijn ambitie is onverminderd. Ik wil proberen die hele sector in Nederland zo snel mogelijk naar zero-emissie te krijgen. Bussen in binnensteden hebben grote effecten op de luchtkwaliteit.

Gisteren hebben wij tijdens het algemeen overleg over de luchtvaart gesproken over ultrafijnstof bij Schiphol. De heer Smaling heeft gevraagd of ultrafijnstof terugkomt in het afwegingskader. In het RIVM-rapport staat onder meer dat er geen studies beschikbaar zijn over de gevolgen van chronische blootstelling aan ultrafijnstof. We weten dus nog niet welke gezondheidseffecten dit kan hebben. Zodra de term opkwam, heb ik het RIVM direct onderzoek laten doen naar de situatie bij Schiphol. Naar aanleiding van dit onderzoek heeft het RIVM laten weten dat het nader onderzoek wil doen. Dat kan relatief kort zijn en de resultaten kunnen begin 2016 beschikbaar zijn. Die zal ik gebruiken voor mijn reactie. Het is een belangrijk onderwerp. Uit het eerste onderzoek kwam naar voren dat het waarschijnlijk niet specifiek de luchtvaart betreft, maar bijvoorbeeld ook het binnenstedelijk verkeer. Dan moeten wij breder kijken en niet verkokerd naar alleen de luchtvaart.

Er is een vraag gesteld over de arseennorm. Ik was daar wat verbaasd over. Bodem zit ook in mijn portefeuille, maar wel in een heel andere context. Mijn ambtenaren hebben even contact opgenomen met de «bodemafdeling». Het probleem met arseen bij Apeldoorn is al langer bekend. Dit wordt veroorzaakt door van nature arseenrijk kwelwater. De vraag is of dit tot relevante blootstelling van mensen leidt. Het topperleg

ging over een eerder rapport van Arcadis dat nog wat vragen openliet. Het RIVM zal nu extra onderzoek doen in IJsselland/Veluwe, inclusief Apeldoorn. Dit onderzoek begint in november en zal eind 2016 worden afgerond. Wat mij betreft kunnen de uitkomsten van het onderzoek aan de Kamer worden gestuurd.

Daarnaast is vorige week op mijn verzoek advies uitgebracht om de arseennorm aan te scherpen. Dat rapport gaan wij bestuderen. Ik zal de Kamer informeren over ons oordeel over dit advies en wat wij met de arseennorm voor bodem zullen gaan doen.

De heer Houwers heeft een vraag gesteld over de elektromagnetische velden. Er is en wordt veel onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten van elektromagnetische velden. De Gezondheidsraad houdt in Nederland de wetenschappelijke ontwikkelingen bij. Het Rijk heeft 16 miljoen euro aan het onderzoeksprogramma van ZonMw uitgegeven. Dat is een fors bedrag, ook ten opzichte van andere vraagstukken op milieugebied. Als na afloop van het programma nog aanleiding is om het voort te zetten, is het de vraag of wij dat moeten bekostigen. Ik zal daar dan naar kijken. Op dit moment is er geen aanleiding voor een opdracht tot meer onderzoek. Ik blijf daarbij medefinancier van het Kennisplatform elektromagnetische velden. Daarover heb ik de Kamer vorig jaar al bericht.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd waarom voor diesel minder strenge normen gelden dan voor gewone benzine. De Europese normen voor NO_x zijn voor benzine strenger: 60 mg/km, omdat deze auto's gemakkelijker zonder extra nageschakelde technieken aan strenge eisen kunnen voldoen. Voor diesels is dat anders. Voor de strenge Euro 6-normen die eisen dat alle auto's aan de 80 mg/km NO_x voldoen, moeten auto's extra techniek hebben. Ze worden daardoor duurder. Wij ontmoeten in Europa dan ook een sterke industri lobby voor minder strenge normen voor dieselauto's. Dat is gewoon keihard een centenkwestie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is interessant, want ik begrijp dat de limieten voor diesels en benzine in Amerika hetzelfde zijn. Die zijn gemiddeld gezien vergelijkbaar met de strengere limieten voor benzine-auto's in Europa. In dit geval zou ik zeggen dat de fabrikanten zich zouden moeten richten op een norm waarmee zij wereldwijd de markt op kunnen, dat wil zeggen dat zij de normen voor diesels zouden moeten aanscherpen. Is de Staatssecretaris bereid om daarover het gesprek aan te gaan, wetende dat de normen in Amerika gelijk zijn getrokken en dat ze bovendien strenger zijn dan in Europa?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben net terug van een kort bezoek aan Amerika. In Amerika rijden heel weinig diesels. Ik wil ernaar kijken. Wij voeren een brede discussie met de auto-industrie en in Europa over een nieuw onderwerp dat 18 september is opgekomen. Daar wil ik me primair op richten in de communicatie met de auto-industrie. Ik waak voor stapeling van ambities, maar ik ken de ambities van mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Kan de Kamer de TNO-rapporten ontvangen over de meting van Euro 5 op de weg? Euro 6 hebben wij wel gevonden, maar Euro 5 niet zo heel goed.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is geen probleem.

De **voorzitter**: Ik meen dat dit al tijdens de procedurevergadering was besproken, maar nu hebben wij ook nog een toezegging van de Staatssecretaris.

De heer **Smaling** (SP): De Minister en de Staatssecretaris hebben de grote vraag ontdoken of de Volkswagenkwestie niet tot een enorme impuls voor elektrisch rijden moet leiden, mede gezien het grote aantal tweedehands leaseauto's dat op de markt komt. Daarnaast heb ik gevraagd hoe het maximale uit de binnenvaart kan worden gehaald ten koste van het goederenvervoer over de weg. Ik vind het echter prima om dit te parkeren tot de begrotingsbehandeling. De bewindslieden kunnen er dan nog even op kauwen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De binnenvaart is een duurzame vorm van transport. Ik was deze week nog aanwezig bij een aantal bijeenkomsten van de sector. Ik waarschuw er daar ook altijd voor dat de duurzaamheid op de weg veel sneller verbetert dan op het water. Schepen gaan langer mee, maar de binnenvaart moet ook zoeken naar methoden om voorop te blijven lopen. Als Rijk stimuleren wij en-en. Sommig verkeer moet over de weg, dat faciliteren wij door infrastructuur aan te leggen. Verder faciliteren wij het vervoer van goederen over het spoor en over het water. De laatste vormen stimuleren wij extra, omdat dit nodig is ten opzichte van het goederenvervoer over de weg. Daar werken wij aan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik voeg hieraan toe dat wij bekijken hoe je de verschillende modaliteiten volledig kunt benutten en hoe een goed evenwicht kan worden bereikt. Als je alles over de weg zou doen, heb je, los van de vraag of het schoon is of niet, ook te maken met congestie. Wij proberen dit steeds te optimaliseren, maar de cyclus van de ene vorm van vervoer kan sneller verschonen dan de andere. Die discussie heeft dus veel elementen en steeds opnieuw is de vraag hoe dit kan worden geoptimaliseerd. Bij spoor hebben wij ook gesproken over congestie en toen is geopperd dat misschien een aantal hogescholen kan worden verleid om de studenten op andere momenten te laten komen. Je bent dus continu bezig met de vraag hoe je binnen die modaliteiten tewerk kunt gaan. Dit is een groot en leuk vraagstuk, maar iedere keer opnieuw ook weer een puzzel. Het heeft voortdurend onze aandacht. Hetzelfde geldt voor elektrisch rijden. In het Belastingplan zijn de stimulansen vooral gericht op elektrisch rijden. Ik ben blij dat Tesla voor zijn Europese vestiging voor Nederland heeft gekozen. Dat geeft weer een impuls. Zolang ik blij horen dat Noorwegen nummer één is op het gebied van elektrisch rijden, heb ik maar één ambitie als nummer twee: nummer één worden. Het is heel belangrijk dat het elektrisch vervoer wordt gestimuleerd, niet alleen de auto maar ook de e-bike of de e-scooter. Mensen in stedelijke gebieden willen een andere leefkwaliteit en schone lucht. Geluid is dan ook nog een belangrijke factor. Wij stimuleren deze ontwikkelingen, omdat wij willen dat de leefkwaliteit in stedelijke gebieden optimaliseert.

De heer **Smaling** (SP): Ik kom hierop terug bij de begrotingsbehandeling, want dit is een groot onderwerp. Het lijkt mij zinvol om hier meer tijd aan te besteden.

De **voorzitter**: In verband met de tijd zal ik de toezeggingen niet herhalen. De Dienst Verslag en Redactie maakt een verslag van dit algemeen overleg. Daarin worden vanzelfsprekend alle toezeggingen opgenomen. Bovendien weten de leden natuurlijk heel goed welke toezegging zij hebben gekregen van de Minister of de Staatssecretaris. De heer Geurts heeft een VAO gevraagd. Dat zal kenbaar worden gemaakt aan de Griffie plenair.

Ik dank alle aanwezigen voor hun inzet en ik wens hen een prettige voortzetting van deze prachtige dag.

Sluiting 13.00 uur.

Volledige agenda

1. *Reactie naar aanleiding van toezeggingen gedaan tijdens het algemeen overleg Leefomgeving van 26 februari 2015*
30 175-218: *Brief regering dd. 16 april 2015*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – *Reactie naar aanleiding van toezeggingen gedaan tijdens het algemeen overleg Leefomgeving van 26 februari 2015*
2. *Aanbieding beleidsdoorlichtingen Infrastructuur en Milieu 2014 en 2015*
32 861-6: *Brief regering dd. 19 december 2014*
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus – *Aanbieding beleidsdoorlichtingen Infrastructuur en Milieu 2014 en 2015*
3. *Aanbieding RIVM-rapporten betreffende het validatieonderzoek van de berekeningsmethodiek van de magneetveldzone rond hoogspanningslijnen te Maartensdijk en Zoetermeer*
31 574-38 *Brief regering dd. 30 april 2015*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – *Aanbieding RIVM-rapporten betreffende het validatieonderzoek van de berekeningsmethodiek van de magneetveldzone rond hoogspanningslijnen te Maartensdijk en Zoetermeer*
4. *Stand van zaken m.b.t. het programma Elektromagnetische Velden en Gezondheid*
27 561-43 *Brief regering dd. 29 april 2015*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – *Stand van zaken m.b.t. het programma Elektromagnetische Velden en Gezondheid*
5. *Reactie op het verzoek van het lid Klaver, gedaan tijdens de Regeling van Werkzaamheden van 12 maart 2015, over de uitkomsten van het onderzoek van het RIVM en de Universiteit Utrecht naar de relatie tussen vroegtijdige sterfte en luchtverontreiniging (Air Pollution and Mortality in Seven Million Adults: The Dutch Environmental Longitudinal Study (DUELS)) en de moties Van Tongeren c.s.*
30 175-219 *Brief regering dd. 28 april 2015*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
6. *Evaluatie Wet geurhinder en veehouderij*
29 383-240 *Brief regering dd. 30 april 2015*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – *Evaluatie Wet geurhinder en veehouderij*
7. *Voortgang aanpak kwaliteit scheepsbrandstoffen*
31 409-81 *Brief regering dd. 11 juni 2015*
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus -
Voortgang aanpak kwaliteit scheepsbrandstoffen
8. *Voortgang uitvoering motie van het lid Van Veldhoven over een transitie naar zero emissie busvervoer (Kamerstuk 34 000-XII, nr. 35)*
23 645-604 *Brief regering dd. 1 juli 2015*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – *Voortgang uitvoering motie van het lid Van Veldhoven over een transitie naar zero emissie busvervoer (Kamerstuk 34 000-XII, nr. 35)*

9. Luchtkwaliteit

30 175-220 Brief regering dd. 6 juli 2015

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

*10. Aanbieding «Eerste analyse voor afwegingskader gezondheid in
milieubeleid» van de Gezondheidsraad*

28 663-63 Brief regering dd. 1 juli 2015

*Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Aanbieding
«Eerste analyse voor afwegingskader gezondheid in milieubeleid» van de
Gezondheidsraad.*

*11. Tussenevaluatie met betrekking tot het Programma Elektromagne-
tische Velden en Gezondheid*

27 561-44 – Brief regering d.d. 23-09-2015

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

*12. Reactie op verzoek van het lid Van Veldhoven, gedaan tijdens de
regeling van werkzaamheden van 24 september 2015, over fraude met
testen van uitstoot van auto's*

31 209-171 – Brief regering d.d. 30-09-2015

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld