

Vergaderjaar 2011–2012

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 134

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 22 maart 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 29 februari 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over de Leefomgeving (Lucht, geluid, bodem). (De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

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

¹ Samenstelling:

Leden: Aptroot (VVD), voorzitter, Omtzigt (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Neppéus (VVD), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Tony van Dijck (PVV), Ouwehand (PvdD), Spekman (PvdA), Heijnen (PvdA), ondervoorzitter, Bashir (SP), Sap (GroenLinks), Harbers (VVD), Plasterk (PvdA), Groot (PvdA), Van Bommel (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Van Vliet (PVV), Dijkgraaf (SGP), Verhoeven (D66), Koolmees (D66), Huizing (VVD) en Schouten (ChristenUnie).

Plv. leden: Ten Broeke (VVD), Koppejan (CDA), Gesthuizen (SP), Van Hijum (CDA), Leegte (VVD), Haverkamp (CDA), Graus (PVV), Hazekamp (PvdD), Bouwmeester (PvdA), Van der Veen (PvdA), Grashoff (GroenLinks), Schaart (VVD), Vermeij (PvdA), Smeets (PvdA), Beertema (PVV), Van Gent (GroenLinks), De Jong (PVV), Van der Staaij (SGP), Koşer Kaya (D66), Pechtold (D66), Ziengs (VVD) en Slob (ChristenUnie).

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff
Griffier: Van der Sommen

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Holtackers, Paulus Jansen, Leegte, Dijkers, Hazekamp, Van Gent, Van Veldhoven en Snijder-Hazelhoff

en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de minister en de staatssecretaris met hun ambtelijke ondersteuning van harte welkom. Ik heet ook de mensen op de publieke tribune en de luisteraars welkom. De spreektijd in eerste termijn bedraagt zes minuten per fractie, met de mogelijkheid van één interruptie.

De heer **Holtackers** (CDA): Voorzitter. Een schone leefomgeving is voor mens en dier belangrijk. In ons kleine, bedrijvige land moeten wij ons goed bewust zijn van de waarde van onze leefomgeving. Een belangrijk onderdeel daarvan is de luchtkwaliteit. Wij boeken op dat terrein vanaf 1990 onmiskenbaar vooruitgang, maar wij zijn er nog niet. Een aantal dossiers baart mijn partij zorgen. Ik begin met de vier grote steden, de G4. Ter voorbereiding op dit algemeen overleg hebben wij een briefing van de G4 gehad. Ik heb ook gesprekken gevoerd met mensen die zich inzetten voor de luchtkwaliteit. Men heeft mij gevraagd om in te grijpen, ook in relatie tot de verhoging van de maximumsnelheid tot 100 km/u op de stukken waar nu een maximumsnelheid van 80 km/u geldt, omdat de luchtkwaliteit in Amsterdam niet aan de normen zou voldoen. Ik heb in dat kader de gegevens van de staatssecretaris geciteerd. Op sommige momenten worden de normen dicht genaderd en dreigt er overschrijding, maar volgens de gegevens van de staatssecretaris zijn er geen overschrijdingen te vrezen. Amsterdam stelde daarop dat het zelf ook berekeningen heeft laten uitvoeren. Wij hebben daarover gesproken. De degelijkheid van de inbreng van Amsterdam brengt mij ertoe om de staatssecretaris te vragen of hij kan ingaan op de bezwaren van Amsterdam. De cijfers waar Amsterdam mee komt, wijzen op overschrijding van de normen voor de luchtkwaliteit in dat gebied. Wil de staatssecretaris daar gedegen op ingaan? De normen moeten gehandhaafd worden. Het volgende probleem is de IJmond. Daar komen alle plagen van de luchtkwaliteit bij elkaar. Ik noem Tata Steel en de scheepvaart. Het is een dichtbevolkt gebied met intensief verkeer. De staatssecretaris is goed opgetreden ten aanzien van fijnstof bij veehouderijen. Daar hebben wij documenten van. In de IJmond is er geen sprake van stimulering op dat terrein, terwijl daar wel aanleiding voor is. Wil de staatssecretaris intensiveringen aanbrengen in het beleid ten aanzien van de IJmond?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wijs de heer Holtackers erop dat zijn collega De Rouwe nogal wat lawaai heeft gemaakt over verhoging van de snelheid tot 100 km/u in de 80 kilometerzones. GroenLinks was blij dat de heer De Rouwe dat deed. De heer Holtackers maakt zich zorgen over de luchtkwaliteit in Amsterdam en dat lijkt mij ook terecht. Het CDA en GroenLinks hebben samen om een brief over de situatie in Rotterdam gevraagd en die hebben wij ook ontvangen. Wij willen niet dat de maximumsnelheid daar van 80 km/u naar 100 km/u gaat. De luchtkwaliteit is verbeterd, maar die zal dan weer verslechteren. Moeten wij sowieso wel aan die verhoging van de maximumsnelheid in de 80 kilometerzones beginnen? Wat zijn de zorgen van het CDA waard als het gaat om de buurtbewoners die te maken krijgen met de verslechterde luchtkwaliteit rond en in de grote steden?

De heer **Holtackers** (CDA): Het CDA heeft een zeer duidelijk uitgangspunt en dat is neergelegd in een motie van mijn fractiegenoot De Rouwe. Als de normen voor de luchtkwaliteit niet gehaald worden, mogen er geen investeringen worden gedaan om de luchtkwaliteit te verbeteren, maar dan kan de verhoging van de maximumsnelheid in de 80 kilometerzones in die gebieden niet doorgaan. Dat standpunt staat wat mij betreft nog steeds overeind.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan heb ik nog een vervolgvraag.

De **voorzitter**: U kunt één vervolgvraag stellen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Door het instellen van 80 kilometerzones is de luchtkwaliteit verbeterd. Mag de luchtkwaliteit verslechteren? Wat betekent dit voor de andere grote steden? De mensen van het CDA in Rotterdam geven aan dat zij daar niet op zitten te wachten. Moet het CDA niet eens samen met GroenLinks en hopelijk anderen hier paal en perk aan stellen? De heer Holtackers weet ook dat deze slechte plannen de luchtkwaliteit niet ten goede komen.

De heer **Holtackers** (CDA): Deze discussie hebben wij vaker gevoerd. Het CDA kijkt naar alle belangen. Wij kijken naar degenen die er belang bij hebben dat het verkeer doorstroomt. Wij kijken ook naar de luchtkwaliteit. Wij hebben daar een standpunt over dat is gebaseerd op de normen. Daar wil ik graag aan vasthouden. Wij kijken niet eenzijdig naar de luchtkwaliteit. De maximumsnelheid van 100 km/u is niet verplicht. Minder mag ook. Iedereen heeft daarin een eigen verantwoordelijkheid. Wij kijken naar de normen en naar de afspraken die wij hebben gemaakt. Daarop zullen wij sturen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dus het CDA gaat in die zones 80 km/u rijden?

De heer **Holtackers** (CDA): Iedereen heeft zijn eigen verantwoordelijkheid hier en zal in deze kwestie een eigen beslissing nemen.

De **voorzitter**: Wij hadden afgesproken dat er één vervolgvraag kan worden gesteld.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dit is wel een interessant punt waar ik graag mijn enige interruptie aan besteed. De heer Holtackers heeft herhaald dat als de normen niet gehaald worden, er geen extra investeringen mogen plaatsvinden. Geldt dit volgens het CDA alleen voor rijksinvesteringen of ook voor investeringen in de regio, bijvoorbeeld als de regio zich gedwongen voelt om de verslechtering van de luchtkwaliteit met eigen maatregelen te compenseren om de bevolking te beschermen? Valt dit ook onder investeringen die volgens het CDA niet gedaan mogen worden?

De heer **Holtackers** (CDA): Als het gaat om investeren om de norm te kunnen halen als de maximumsnelheid van 80 km/u naar 100 km/u wordt verhoogd, dan zijn wij daarop tegen, ongeacht of dit lokale investeringen zijn of die van het Rijk.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat vind ik een heldere uitspraak. Als uit de cijfers – waar u zelf een toelichting op hebt gevraagd – blijkt dat de normen inderdaad op bepaalde wegvakken worden overschreden, worden die wegvakken dan wat u betreft van de lijst geschrapt?

De heer **Holtackers** (CDA): Ik hoop dat niet te bevestigen. Wij hebben daar een motie over ingediend.

Ik was bij de IJmond gebleven. Bij de sturing van de luchtkwaliteit zijn de marges smal. Wat zijn de mogelijkheden nog om werkelijk te kunnen sturen om de luchtkwaliteit te verbeteren?

In het gesprek met de grote steden is gevraagd naar de efficiëntie van maatregelen op rijksniveau en van maatregelen op gemeentelijk niveau. Zijn de maatregelen van het Rijk beter of juist minder effectief dan gemeentelijke maatregelen? Kan de staatssecretaris daar nader op ingaan?

Ik kom op onze motie over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) na 2014. Het programma loopt in 2014 af. Kan de staatssecretaris iets zeggen over de periode daarna?

Ik heb ook een aantal vragen voor de minister. Het is niet zo dat de staatssecretaris alleen de lasten heeft en de minister de lusten. Bij bodemenergiesystemen stoppen we infrastructuur in de grond, maar we halen die er niet meer uit omdat dit ingewikkeld is. Toch is dat onbevredigend. Het verwijderen van een bodemsysteem zou tot verstoring van aardlagen kunnen leiden, maar dat kan ook gebeuren bij het aanbrengen van de infrastructuur in de grond. Is het echt niet mogelijk om iets aan die bodemsystemen te doen?

Het Handhavingskader hernieuwbare energie is erg duidelijk. Er wordt uitgegaan van een hoog vertrouwen, maar als dat beschaamd wordt, zijn de sancties wel erg laag. Als de handelaren onvoldoende herwinbare energie bijmengen, is de sanctie dat dit het volgend jaar gecompenseerd moet worden. Op zich is dat prima. Op die manier wordt het doel bereikt, maar moeten betrokkenen niet meer aangespoord worden?

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Meestal gaat er iets mis als iemand twee heren moet dienen. Dat geldt ook voor overheden. De overheid is verantwoordelijk voor het aanleggen van wegen en spoorlijnen, maar moet ook zorgen voor een fatsoenlijk milieu en de gezondheid van omwonenden van infrastructuur. Sinds het aantreden van dit kabinet huizen infrastructuur en milieu op één ministerie. Zij vormen de eenheid der tegenden. Wie aan de knoppen draait, is inmiddels wel duidelijk. Minister Schultz krijgt het voor elkaar om de maximumsnelheid te verhogen, terwijl Nederland ontheffing heeft wegens overschrijding van de luchtkwaliteitseisen en een half miljoen huishoudens worden blootgesteld aan herrie boven de wettelijke norm. Ik vraag de woordvoerders van VVD, CDA en PVV – helaas is de laatste niet aanwezig – of inmiddels duidelijk is dat de prijs voor deze fusie betaald wordt door de mensen die verwachten dat het kabinet zorgt voor een gezonde leefomgeving. Hun rechtsbescherming is het wisselgeld waarmee minister Schultz extra asfalt aanlegt. Als je aan de ene kant meer geld uittrekt voor de aanleg van infrastructuur en aan de andere kant bezuinigt op de inpassing, weet je dat de leefbaarheidsproblemen groter worden. Ik verwijs naar het pas verschenen boek «Gebakken lucht» van de Utrechtse jurist Kees van Oosten, die minutieus heeft onderzocht welke methodes bedacht zijn om vuile lucht in de realiteit van bewoners langs ondoordringelijke wegen om te rekenen naar schone lucht, op papier dan. Een recent voorbeeld is het onderzoek van het Wijk C Komitee in Utrecht dat heeft uitgezocht dat bussen in werkelijkheid langzamer rijden dan waarop de gemeente de luchtkwaliteitsberekening heeft gebaseerd. Dat scheelt 60% aan uitstoot van fijnstof en NO_x. De staatssecretaris geeft de gemeente echter rugdekking. Bij balletje-balletje weet je één ding zeker: aan het einde van het spel ben je je geld kwijt. Dat lijkt op de berekening van de luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Op mysterieuze wijze zijn fijnstof, NO_x en herrie als sneeuw voor de zon verdwenen. Ik zou mij daar als waakhond voor het milieu niet lekker bij voelen.

Bij de behandeling van de wet SWUNG I zijn twee amendementen aangenomen die ervoor zorgen dat geluidsberekeningen steekproefsgewijs gecontroleerd moeten worden door een onafhankelijke waakhond. Voor de luchtkwaliteit is er de aangenomen motie-Van Tongeren, maar die heeft geen wettelijke basis. De laatste monitoringsrapportage van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit toont de goede lezer zonneklaar dat de controle op het realiteitsgehalte van de papieren werkelijkheid zo lek als een mandje is. Het RIVM neemt de door de gemeenten aangeleverde gegevens simpelweg over in het landelijk model. Er is geen enkele controle op de gebruikte verkeersgegevens, de correcte toepassing van de toepasbaarheidstoets en het blootstellingsbeginsel. Deze twee elementen uit de ministeriële regeling lijken vooral bedoeld om onwelgevallige uitkomsten weg te masseren; zie de passages in de monitor over de toetslocaties die als sneeuw voor de zon verdwenen.

De SP-fractie krijgt graag de toezegging van de staatssecretaris dat hij ook voor luchtkwaliteitsberekeningen een waterdichte steekproefsgewijze controle in de wet opneemt. Met een flinke pakkans, voeg ik eraan toe. Het kabinet is groot voorstander van een lik-op-stukaanpak en die zou dan ook voor de overheid zelf moeten gelden. Ik overweeg om een motie op dit punt in te dienen.

De heer **Leegte** (VVD): De SP heeft het over een steekproefsgewijze controle die waterdicht moet zijn. Kan de heer Jansen uitleggen wat hij daarmee bedoelt?

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik wil daar wel een poging toe doen. De uitkomst van luchtkwaliteitsberekeningen is afhankelijk van de input. Het model als zodanig is betrouwbaar, maar het probleem is dat de gemeenten er zelf informatie in stoppen. Zij geven aan hoeveel auto's er over een weg rijden en hoeveel procent van het verkeer uit vrachtauto's bestaat. Zij geven ook aan hoe hard die auto's rijden en wat de stagnatiefactor is. Dit zijn allemaal knoppen waaraan je kunt draaien om de uitkomst van de berekening te beïnvloeden. De praktijk laat zien dat gemeenten daar buitengewoon creatief mee omgaan om het resultaat naar hun hand te zetten, dus om die weg te kunnen aanleggen of verbreden. De SP zegt: je zou de input van de rekenmodellen steekproefsgewijs moeten controleren. Gemeenten, provincies die tegen de lamp lopen, moeten strenger gecontroleerd worden. Dit geldt trouwens ook voor de rijksoverheid. Wij willen dat de mate van controle afhangt van het gedrag van de overheid in het verleden.

De heer **Leegte** (VVD): Als er maar een gemeente is waar het niet goed gaat, dan is er dus niets aan de hand, maar als blijkt dat het bij tien of twintig gemeenten niet goed gaat, dan wilt u de controle van de feitelijke meting van de input in het model intensiveren.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik dacht een voorstel te doen dat helemaal past in de VVD-filosofie. Je moet controles zodanig inrichten dat de risicogroepen het intensiefst gecontroleerd worden. De groepen die zich in het algemeen netjes gedragen, worden minder intensief gecontroleerd. In wezen gaat het om differentiatie van de hoeveelheid controles. Ik kom op de scholen. Ik gun iedereen schone lucht, maar dat geldt extra voor kwetsbare groepen zoals kinderen en zieken. In februari 2011 diende ik in lijn met de pleidooien van de GGD's en het Astma Fonds samen met mevrouw Van Gent van GroenLinks een motie in waarin de regering wordt verzocht om de bouw van nieuwe scholen binnen 300 meter van een snelweg of 50 meter van een provinciale weg te verbieden. De staatssecretaris ontraadde de motie destijds, want gemeenten zouden op dit punt zelf hun verantwoordelijkheid moeten nemen. De heer Leegte riep

tijdens het debat de gemeenten op om geen scholen meer te bouwen in de nabijheid van drukke wegen en vervolgens stemden de coalitiepartijen de motie af. Wij hebben deze week een brief gekregen van het Astma Fonds mede namens de GGD's. Daarin wordt geconstateerd dat er het afgelopen jaar helemaal niets veranderd is in de houding van gemeenten. Er worden nog steeds scholen in de buurt van autowegen gebouwd. Het voorbeeld van de gemeente Rozendaal in Gelderland is het zoveelste bewijs dat wij er met deze vrijblijvende aanpak niet komen. De pathetische woorden van de heer Leegte zijn ronduit gratis, tenzij de VVD nu ook concludeert dat je dit soort zaken maar beter niet aan de gemeenten kunt overlaten. Ik overweeg daarom, mijn motie opnieuw in te dienen om de heer Leegte in de gelegenheid te stellen om voor te stemmen.

De heer **Leegte** (VVD): Nu ik drie keer word aangesproken, wordt het me een beetje te gortig. Ik heb gezegd dat de verantwoordelijkheid op lokaal niveau ligt en dat ik mij vanuit Den Haag niet goed kan voorstellen dat men dat doet, maar dat wij er niet over moeten willen gaan. Wij decentraliseren. Wij leggen dus verantwoordelijkheden bij de lokale bestuurders. Dat gaat samen met het vertrouwen dat die bestuurders dat aankunnen. Als de wethouder zoiets wil, dan moet hij dat maar uitleggen. Dit is nu typisch iets wat wij niet vanuit Den Haag moeten willen regelen. Ik heb er wel bij gezegd dat ik het onverstandig vind.

De heer **Paulus Jansen** (SP): De heer Leegte deed die uitspraak naar aanleiding van een interruptie van mij. Hij riep gemeenten letterlijk op om zich netter te gaan gedragen. Ik wil de precieze woorden nog wel even voor hem opzoeken. De gemeenten doen dat niet. De conclusie van de SP-fractie is dat er middelen nodig zijn om de gemeenten ertoe te dwingen, dus lik op stuk.

De heer **Leegte** (VVD): De conclusie laat ik bij u.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Bronbeleid is de beste maatregel om overlast terug te dringen. Morgen hebben wij het in het kader van de EU-Milieuraad over geluidemissies van motorvoertuigen. Vandaag heb ik een voorstel over de NO_x- en fijnstofemissies van motorvoertuigen. De effecten van strengere eisen aan nieuwe motorvoertuigen werken minder snel door dan beleidsplannen voorspellen. Auto's gaan langer mee dan vroeger en jaarlijks wordt maar ongeveer 7% van de Nederlandse voorraad ververs. Dat maakt het interessant om ook naar bestaande auto's te kijken. De SP-fractie vraagt zich af of er mogelijkheden zijn om de afkeurnorm bij de apk op grond van de NO_x- en fijnstofemissies aan te scherpen, uiteraard op basis van de oorspronkelijke typetoelating van een voertuig. Je zou op z'n minst kunnen bewaken dat auto's die in nieuwstaat al veel meer uitstoten dan een modern voertuig, in de loop van de jaren niet nog vuiler worden. Wat zijn hiervoor de mogelijkheden?

Omwille van de tijd sluit ik mij aan bij opmerkingen van mijn collega van het CDA over de IJmond. Ook daar moet de regering meer doen dan zij nu doet.

Ik sluit af met een vraag over het gezondheids criterium voor de luchtkwaliteit. De rekenkamers van de G4 hebben vorig jaar onderzoek gedaan. Eén van de conclusies is dat ook wanneer Nederland voldoet aan de Europese luchtkwaliteitseisen de gezondheid daarmee niet is verbeterd. Op dit moment zorgt het luchtkwaliteitsbeleid er vooral voor dat de pieken in emissies worden weggehaald en dat dalen – de relatief schone locaties – worden opgevuld tot vlak onder de norm. Per saldo verandert er dan helemaal niets aan de gezondheid van onze bevolking en leeft iedereen nog steeds gemiddeld een jaar korter door de blootstelling aan fijnstof. Als je wordt blootgesteld aan 39 ppm NO_x is dat niet totaal anders dan blootstelling aan 41 ppm NO_x. Onderschrijft de staatssecretaris dat

uitgangspunt van beleid het terugdringen van het aantal gederfde levensjaren hoort te zijn? Ook op dit punt overweeg ik een motie in te dienen.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Het antwoord op de eerste vraag van de SP is nee.

Daarmee kom ik op mijn inleiding. Er staan veel onderwerpen op de agenda. Eigenlijk is het overkoepelende thema communicerende vaten of prioriteitstelling. Alles hangt met alles samen en er zijn geen eenvoudige oplossingen. Als wij drukken op het verminderen van uitstoot van fijnstof door dieselmotoren dan leidt dat tot meer CO₂-uitstoot. Dan moet je een lastige afweging maken tussen leefomgeving en gezondheid enerzijds en klimaatverandering anderzijds. Bij hernieuwbare energie worden meer windturbines gebouwd, dus is er meer geluidhinder als gevolg van die turbines. Meer mensen en meer economische groei leiden tot meer mobiliteit. De grote uitdaging voor de overheid is om ervoor te zorgen dat er wordt gewerkt aan een schone nieuwe economie. Dat kunnen wij alleen doen met het voorschrijven van strengere normen en zorgen dat nadelige effecten niet meer optreden. Ik heb al een keer gezegd dat milieuproblemen over hinder gaan. Als je de bron weghaalt, is het probleem opgelost. De aandacht moet dus niet liggen op slimmigheidjes of vriendelijke goedbedoelde projecten, maar de focus van de overheid moet gericht zijn op echte oplossingen. Met die bril op loop ik de agendapunten langs.

Het slechtste wat de overheid kan doen in de complexe werkelijkheid van vandaag is kiezen voor specifieke technieken boven een duidelijke norm. Een beter recept voor teleurstelling is er nauwelijks. De gekozen techniek zal niet meer verbeteren – die heeft immers gewonnen – en de niet-gekozen techniek zal ook niet innoveren of verbeteren, want die wordt het toch niet.

Al met al is de keuze voor techniek een keuze voor hoge kosten in de zekerheid grenzende wetenschap dat je het resultaat nooit zult halen. Een goed voorbeeld van zo'n keuze is op aardgas laten rijden van ov-bussen, bijvoorbeeld in Den Haag; een dure optie die leidt tot meer NO_x-uitstoot dan het rijden op diesel. Dit levert dus niets op. Bovendien kost rijden op gas meer energie, meer joules, omdat de energiewaarde van aardgas lager is dan die van olie. Gas is minder geschikt voor mobiele installaties, omdat die apparatuur zo zwaar moet zijn. Daarmee zeg ik niet dat ik tegen het rijden op aardgas ben, maar ik ben er zeker ook niet voor. Wat ik wil, is sturen op de norm. Wat wil de overheid? Kies een strenge norm voor NO_x-uitstoot waarbij producenten van diesel- en aardgasmotoren of van andere motoren worden uitgedaagd om het beter te doen. Dat is de enige manier die leidt tot innovatie en economische groei. Bij ov-concessies wordt soms gestuurd op techniek in plaats van op normen. Ik kom zelf uit Utrecht en daar wil men een aanbesteding voor 250 hybride bussen. Dat is een keuze voor de techniek in plaats van voor de norm. Kan de minister aangeven welke komende concessies gestuurd worden op normen of doelen? Wat gaat zij doen als blijkt dat concessieverleners toch blijken te sturen op techniek? Dat is tegen het aanbestedingsbeleid zoals het in de wet staat en ook niet in lijn met de duurzame inkoopregels die uitgebreid in de Kamer zijn besproken.

Eén van de andere dingen die opvalt in de brieven die op de agenda staan, is de subsidie voor de versnelde introductie van Euro 6-vrachtauto's. Ik vraag de staatssecretaris uit de grond van mijn hart om deze regeling uit te stellen. Het subsidiebedrag is veel te laag om enige impact te hebben op de ontwikkeling van Euro 6-motoren. Er is op dit moment maar één Duitse fabrikant die deze motoren kan leveren. In Nederland staan wij voor een grote bezuinigingsopgave. Er is een economische crisis. Mensen verliezen hun baan. En dan gaan wij een Duits bedrijf subsidiëren zonder dat de luchtkwaliteit wordt verbeterd op

de plaatsen waar je dat zou willen. Kunnen wij die regeling niet uitstellen of ombouwen naar een regeling die effectiever is en waarbij in ieder geval ook het Nederlandse bedrijfsleven in de Nederlandse economie kan investeren? Daarmee helpen wij elkaar en komen wij uit op een economie die weerbaar en concurrerend de wereld in kan. Graag een toezegging van de staatssecretaris.

Daarmee kom ik automatisch op het NSL. De antwoorden van de minister en de staatssecretaris lijken degelijk. Het lijkt dat het NSL zijn werk doet en dat wij tot 2015 geen problemen hebben. De grote vraag is natuurlijk wat er na 2015 gebeurt. Kan de staatssecretaris aangeven hoe hij dat ziet en wat er gaat gebeuren om ervoor te zorgen dat Nederland daarna niet op slot gaat? Kortom, wat gaat de staatssecretaris concreet doen?

Wij moeten wel oppassen dat er in de tussentijd, dus tot 2015, geen verkeerde dingen gebeuren. In de rapporten van de rekenkamers van de vier grote gemeenten valt op dat er soms veel geld wordt uitgegeven aan goedbedoelde projecten, zonder dat het onderliggende probleem wordt opgelost. Ik denk hierbij opnieuw aan de stadsbussen die op aardgas rijden: duur en extra vieze lucht. Ik denk echter ook aan het goede beleid in Amsterdam van de VVD-wethouder Wiebes die een afwegingskader heeft gemaakt op basis van effectiviteit. Welke euro zet je zo in dat deze het meeste resultaat heeft? Dat leidde in Amsterdam tot een daadwerkelijk effectief beleid: minder kosten en meer schone lucht. Welke instrumenten ziet de staatssecretaris om ervoor te zorgen dat er meer eenheid in het beleid komt, dat steden en overheden gemakkelijker van elkaar kunnen leren? Ziet hij mogelijkheden om gemeenten te korten of anderszins sancties op te leggen als zij toch technieken voorschrijven die slecht zijn voor de economische ontwikkeling en het halen van doelen?

Wat verder opvalt, is dat de emissie van CO₂ van het wegverkeer blijft stijgen. Dat is ook logisch vanwege de communicerende vaten waar ik het eerder over had. Het sneller invoeren van Euronormen helpt niet, want die hebben geen betrekking op CO₂, maar op fijnstof en NO_x. Wij moeten er dus voor zorgen dat ook brandstoffen schoon worden. Wat is de visie van de staatssecretaris op de introductie van biobrandstoffen met een lage uitstoot van CO₂? In dat kader heeft de staatssecretaris het over het Handhavingskader hernieuwbare energie in de vervoerssector; een mondvul. Kan hij aangeven hoe groot het probleem is dat hij met dit handhavingskader te lijf gaat? Is het proportioneel wat hij doet en op welke wijze blijft de Kamer betrokken bij de uitvoering?

In een vorig algemeen overleg hebben wij gesproken over de rol van NO₂ als norm voor de luchtkwaliteit. Het RIVM onderzoekt in hoeverre deze norm nog steeds relevant is. Vanochtend hebben wij in de Volkskrant iets hierover kunnen lezen. Welke deeltjes wil je op welke plaats meten? Hoe moet je dat doen en hoe ga je vervolgens om met het beleid als gevolg van de metingen en de moduleringen? Kan de staatssecretaris ons op de hoogte houden van de ontwikkelingen bij het RIVM die ons kunnen helpen bij een beter beleid dat stuurt op de normen? Wat is de visie van de staatssecretaris op de normering zoals omschreven in de Volkskrant?

Mevrouw **Dijkers** (PvdA): Ik hoor mijn VVD-collega zeggen dat er sancties moeten komen voor lagere overheden als zij verkeerde besluiten nemen. Is hij het met mij eens dat er gekeken moet worden naar de besluiten die genomen worden over de bouw van scholen bij wegen? Gezien de brief die wij van het Astma Fonds hebben gekregen, worden er in dat kader blijkbaar nog steeds besluiten genomen die niet goed zijn voor de volksgezondheid. Moet het kabinet hier niet meer regie op voeren?

De heer **Leegte** (VVD): Nee. Wij gaan toe naar een kleine overheid en leggen de verantwoordelijkheden bij de lokale overheden. Dat kunnen we alleen doen als we de lokale overheden het vertrouwen geven dat zij die

verantwoordelijkheid aankunnen. Als een wethouder een school wil bouwen naast een snelweg, zou ik dat onverstandig vinden, maar het is zijn keuze. Die wethouder moet dan maar aan de kinderen in zijn gemeente uitleggen dat hij het toch een verstandige keuze vindt. Me dunkt dat hij dat niet zal doen en dat die school daar niet gebouwd zal worden. Als wij hier voorschrijven wat moet, trekken wij verantwoordelijkheden naar ons toe die wij helemaal niet nodig hebben. Die kunnen wij missen als kiespijn.

Mevrouw **Dijkers** (PvdA): Dat vind ik verwarrend. Als wij iets doen wat economisch niet goed is, namelijk een motor aanschaffen die niet door een Nederlands bedrijf is gebouwd, moet Nederland daartegen optreden en moet de Kamer haar rug recht houden, maar bij scholen is het ineens een lagere verantwoordelijkheid. Het is van tweeën één: of we gaan erover en dan gaan we ook over sancties als men iets niet goed doet, of we gaan er niet over.

De heer **Leegte** (VVD): Precies. Wij gaan over normen, over normstellingen. Wij geven de lagere overheden een afwegingskader waarbinnen zij mogen opereren. Vervolgens kan de lokale overheid keuzes maken. Als zij dan een keuze maakt waarvan ik vind dat je die niet moet maken, is het de verantwoordelijkheid van de lagere overheid om het uit te leggen. Wij moeten in deze Kamer normen stellen voor schone lucht en minder NO_x. Vervolgens kan de markt uitzoeken op welke manier dat het goedkoopste kan. Dat leidt tot meer banen en dat geeft mensen perspectief in het leven.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik heb even het citaat van de heer Leegte van vorig jaar opgezocht. Hij zei toen: «Het is een verantwoordelijkheid van de lokale bestuurders en die moeten zij nemen. Wij moeten niet doen alsof wij in Den Haag het land kunnen regeren en alles kunnen uittaken.» En nu komt het: «Als die bestuurders dat niet aankunnen, moeten wij er echter misschien toch over nadenken.» Wij zijn nu een jaar verder. Het Astma Fonds en de GGD's rekenen ons haarfijn voor dat de gemeenten, althans het grootste deel ervan, er niets van gebakken hebben. Wanneer komt voor de heer Leegte het moment dat hij het genoeg vindt en eisen gaat stellen aan de lokale overheid?

De heer **Leegte** (VVD): De eisen die wij stellen, zijn de normen. En «zij hebben er nog niets van gebakken»? Ik wacht nog steeds op de concrete gegevens van het Astma Fonds over de scholen. Het Astma Fonds heeft gezegd dat een statistische proef op 300 uitkomt, maar het kan ze niet concreet noemen. Ik weet niet welke school in het afgelopen jaar naast een snelweg is gebouwd waarbij de normen zijn overschreden. Ik hoor graag de voorbeelden, als die er zijn. Dan gaan wij daarover praten en kunnen wij kijken wat wij met die gemeenten kunnen doen. Ik heb echter geen concrete voorbeelden. Ik ga uit van de eigen verantwoordelijkheid en het vertrouwen van de lokale overheid. Zij moet het uitleggen, zij komt aan de bak en niet wij.

De heer **Paulus Jansen** (SP): De heer Leegte zei dat het niet nuttig is om subsidie te verstrekken op de Euro 6-motoren, dat dit een druppel op een gloeiende plaat is. De Duitse overheid heeft een wegvignet voor vrachtauto's ingevoerd, gedifferentieerd naar milieukwaliteit. Het gevolg is dat alle smerige vrachtauto's bij voorkeur via Nederland rijden en zo veel mogelijk de Duitse snelwegen mijden. Is misschien verstandig om dit te harmoniseren met de Duitsers en dezelfde vignetten in te voeren, zodat de vrachtauto's niet meer via Nederland omrijden? Dat kost geen cent en levert misschien zelfs geld op. In deze tijd van bezuinigingen lijkt me dat een aantrekkelijk perspectief.

De heer **Leegte** (VVD): Bij de Euromotoren gaat het om een miljardeninvestering in innovatie daarvan. 40 mln. subsidie uit Nederland draagt niets bij aan enige versnelling van de invoering van schonere motoren. Dat is dus weggegooid geld en het gaat nog naar de burens ook. Dat is onverstandig als wij zelf een tekort hebben. Vrachtauto's rijden ook niet over wegen waar de luchtkwaliteit kritisch is, in binnensteden en dergelijke, maar over snelwegen, waar het meevalt. Het is dus ook nog een oplossing voor het verkeerde probleem. Moet je dan nadenken over vignetten? Ik vind dat je op Europese schaal moet zorgen voor schonere normen en moet harmoniseren. Als Duitsland een slecht systeem heeft, waardoor de doorvoer door Duitsland vermindert, moeten wij dat niet overnemen. Dan moeten wij bekijken hoe wij met Duitsland in Europa ervoor kunnen zorgen dat alle vervoer schoner wordt. Dus meer via de trein en schepen. Ik ben er geen voorstander van om het direct over te nemen.

Mevrouw **Dijkers** (PvdA): Voorzitter. Jaarlijks overlijden duizenden mensen vroegtijdig vanwege de nog steeds slechte kwaliteit van de ingeademde lucht. Wij zien dat dit kabinet noch leiderschap noch ambitie toont op dit dossier. Dat spijt ons heel erg. Het ziet er naar uit dat dit kabinet de zaak op z'n beloop laat in afwachting van de reprimande van Brussel, die ons straks twee jaar extra tijd zal geven om de zaken op orde te krijgen. Dan zitten wij in 2015 en is dit kabinet naar huis. Het is tijd voor actie en ik hoop dat ik dit kabinet kan motiveren.

De Partij van de Arbeid maakt zich zorgen over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. De brief van de VNG waarop wij een reactie hebben ontvangen, althans een afschrift daarvan, maakt mij niet gerust op een heel soepel verloop van de samenwerking. Ik hoor graag een reactie hierop.

Wij hebben van dit kabinet een gereviseerde monitor gekregen. Hij is al een keer teruggestuurd naar het RIVM. Ik neem aan het slechts grammaticale wijzigingen betrof – ik zie de heren achter in de zaal zitten – want de gegevens zouden toch moeten deugen. Het feit dat de monitor is teruggestuurd en dat wij een nieuw exemplaar hebben gekregen, geeft mij geen gerust gevoel. De monitor rammelt en dat moet het kabinet toch met mij eens zijn. Dit kabinet kan de schijn van schoonrekenen vermijden, gedoe over modellen voorkomen, gemeenten niet voor onmogelijke opgaven stellen en geld besparen door luchtvervuiling niet het sluitstuk van het beleid te laten zijn, maar door ambitie te tonen in het belang van 100 000 mensen.

Het RIVM zegt dat het niet geheel kan instaan voor de juistheid van de cijfers omdat de invoer niet is gecontroleerd. Ik vind dat wel een belangrijk punt. Op pagina 70 van de monitoringsrapportage doet het RIVM een aantal opmerkelijke suggesties. Het stelt voor om wegbeheerders een handreiking te doen voor het aanmaken van de invoer en het leveren van de onderbouwing hiervoor. Het is wat ingewikkeld gesteld, maar na een paar keer lezen begreep ik dat men gewoon wil dat er een beter systeem komt om daadwerkelijk te kunnen controleren dat de cijfers deugdelijk zijn, omdat men geen interpretatieverschillen wil en er een goede vergelijking tussen de ene gemeente en de andere gemeente mogelijk moet zijn. Nu is dat niet zo. Wij overwegen een motie op dit punt in te dienen.

Uit de cijfers is op te maken dat de gestelde norm voor schone lucht lang niet altijd en overal wordt gehaald. Op vraag 22 antwoordt het kabinet dat de overschrijding van fijnstofnormen op bepaalde piekdagen door het weer en door het buitenland komt. Door het weer en door het buitenland, dat is lekker! Het weer en de buitenlanders mogen dan volgens het kabinet schuld hebben aan de overschrijding, de basis van de PM10-uitstoot komt toch echt uit Nederland. Op het weer hebben we niet zoveel invloed en op het buitenland hebben wij dankzij het kabinet ook

steeds minder invloed. Wat gaat het kabinet concreet doen om de norm te halen en de cijfers naar beneden te krijgen, gegeven het feit dat een aantal maatregelen dat in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is opgenomen om te worden doorberekend, zoals rekeningrijden, geschrapt is?

Ik krijg ook graag een berekening van de staatssecretaris van de kosten van het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u. Wij weten dat er extra maatregelen getroffen moeten worden om de norm te halen. Het moet dus zijn uit te rekenen wat de kosten voor compensatie voor de extra uitstoot door 130 km/u zijn. Wij willen dus weten wat de verhoging van de maximumsnelheid echt kost. Begrijp me niet verkeerd: ik houd ook enorm van hardrijden, maar ik wil niet de gezondheidsrisico's voor de Nederlanders daarmee vergroten. Lokaal maatwerk kan uitkomst bieden, maar dan moeten de gemeenten ook de ruimte krijgen om eigen beleid te voeren. Waarom mogen gemeenten niet zelf de afweging maken om een gedifferentieerd parkeertarief in te voeren en normen op te leggen aan personenauto's? Het is bovendien wrang dat gemeenten die hebben gezorgd voor schonere lucht, die gezondheidsruimte vervolgens afgenomen zien worden door dit kabinet dat de maximumsnelheid op de rondwegen verhoogt.

Kinderen op scholen, kinderdagverblijven of mensen in ziekenhuizen moeten extra worden beschermd. Kinderen zijn een aantal uren per dag op school, maar gedurende die tijd is de uitstoot op een weg ook relatief hoog terwijl de luchtkwaliteit berekend wordt in jaargemiddelden. Kinderen zijn circa acht uur per dag op school, ook op momenten dat sprake is van verkeersdrukte. Waarom geen strengere regels? Het Astma Fonds heeft met succes gewezen op de problemen rondom scholen. Ondanks onze inspanningen en extra regelgeving worden ze nog steeds langs snelwegen gebouwd. Ik heb voor mijn collega Leegte een lijstje van scholen die gebouwd zijn. Hij vroeg namen van het Astma Fonds, ik heb een lijstje voor hem. Klopt het lijstje van het Astma Fonds? Zo nee, welke gegevens heeft de staatssecretaris dan wel? Als het wel klopt, wat gaan we er dan aan doen? De gemeenten zijn dan blijkbaar niet in staat om de problemen aan te pakken. Wat gaat het kabinet dan doen? Ook wij overwegen een motie op dit punt in te dienen.

Een belangrijke veroorzaker van fijnstof is de veehouderij. In het NSL, hoofdstuk 7 op pagina 111, is te lezen dat wij in 2009 al wisten welke bedrijven verantwoordelijk zijn voor fijnstof en dat wij dat in 2011 hebben opgelost. Nu schrijft de staatssecretaris in een brief dat niet alleen de norm voor de veehouderij niet is gehaald, maar dat hij ook niet weet om hoeveel bedrijven het gaat.

Wat de transparantie van de gegevens betreft, geeft de staatssecretaris aan dat de burgers gewoon op de site van het RIVM of in de Atlas Leefomgeving kunnen zien hoe het ermee staat. Ik woon aan de Randweg in Haarlem en mijn zoon gaat naar school aan de Randweg in Haarlem. Ik wilde even kijken hoe het met de fijnstofuitstoot daar zit, maar ik kan de gegevens niet vinden. Kan de minister aangeven wanneer de gegevens beschikbaar zijn? In het colofon van de Atlas Leefomgeving staat dat wij op het gebied van asbest en luchtverontreiniging kunnen zien wat er in onze buurt speelt. Voor mijn buurt kan dat niet en voor heel veel andere buurten ook nog niet. Op welke termijn kan dit geregeld worden?

Ik rond af met de aanpak van roet. Zoals wij vandaag in de Volkskrant hebben kunnen lezen, hebben wij een hele slag gemaakt met de gegevens over stikstof en fijnstof. Dat zijn echter nog niet alle gegevens die wij nodig hebben. Wat is de ambitie van het kabinet bij de meting van roetdeeltjes en de aanpak van dit probleem? Wordt het niet tijd om een extra norm in te voeren, zodat roet ook wordt meegenomen?

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Voorzitter. Dit belooft een erg technisch debat te worden. Het gaat over modellen, monitoring, meetpunten, NO_x,

PM10, het NSL, de SDE, het PBL, het RIVM, de GGD, AMvB's en endotoxinen. Het is ook nodig dat wij over deze technische details praten, maar wij mogen daarbij absoluut niet uit het oog verliezen waar het eigenlijk om gaat. Het gaat om de kwaliteit van onze leefomgeving. Die is van uitermate groot belang voor onze volksgezondheid. Gezonde lucht, gezond water, een gezonde en vruchtbare bodem en geen geluidsoverlast waar wij ziek van kunnen worden. Iedere burger heeft daar recht op, maar wij lijken het doel niet in beeld te kunnen krijgen. Dat allemaal omdat dit kabinet de beleving van het 130 km/u rijden en het ongelimiteerd kunnen produceren van plofkoppen en karbonaadjes in dit land kennelijk belangrijker vindt dan de gezondheid van zijn inwoners en het naleven van de toch al minimale Europese normen. Dat zal echt moeten veranderen. De tijd van «end of pipe»-oplossingen is voorbij. Dat heeft de Eurocommissaris recentelijk nog aan staatssecretaris Bleker laten weten over het mestbeleid. Dat geldt natuurlijk ook voor de luchtkwaliteit. Wij moeten serieus bronbeleid gaan voeren.

Ik sluit mij graag aan bij de kritische opmerkingen van de collega's over de maximumsnelheid. Het is te gek voor woorden dat duizenden burgers extra geluidsoverlast ervaren en in een nog ongezonder leefomgeving moeten wonen, omdat de VVD een verkiezingsbelofte heeft gedaan. Die 130 km/u moet nu echt van tafel en 80 km/u rond steden is hard zat. Zoals mijn collega van de Partij van de Arbeid al aangaf, is het niet alleen de auto die ons land vervuult. De grootste vervuiler is en blijft de landbouw. Berekeningen van de staatssecretaris laten zien dat bij 64 veehouderijen de fijnstofnorm worden overschreden. Als daadwerkelijk metingen zouden worden uitgevoerd op het platteland, zouden nog veel meer knelpunten aan het licht komen. Uit het IRAS-rapport bleek vorig jaar al dat er rond intensieve veehouderijen hogere concentraties fijnstof zijn dan in de stad en dat ook nog eens met hogere concentraties endotoxinen en micro-organismen. Dat brengt niet alleen de gezondheid van omwonenden in gevaar, maar ook die van alle werknemers in de stal zelf. De staatssecretaris gaf in antwoord op Kamervragen toe dat dit de maatschappij klauwen vol geld kost. De effecten van langdurige blootstelling aan luchtverontreiniging kosten de samenleving maar liefst 4 mld. per jaar. De oplossing voor fijnstofuitstoot in de veehouderij is simpel: minder dieren, minder problemen. Deze staatssecretaris kiest echter de weg van de meeste weerstand en doneert de kippenhouders weer 10 mln. belastinggeld voor maatregelen om de fijnstofuitstoot te verminderen. Dat heeft onherroepelijk tot gevolg dat de dieren opgesloten raken in potdichte stallen. Duurzame veehouderij verdwijnt door maatregelen als deze heel snel uit beeld.

Ik heb de volgende vragen aan de staatssecretaris. Hoe staat het met de wijziging van het huisvestingsbesluit? De staatssecretaris heeft aangegeven dat deze wijziging zowel voorschriften voor ammoniak- als fijnstofmaatregelen omvat, maar hoe gaat het besluit er precies uit zien? Hoe verhoudt dit zich met het Varkensbesluit waarin staat dat in 2013 alle drachtige zeugen in groepshuisvesting moeten staan? Moeten boeren elk jaar nieuwe investeringen doen? Krijgen zij bijvoorbeeld weer elk jaar uitstel als zij de investeringen niet kunnen opbrengen of de benodigde vergunningen niet rond krijgen? Ik krijg ook graag een langetermijnvisie op de sector, want dit kan zo niet doorgaan. Hoe hoog is het gehalte aan endotoxinen in de stallen? Welke invloed hebben de best beschikbare technieken hierop? In welke twee gemeenten gaan we volgens de staatssecretaris pas in 2013 de normen halen? Weet de bevolking daar ook dat ze wordt blootgesteld aan ongezonde hoeveelheden fijnstof vanwege economisch gewin van hun buurman en dat de overheid niet optreedt? Welke afspraken worden nu met de gemeenten gemaakt over fijnstof? Waarom worden de veehouders wel bij dit overleg betrokken en de omwonenden niet? Wat zijn de gevolgen voor de volksgezondheid? Is de staatssecretaris bereid om serieuze metingen te verrichten naar fijnstofge-

haltes rond intensieve veehouderijen en om de meetlocaties openbaar te maken?

Ik heb nog twee vragen over geluid. Is de staatssecretaris bekend met het onderzoek van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium over aanpassingen aan windmolens die het geluid met de helft kunnen verminderen? Is hij bereid die verplicht te stellen bij de bouw van nieuwe windmolens? De Partij voor de Dieren maakt zich verder ook zorgen over laagfrequent geluid. Deelt de staatssecretaris deze zorgen? Ons is bekend dat vele mensen hiervan ziek worden. Welke onderzoeken zijn momenteel gaande naar laagfrequent geluid en is de staatssecretaris bereid daarvoor normen te stellen?

Ik sluit af met een opmerking over onze bodem. Een vruchtbare bodem is onmisbaar voor al het leven. Nederland voldoet al jaren niet aan de nitraatrichtlijn. Daarom blokkeert Nederland in Brussel ook al jaren de komst van een Europese bodemrichtlijn. Deze kortetermijnpolitiek moet echt van tafel. De kwaliteit van de bodem holt achteruit, ook in andere Europese landen. Wij willen graag een toezegging dat Nederland direct stopt met het frustreren van pogingen van de Europese Unie om te komen tot een bodemrichtlijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Vorige week was ik te gast bij een mevrouw die op zo'n 2,5 meter van de snelweg A10 in Amsterdam-West woont. Als gaste heb ik toen de ruiten bij haar gezeemd. Ik deed dat niet omdat ik zo dol ben op schoonmaken, maar het was hard nodig omdat de smurrie op de ramen echt niet om aan te zien was. Je moet daar eigenlijk elke dag de ramen lappen, want je wilt niet weten wat voor viezigheid erop zit. Het betrof daar geen slechte huisvrouw, maar het had alles te maken met de uitstoot op de A10 bij Amsterdam-West. Die uitstoot is niet leuk op je raam, maar nog minder leuk op je longen. De cijfers onderbouwen mijn waarneming. In 2011 mat het RIVM langs de A10 West in Amsterdam op 40 dagen meer dan 50 µg/m³ fijnstof in de lucht, terwijl de grens op 35 dagen ligt. Metingen van de GGD geven zelfs een nog somberder resultaat.

In de wetenschap dat de Wereldgezondheidsorganisatie ervoor pleit, de luchtkwaliteitsnormen twee keer zo streng te maken om mensen met bijvoorbeeld astma echt te kunnen beschermen, zou je denken dat een verantwoordelijk bestuurder zegt dat het foute boel is langs de snelweg, alles doet wat redelijk is om de lucht niet nog viezer te maken en onverkort de 80 kilometerzone handhaaft. Zo niet deze minister en dat verbaast mij van een echte liberaal. Naast de vrijheid om auto te rijden, zouden mensen ook de vrijheid moeten hebben om schone lucht in te ademen. Kan de minister uitleggen of zij het als liberaal ook tot haar taak rekent om de longen van omwonenden van snelwegen zo min mogelijk te belasten? Wat is haar reactie op de brieven op poten van haar partijgenoten Baljeu uit Rotterdam en Wiebes uit Amsterdam, beiden wethouder, die wel opkomen voor de gezondheid van de tienduizenden mensen in Overschie en Amsterdam-West? Wat is het antwoord van de minister op de rekensom die wethouder Wiebes door TNO liet maken, waaruit blijkt dat het positieve effect van de Amsterdamse milieuzones voor vrachtauto's tenietgedaan wordt door de extra vieze lucht door hardrijden? Die milieuzones kostten 6 mln. Dan kan de minister toch niet volhouden dat er geen extra kosten met de snelheidsverhogingen gemoeid zijn; misschien niet voor haar, maar wel voor de gemeenten.

Ik ben blij met de opmerking van de heer Holtackers dat extra investeringen niet mogen, of het nu gaat om lokaal geld of rijksgeld. Wij hebben daarover een motie ingediend en die spreekt voor zich. Ik hoop echt dat het CDA blijft doorpakken op dit punt, dat het CDA niet alleen blaft maar ook doorbijt. Dat is echt nodig voor de gezondheid van omwonenden. Ik zal hierover in ieder geval opnieuw een motie indienen. Dan kan het CDA

zich daarover nog eens uitspreken. Het is echt van belang dat wij druk blijven uitoefenen.

Zoals het CDA al aangaf, meet de GGD in Amsterdam stelselmatig viezere lucht dan je op basis van de berekeningen mag verwachten. Een aannemelijk verklaring is misschien dat Amsterdamse auto's gemiddeld ouder en viezer zijn dan elders, maar dan moet Rijkswaterstaat daarmee gewoon rekening houden bij het invoeren van emissiefactoren in de gehanteerde modellen voor de A10 West. Waarom verplicht de minister Rijkswaterstaat daar niet toe?

Ik kom vervolgens bij de overschrijding en de monitoringsrapportage van het NSL, een van de grootste goocheltrucs met cijfers sinds de regels voor vliegtuiggeluid rond Schiphol. Het is een dossier waar, los van een handjevol deskundigen, niemand meer iets van schijnt te begrijpen. Als wij de berekeningen van de minister mogen geloven, is de lucht langs alle snelwegen in Nederland geklaard. Hoe dat waar kan zijn, snapt eigenlijk niemand, want waar gemeten wordt, ontstaat een heel ander beeld. Mijn indruk is dat de regering bewust een veel te rooskleurig beeld schetst, omdat dat haar buitengewoon goed uitkomt. Waar geen overschrijdingen zijn, hoeven immers ook geen maatregelen te worden genomen. Toen wij in december de verhoging van de maximumsnelheden in de Kamer bespraken, turfde mijn medewerker op de website van het luchtkwaliteitsmeetnet van het RIVM bij 14 van de 55 meetpunten overschrijdingen van de etmaalwaarde voor fijnstof. Gek genoeg zijn er daar nu nog maar acht van over. Dat is, hoe dan ook, nog steeds een overschrijding, maar voor een relatieve leek is dat toch een merkwaardig verschil. Ik wil van de minister precies weten hoe dit zit.

Mijn fractie is ook erg ontevreden over de uitvoering van de motie-Van Tongeren, waarin de regering wordt gevraagd om steekproefsgewijs de invoering te controleren van verkeersgegevens bij de verkeersmodellen, het aantal auto's, de filefactor en de emissiegegevens. Gemeenten maar ook Rijkswaterstaat mogen van de staatssecretaris hun gang gaan en worden geloofd op hun blauwe ogen. Dat vind ik onverstandig. Als bekend is dat volop gerommeld wordt met de invoergegevens, kan de verantwoordelijke bewindspersoon wiens handtekening ook onder het NSL staat, die verantwoordelijkheid niet afschuiven op anderen. Dit temeer niet omdat gemeenten en Rijkswaterstaat er zelf baat bij hebben om situaties zo gunstig mogelijk in te schatten. Ik heb gezien dat het RIVM naar vermogen vijf gemeenten heeft bekeken. Het zegt er echter zelf bij dat het niet echt in staat is om verkeersgegevens te controleren. Ik neem dus geen genoegen met de uitleg van de staatssecretaris en wil een serieuze reactie van hem vandaag waarom de motie van GroenLinks niet uitvoerbaar zou zijn. Het lijkt erop dat er onwil in het spel is.

De **voorzitter**: Sluit u af, mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ja, voorzitter. Wat de scholen betreft sluit ik mij geheel aan bij de opmerking van de heer Jansen. Ik zal ook graag meedoen met de nieuwe motie, want de reactie zojuist van de VVD is niet alleen dat wij vieze lucht blijven toestaan voor de betreffende scholen, maar lijkt ook een beetje op gebakken lucht. Als u mij toestaat, voorzitter, maak ik nog één opmerking over kolencentrales.

De **voorzitter**: Uw tijd zit erop.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan doe ik dat in mijn tweede termijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Na anderhalf jaar kabinet-Rutte I is één ding in ieder geval heel duidelijk: dit is niet het groenste kabinet. Sterker nog, het bungelt ergens onderaan het lijstje. De staatsse-

cretaris gaat ervan uit dat het wel goed komt met de normen voor de luchtkwaliteit, ondanks allerlei grijze kabinetsmaatregelen zoals het niet doorzetten van de kilometerheffing, het verhogen van de maximumsnelheid en het financieel minder aantrekkelijk maken van schone auto's. Hij leunt dus zwaar op lokale maatregelen. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit suggereert dat er wordt samengewerkt. Het lijkt er echter eerder op dat de regio de klappen moet opvangen van de genoemde landelijke maatregelen, terwijl het Rijk met deze maatregelen de vrije ruimte onder de norm opsoupeert. Daarmee blijft er weinig bewegingsvrijheid over voor de regio's. Er is bovendien een grote onzekerheidsmarge. Op heel veel knelpunten zitten we maar net onder de norm, zo waarschuwt het planbureau ook. Het planbureau rekent met onzekerheden van 20 tot 50% voor bijvoorbeeld NO_x. Dan hebben wij evenveel kans om het wel te halen als om het niet te halen. Ik begrijp de voorkeur van de staatssecretaris om te zeggen dat we het wel halen, maar laten wij ons niet rijk rekenen. De grootste gezondheidsschade ontstaat bovendien waar men langdurig wordt blootgesteld aan vervuilde lucht, dus ook op plekken waar de concentratie langdurig net onder het maximum zit. Daar ook is het risico op gezondheidsschade groot. Kan de staatssecretaris het aantal plekken waar dit geldt, kwantificeren? Wat is zijn concrete ambitie bij het verminderen van die gezondheidsschade? De norm is namelijk niet wanneer het goed is, de norm is de maximaal aanvaardbare schade. Dat is iets heel anders.

Op basis van een motie-De Rouwe is de snelheidsverhoging op 2,7% van de wegen teruggedraaid. Dat zijn trajecten waar extra maatregelen voor luchtkwaliteit nodig zouden zijn. Op die lijst ontbreken een aantal trajecten die hier grotendeels al zijn genoemd: de A10 West bij Amsterdam, de A13 bij Rotterdam, de A73 bij Beuningen, de A73 en A15 bij Nijmegen en de A50 en A59 in Noord-Brabant en Gelderland. Kunnen de staatssecretaris en de minister een onderbouwing naar de Kamer sturen van de mate waarin de luchtkwaliteit op deze trajecten door de snelheidsverhoging verslechtert en waarom deze trajecten zijn meegenomen in de 2,7%? Ik blijf ook vragen om uitvoering van de motie over maatwerk, die ik samen met mevrouw Van Tongeren heb ingediend; niet alleen maatwerk bij de tijdelijke verlaging van de snelheid, maar überhaupt maatwerk om de situatie te verbeteren.

In de al genoemde motie-De Rouwe wordt de regering gevraagd, af te zien van snelheidsverhogingen en derhalve van de geplande extra investeringen. Dat is wel logisch, want wij verkeren in zwaar weer. Dat geldt ook voor de gemeenten. Die worden in sommige gevallen gedwongen om miljoenen kostende maatregelen te nemen ter compensatie van de snelheidsverhoging. Het voorbeeld van Amsterdam, van 6 mln., is al genoemd. Vindt de staatssecretaris dat een euro van het Rijk zwaarder telt dan een euro van de regio – «eigen portemonnee eerst» – of kan de staatssecretaris het geluid van het CDA bevestigen dat er ook in de regio geen extra maatregelen hoeven te worden genomen om het effect van de snelheidsverhoging te compenseren? Dat is toch waar de motie over gaat: geen extra geld om de effecten van de snelheidsverhoging te compenseren, niet op rijksniveau en ook niet regionaal niveau, en het echt alleen doen waar het kan. Die lijn heeft ook de D66-fractie gevolgd.

Op dit moment bestaat er voor gevoelige bestemmingen zoals scholen en ziekenhuizen een norm van 300 meter voor luchtkwaliteit. Voldoet die norm ook nog als de snelheid wordt verhoogd naar 130 km/u? Heeft de staatssecretaris daarnaar onderzoek gedaan? Zo nee, is hij bereid om dat alsnog te doen?

Ik kom bij de tegenvallers. De staatssecretaris verwacht gouden bergen van Euro 6. Is dat wel realistisch? In het licht van de economische crisis zullen bedrijven misschien minder snel hun wagenpark vernieuwen. De instroom van nieuwe, schonere voertuigen zal dus langzamer verlopen. Kan de staatssecretaris een prognose geven hoe reëel de verwachtingen

van Euro 6 zijn? Hij schreef op 20 november van het vorige jaar nog aan de Kamer dat de verkeersemisssies nogal tegenvielen. Welke risico's zijn er dan als wij de verwachtingen niet halen? Welke aanvullende maatregelen zijn dan nodig en wie gaat die dan nemen?

Welke doelen stelt de staatssecretaris zich op de langere termijn, voor de agenda na 2015? Welke opvolger krijgt het NSL na 2015? Zit daar ook zeer fijn stof in, waarop Europa wil gaan inzetten? Wat is zijn inzet voor de Europese onderhandelingen van komend jaar? Normen stellen is maar een middel. Het doel is een echt gezondere leefomgeving. Graag horen wij van de staatssecretaris wat zijn ambitie is op dit gebied. Nu gaan we in Nederland gemiddeld een jaar eerder dood door de slechte luchtkwaliteit. Hoeveel zou dat volgens de staatssecretaris mogen zijn in 2020 en in 2050?

Ik dank de staatssecretaris voor zijn brief over de Ronde 2-vergunningen voor windturbines. Het is goed dat een bedrijf dat de komende jaren ambities heeft voor windenergie op zee, niet opnieuw het gehele proces hoeft te doorlopen. Dank voor de uitvoering van mijn motie. Ik ben blij dat dit nu geregeld is.

Ik heb ook nog een vraag over duurzame brandstoffen. Een bedrijf kan naast levering van voldoende biobrandstoffen ook voldoen aan zijn verplichtingen door biotickets van andere bedrijven over te nemen. Deze worden geaccrediteerd door of de Europese Unie of door de lidstaten zelf. Kan de staatssecretaris iets zeggen over de handhaving van de kwaliteit van die biotickets? Zijn die internationaal verhandelbaar? Kan een Nederlands bedrijf een bioticket uit Polen of Portugal aanvoeren? Wie ziet dan toe op de duurzaamheid van die tickets?

Ten slotte nog een vraag over bodemenergiesystemen. In de brief daarover zag ik een zinsnede dat het rendement van een bodemenergiesysteem substantieel hoger moet zijn dan dat van andere energiesystemen. Waarom?

De **voorzitter**: Wij hebben de brief van het Astma Fonds opgezocht, want ik denk dat de bewindslieden en misschien een aantal Kamerleden die brief niet hebben. Zover de beide bewindslieden en de Kamerleden dat wensen, hebben wij die brief hier. Ik las een korte schorsing voor de bewindslieden in, zodat zij de antwoorden op een rij kunnen zetten.

De **voorzitter**: Wij hervatten dit overleg nu snel, omdat ik om 13.15 uur opnieuw zal schorsen voor een beëdiging en stemmingen. Ik geef het woord aan de staatssecretaris met het verzoek om staccato te antwoorden. De leden der Kamer krijgen de gelegenheid tot twee interrupties met een heel korte vervolgvraag.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Dit onderwerp krijgt terecht heel veel aandacht. Het roept veel vragen op. Er zitten ook heel veel positieve kanten aan de luchtkwaliteit en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Het is goed om nog eens te benadrukken dat het NSL ervoor zorgt dat de luchtkwaliteit gelukkig steeds beter wordt. Dat komt vooral door een gezamenlijke inspanning van alle partners die binnen het NSL actief zijn, inclusief de lokale, de regionale overheden en de rijksoverheid. Uit de cijfers komt naar voren dat het steeds beter gaat. De lucht is het afgelopen jaar volgens het recent verschenen rapport opnieuw schoner geworden. Dat bevestigt mijns inziens dat wij op de goede weg zijn.

Dat wil niet zeggen dat er geen knelpunten zijn. Dat heeft het kabinet nooit gezegd en dat zeg ik ook nu niet. Op een aantal plaatsen worden inderdaad knelpunten gesignaleerd. Dat hebben wij al eerder gemeld en een aantal fracties heeft vanmorgen daaraan gerefereerd. In zijn algemeenheid kun je stellen dat de luchtkwaliteit op heel veel plaatsen gewoon op orde is. De luchtkwaliteit wordt namelijk voor 330 000 locaties

berekend. Je hebt het dus bepaald niet over kleine aantallen. Tegen mevrouw Dijkers zeg ik op voorhand dat die locaties inderdaad via het internet gemakkelijk te vinden zijn, inclusief de Randweg Haarlem. Ik heb daar even naar gekeken en zal mevrouw Dijkers straks even mijn iPad geven, zodat zij zelf de locatie kan opzoeken. Ik zeg dit heel bewust, omdat transparantie een van de belangrijke algemene punten is. Daarover hebben wij de afgelopen jaren ook meerdere keren met elkaar van gedachten gewisseld. Mensen moeten kunnen zien hoe het in hun eigen omgeving met de luchtkwaliteit is gesteld. Enkele maanden geleden is de Atlas Leefomgeving gepresenteerd, waardoor je onder andere erachter kunt komen hoe het in je eigen omgeving zit. Ik denk dat dit goed is omdat je daardoor de verantwoordelijke bestuurders en overheden – ik kom daar straks nog gedetailleerd op terug – kunt aanspreken. Soms zijn dat provincies, soms gemeenten en vaak is dat ook het Rijk. Daarvoor zitten wij hier bij elkaar. Juist door de transparantie, door te laten zien wat er aan de hand is en hoe er gemeten en berekend wordt, kun je dit beeld in elk geval versterken.

Tussen 1990 en 2009 zijn de emissies van fijnstof gedaald met 50%. De heer Holtackers wees daar in zijn bijdrage al op. Hetzelfde geldt voor de stikstofconcentratie. Ook daarbij is sprake van een daling van pakweg 50%. Die dalende tendens heeft zich in de rapportageperiode doorgezet. Dit past ook in het langjarige, langdurige beeld dat wij gelukkig hebben. Voor NO₂ is er nog een sterkere afname nodig om de doelen voor 2015 te halen. Dat is volstrekt helder. Enkele leden der Kamer hebben daarnaar gevraagd. Bovendien heeft de Kamer eerder de motie-Van der Werf (33 000 XII, nr. 28) aangenomen waarin is gevraagd hoe het na 2015 gaat en hoe wij daarmee omgaan. Wij hebben de Kamer al geïnformeerd over de wijze waarop deze motie wordt uitgevoerd. Ik kan het nog heel kort herhalen. In de loop van 2012, tegen het eind van 2012, zullen wij in samenspraak met de verschillende partners het vervolgtraject voor de periode na 2015 naar de Kamer sturen. Wij moeten dat doen, want als wij de doelen niet halen, hebben wij met z'n allen een probleem. Dat zeiden mevrouw Van Veldhoven en enkele anderen terecht. Wij hebben er dus allemaal belang bij dat wij de zaak na 2015 op orde hebben. Daar is het beleid op gericht en daar wordt naartoe gewerkt vanuit de verschillende verantwoordelijkheden. Overigens kan iedereen op zijn eigen terrein wel maatregelen treffen en pakketten invoeren.

Ik kijk nu even heel specifiek naar het jaar 2011. Op het vlak van fijnstof is er sprake van een overschrijding op 64 veehouderijen. Ik zeg dit vooral tegen mevrouw Dijkers. Zij zei dat wij dit niet eens precies weten, maar wij weten het wel precies. Verder zijn er overschrijdingen op in totaal 12 km aan weg. Er zijn met name problemen gesignaleerd op lokale wegen. Wat betreft NO₂ hebben wij in zijn algemeenheid een overschrijding op 14 km weg, waarvan overigens maar een heel klein deel rijksweg. Dat laat ik korthedshalve maar even achterwege. Hierbij moet men wel beseffen dat wij in totaal meer dan 140 000 km weg hebben in Nederland. Er is dus maar op een relatief kleine afstand aan wegen sprake van overschrijding.

Hetzelfde blijkt overigens ook uit het onderzoek van het KNMI. Het KNMI vindt op bepaalde locaties een concentratie, hoewel dat onderzoek veel grofmaziger is dan het fijnmazige RIVM-onderzoek. Dat heeft alles te maken met de wijze van werken met satellieten die nu nog niet die fijnmazigheid kunnen garanderen; wellicht is dit over tien tot vijftien jaar wel mogelijk. Het beeld, het patroon, van de gebieden waar sprake is van overschrijdingen, wordt in het onderzoek van het KNMI dus in algemene zin bevestigd.

Ik heb al aangegeven dat wij voor 330 000 locaties de luchtkwaliteit berekenen. Dat berekenen gebeurt aan de hand van vaste meetpunten. Daarover hebben wij eerder met de Kamer van gedachten gewisseld. Ik weet dat de Kamer voor een deel pleit voor meer meetpunten. Je kunt je

echter afvragen wat de toegevoegde waarde is van meer meetpunten. Als blijkt dat een verhoging van het aantal een toegevoegde waarde zou hebben, kun je zo iets overwegen. Tot nu toe is die toegevoegde waarde echter niet aangetoond. Bovendien zal zich dan het kostenaspect doen gelden, maar dat is geen argument om het niet te doen als dit beter zou zijn.

Zijn de huidige, in Nederland gehanteerde meetmethode en berekeningsmethode voldoende betrouwbaar? Het antwoord op deze vraag is volop ja en daarom vinden wij dat wij daarmee door kunnen gaan. De meet- en berekenmethode in Nederland is zo betrouwbaar dat die juist een voorbeeld is voor andere, ons omringende landen. Ook vanuit Europa wordt er naar Nederland gekeken, omdat het op dit punt zeker niet achterloopt. Ik zeg dit tegen de heer Jansen die nu zijn vinger opsteekt. Hij suggereert namelijk weleens dat wij op dit vlak achterlopen.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik vraag mij af waarop de stelling van de staatssecretaris is gebaseerd dat de lucht in Nederland in de afgelopen decennia schoner is geworden. Als ik de NSL-monitoring van december goed lees, schrijft het RIVM eigenlijk dat het als een brave borst de informatie die de gemeenten aanlevert, keurig in een model opneemt. Die papieren werkelijkheid ontwikkelt zich. Wij kunnen niet controleren of datgene wat de gemeenten invoeren, klopt. Op basis van een statistische toets is wel gebleken dat er enorm geschoven is met de toetspunten. Als het gemeenten uitkomt, gaan zij op een ander punt meten en opeens verdwijnt de luchtvervuiling als sneeuw voor de zon. Hoe komt de staatssecretaris er eigenlijk bij en hoe kan hij onderbouwen dat de luchtkwaliteit beter geworden is?

Staatssecretaris **Atsma**: In het kader van de transparantie hebben wij de aanpassing van de toetspunten aan de Kamer gemeld. De aanpassing is niet zomaar gebeurd, maar omdat wij vinden dat juist daar getoetst moet worden waar je hoort te toetsen. Mevrouw Van Gent suggereert onder anderen dat er wordt gerommeld of gesjoemeld met cijfers. Ik adviseer mevrouw Van Gent om met mevrouw De Rijk, een wethouder in Utrecht, te bellen en haar te vragen of zij rommelt met de cijfers. Ik kan mij voorstellen dat mevrouw De Rijk ontkent dat er wordt gerommeld met cijfers. Ik vind dat ook zeer terecht. Wij moeten de verantwoordelijkheid laten waar die ligt, namelijk bij de wegbeheerder en bij niemand anders. Die is verantwoordelijk voor de input en dus ook voor de juiste input. Juist om te voorkomen dat er dingen worden gedaan die wij niet zouden willen, hebben wij ons afgevraagd wat wij nog meer kunnen doen, dan dat alleen het inbrengen van gegevens over wat er op de wegen gebeurt, de input, moet kloppen. Ten eerste moet je van iedereen die namens de overheid werkt, 100% betrouwbaarheid eisen. Ten tweede willen wij de transparantie groter maken, zodat iedereen kan zien wat er wordt ingebracht en waarnaar wordt gekeken. Ten derde hebben wij de motie van mevrouw Van Tongeren (30 175, nr. 120) waarin zij vroeg om een aantal checks op de input te verrichten, uitgevoerd door daar steekproefsgewijs naar te kijken. Gelukkig is het beeld positief. Het beeld dat mevrouw Van Gent neerzet, namelijk dat er wordt gerommeld, deel ik dus niet.

De heer Jansen vroeg verder hoe ik erbij kom dat de luchtkwaliteit beter wordt. Dat blijkt uit de monitor. De twijfel aan de input van de gegevens kan ik niet wegnemen. Ik kan hooguit zeggen dat dit alles gelukkig zo transparant is dat iedereen kan meekijken. De heer Jansen heeft zelf gewezen op de situatie in Utrecht. Daar heeft men meegekeken. Het probleem dat door bewoners van Utrecht werd gesignaleerd, is nogmaals onder een vergrootglas gelegd. Er is bekeken of die mensen gelijk hebben, maar dit blijkt niet zo te zijn. Er is namelijk gekeken naar de snelheid van de bussen, terwijl de gemeente Utrecht – terecht – juist heeft

beoordeeld wat het busverkeer doet. Men heeft dus gekeken naar de twee stops per kilometer en niet zozeer naar de gemiddelde snelheid. In dit geval worden dus appels met peren vergeleken. Ik heb die vraag inderdaad voorgelegd aan het gemeentebestuur van Utrecht. Ik noemde zojuist niet toevallig een wethouder uit Utrecht. Zij heeft klip-en-klaar aangegeven dat de klachten van de inwoners op dit punt niet terecht waren. Dat komt ons in elk geval zeer aannemelijk voor.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Dat voorbeeld in Utrecht is inderdaad een mooi staaltje van creatief rekenen. De bewoners hebben zelf gemeten hoe snel de bussen rijden. Die rijden minder hard van 50 km/u. In het meetvoorschrift staat dat zowel de gemiddelde snelheid als het aantal stops per kilometer moet worden meegenomen. Op grond van de gemiddelde snelheid hoort de emissie in de typecategorie D thuis in plaats van C. Dat scheelt 60% emissie. De staatssecretaris praat dat goed. Dat kan toch niet? De staatssecretaris staat toch voor het milieu en de gezondheid van de inwoners van die wijk en niet voor het realiseren van extra beton?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik praat het niet goed. Ik heb alleen gezegd dat de input van het Wijk C-comité niet klopt. Ik heb aan de gemeente gevraagd om uit te leggen hoe dit zit. Vervolgens komt de gemeente Utrecht met de specificatie van de wijze waarop zij naar het busverkeer heeft gekeken. Als je het effect van twee stops per kilometer onvoldoende meeweegt, kom je inderdaad op een ander gemiddelde uit en dus op een andere emissiefactor. Ik kan wel zeggen dat ik dit niet aannemelijk vind, maar ik vind het juist wel aannemelijk. Ik praat niets goed. Ik heb het verantwoordelijke gemeentebestuur gevraagd om uit te leggen hoe dit zit, omdat burgers op basis van datgene wat zij kunnen achterhalen aan de bel trekken en suggereren dat het niet klopt. De rijksoverheid kan niets anders doen dan dit probleem aan de gemeente voorleggen en dat heb ik gedaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mij moet het van het hart dat ik het een beetje irritant vind dat er op serieuze vragen wordt ingegaan met jij-bakken. Dat is echter voor rekening van de staatssecretaris. Mevrouw De Rijk in Utrecht heeft zelf gemeten en vastgesteld dat de lucht te vies is, waardoor er een aantal maatregelen moet worden genomen. Ik ben in mijn eerste termijn ingegaan op de uitvoering van de motie-Van Tongeren. Daar wil ik graag een serieuze reactie op. Wat gebeurt er namelijk? Het RIVM heeft naar vermogen vijf gemeenten bekeken. Ik heb dat ook aangegeven in mijn eerste termijn. Het RIVM zegt dat het niet echt in staat is om de verkeersgegevens te controleren. De staatssecretaris heeft echter wel zijn handtekening onder het NSL gezet, dus hij is verantwoordelijk. Ik vind dat de staatssecretaris zich hiervan te gemakkelijk afmaakt, ook nu. Ik wil gewoon dat dit serieuzer opgepakt wordt. Dat is de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris. Daar wil ik een reactie op, want de cijfers zijn niet te controleren. Het voorbeeld van Utrecht is in dit geval een heel slecht voorbeeld, want mevrouw De Rijk heeft zelf actie ondernomen.

Staatssecretaris **Atsma**: Met alle respect, maar in de motie-Van Tongeren werd gevraagd om te checken of datgene wat aan input is geleverd, daadwerkelijk klopt. Dientengevolge hebben wij een steekproef gedaan in, volgens mij, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Zwolle. Vervolgens hebben wij degene die voor de input zorgt, gevraagd om heel precies aan te geven waar die de gegevens op baseert en hoe dit wordt gedaan. Mevrouw Van Gent kan wel zeggen dat zij dit allemaal niets vindt, maar wij hebben precies gedaan wat de Kamer heeft gevraagd. Ik kan er ook niets aan veranderen als iemand zich niet kan vinden in de uitkomsten, omdat diegene vindt dat die uitkomsten anders hadden moeten zijn. Wij

hebben juist op verzoek van de Kamer gekeken naar een aantal grote steden en aan de wegbeheerders aldaar gevraagd om precies aan te geven hoe, wat, waarom en op welke manier men de input heeft gegeven. Op basis daarvan hebben wij wel gesignaleerd dat er een paar aanpassingen nodig zouden kunnen zijn, maar die raken niet de grote vraag of de cijfers kloppen. Ik ga absoluut niet jij-bakken. Ik ben immers niet begonnen over Utrecht. De Kamer vraagt mij iets over Utrecht. De heer Jansen vraagt mij iets specifiek over Utrecht. Mevrouw Van Gent begon over het rommelen door gemeentebestuurders. Dan ben ik niet aan het jij-bakken. Ik noem alleen een willekeurig voorbeeld uit Utrecht.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil toch graag een reactie op mijn punt dat het RIVM zelf aangeeft dat vijf gemeenten zijn bekeken en dat het niet in staat is om de verkeersgegevens te controleren. Wij weten dat sommige gemeenten en Rijkswaterstaat er baat bij hebben om situaties zo gunstig mogelijk voor te stellen. De staatssecretaris is zelf ook verantwoordelijk voor dit NSL. Dan kun je dit toch niet zo laten doorgaan? De staatssecretaris zou in de stress moeten raken en moeten bedenken dat hij op basis van deze gegevens onvoldoende kan doen en dat hij meer actie zal moeten ondernemen om het invoeren van de verkeersgegevens nauwkeuriger te maken. Dat doet hij echter niet en ik wil weten waarom niet.

Staatssecretaris **Atsma**: Het RIVM hoeft de input niet te checken; dat is de verantwoordelijkheid van de desbetreffende gemeenten of van het Rijk. Dat is terecht. Het RIVM doet dit niet. De Kamer heeft ons gevraagd om het te checken. Wij hebben dat gedaan. Wij kijken naar de modellen en vragen aan de wegbeheerders om precies aan te geven hoe men te werk gaat. Daarmee hebben wij volgens mij precies voldaan aan datgene wat de Kamer in de motie heeft gevraagd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee!

De **voorzitter**: De staatssecretaris vervolgt zijn betoog.

Staatssecretaris **Atsma**: Omdat een aantal onderwerpen zo dadelijk nog terugkomt, begin ik meteen met de reactie op de verschillende vragen. In de inleidende algemene alinea's heb ik immers al het een en ander gezegd over de insteek.

De heer Holtackers heeft naast datgene wat ik reeds heb aangegeven, gevraagd naar de specifieke situatie in het gebied IJmond. Eigenlijk heeft hij gevraagd om daar een pilot te starten. IJmond is een regio waarin enkele factoren die zorgen voor een verslechtering van de luchtkwaliteit, samenkomen. Ik heb het dan niet zozeer over verkeer als bron van de slechtere luchtkwaliteit, als wel over de industriële activiteiten aldaar. Wij kennen de bedrijven aldaar. Bovendien heb ik het dan over de scheepvaart. Er is daar inderdaad een kritische situatie voor de luchtkwaliteit. Op dit moment zijn wij met de regio IJmond en met de provincie in gesprek over wat er gedaan moet worden om adequate maatregelen te treffen. Het antwoord daarop is nog niet eenduidig te geven. Je zou kunnen denken aan het plaatsen van schermen, maar dan is het de vraag of de schermen die in dit geval toegepast kunnen worden, wel leverbaar zijn en of hun hoogte acceptabel is. Er is dus geen een-op-een oplossing. Ik heb tegen de gedeputeerde van Noord-Holland gezegd dat ook wij vinden dat dit specifieke lokale probleem opgelost moet worden. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Enkele leden vroegen ook wie de verantwoordelijkheid draagt. Het gaat dus om een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de bedrijven, van de gemeenten, van de provincie en van het Rijk. Wij hebben aangegeven dat wij hiervoor – hoewel niet onbepert – financiële

middelen beschikbaar moeten stellen uit het NSL-budget, omdat dit probleem opgelost moet worden.

Ik kom nu op de situatie in de grote steden. De heer Holtackers heeft benadrukt dat in het Rekenkamerrapport vorig jaar al werd aangegeven dat men zich zorgen maakt over de luchtkwaliteit in met name de G4. Die zorgen zijn nieuw noch verrassend, omdat wij frequent met vertegenwoordigers van de grote steden aan tafel zitten om te bezien op welke wijze wij via maatwerk kunnen komen tot oplossingen. Ik zal hier straks op terugkomen. De rekenkamers hebben een aantal heldere knelpunten aangegeven, die gedeeltelijk terecht zijn. Voor een deel vallen die onder de lokale verantwoordelijkheid. Dat moet volstrekt helder zijn. Soms heeft de lokale overheid het Rijk echter wel nodig.

Ik noem een voorbeeld in dit kader. Mevrouw Dijkers begon in haar bijdrage over de parkeerdifferentiatie. Het effect van het instrument parkeerdifferentiatie is voor de luchtkwaliteit marginaal. Het effect van milieuzones is vele malen groter. Daarom zijn wij met de gemeenten in gesprek over de vraag of je via de milieuzonering niet veel efficiëntere en effectievere maatregelen kunt treffen die ertoe leiden dat je royaal binnen de norm blijft, meer dan met een ander instrument. Dat is een van de voorbeelden die ik in dit verband geef. Het vergt soms maatwerk, maar ik denk dat milieuzonering in algemene zin in de grote steden het meest geëigende instrument is waar de gemeentebesturen mee uit de voeten kunnen.

Dat raakt overigens niet alleen het vrachtverkeer en bestelbussen, maar ook bijvoorbeeld de jonge oldtimers. Dit is een heel actueel onderwerp dat ik graag nog een keer onder de aandacht breng. Het is spijtig dat de woordvoerder van de fractie van de PVV niet aanwezig is, want dan had die dit kunnen horen. De jonge oldtimers worden op dit moment massaal in Nederland geïmporteerd omdat die door de milieuzonering in Duitsland en Frankrijk niet meer kunnen worden gebruikt. Op jaarbasis komen er nu 10 000 tot 20 000 jonge oldtimers, diesels van 25 tot 30 jaar oud, naar Nederland. Kijkend naar de vervuilingfactor van die jonge oldtimers, moet je je inderdaad de vraag stellen of er geen instrument is om die import tegen te houden. Die import doet namelijk in feite de inspanningen met Euro 5 en Euro 6 voor een groot deel weer teniet, nog even los van de vraag of Euro 5 en Euro 6 überhaupt werken. Je ziet gewoon dat de uitstoot van die jonge oldtimers onevenredig groot is. Ik vind eigenlijk dat de gemeenten en de rijksoverheid zich op dat soort specifieke punten moet richten. Een van de antwoorden hierop is de milieuzonering. Dan zou je dat type wagens kunnen weren. Ik heb het dus niet over de antieke auto's, de oldtimers, die worden gebruikt om in weekend eens een keer een ritje te maken. De antieke auto's waarvoor wij ook speciale fiscale faciliteiten hebben, zijn toch vaak bedoeld als tweede of als derde auto. Daar ga ik niet over. Ik doel in dezen op de jonge auto's die als eerste vervoermiddel worden gebruikt, maar die zwaar vervuilend zijn en daarbij ook nog eens een belastingvoordeel opleveren. Kijkend naar de problematiek in de grote steden, moet je je afvragen of je hieraan vandaag de dag iets moet doen. Dat is een van de voorbeelden, maar het leek mij verstandig om dit meteen maar te melden, want dan weten de leden der Kamer ook mijn standpunt in dezen.

Mevrouw **Dijkers** (PvdA): Welke maatregelen stelt de staatssecretaris concreet voor om het gebruik van deze wagens aan banden te leggen?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb gesuggereerd dat de milieuzonering daar waarschijnlijk het meest adequate antwoord op is. Daar ben ik mee begonnen en geëindigd. Daarmee kun je de vervuilende auto's uit de binnensteden weren. De Kamer suggereerde ook om te kijken naar de normering binnen de apk. Dat zou ook kunnen, maar dan heb je het over een norm. De minister gaat over de apk. Ik vind dat je bij de apk heel

scherp een eenduidig Europees beleid moet voeren. Het kan niet zo zijn dat de oldtimers in de steden in de landen naast ons verboden zijn, maar dat wij ze hier van harte welkom heten. De milieuzonering is wat mij betreft het meest adequaat om de wagens die het meest vervuילend zijn, buiten de binnenstad te houden. Dat is overigens ook een latente wens van de gemeente Utrecht. Ik zeg dit er speciaal bij voor mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Dijkers** (PvdA): Begrijp ik het goed dat dit wagens zijn die in aanmerking komen voor een korting op de motorrijtuigenbelasting vanwege het feit dat zij oud zijn? Kan men er niet via die regeling voor zorgen dat die auto's van de weg gaan of veel minder gebruikt worden?

Staatssecretaris **Atsma**: Wij gaan niet over het belastingbeleid. De discussie hierover moet de Kamer voeren met mijn collega. Ik zeg alleen dat het in het kader van de milieubelasting buitengewoon onwenselijk is dat de oldtimers die in het buitenland letterlijk over de grens worden gezet, hier met duizenden tegelijk worden geïmporteerd. Daar moet je wat aan doen. Voor de oudste youngtimers onder de oldtimers is er inderdaad een fiscale prikkel, maar voor de auto's van twintig jaar speelt dat nog geen rol. Bij de fiscale prikkel hebben wij het onder andere over de wegenbelasting. De Kamer weet daar alles van, maar die discussie moet elders gevoerd worden.

De heer Holtackers wees erop dat de marges onder de grenswaarde soms smal zijn. Welke tegenvallers kunnen zich manifesteren? Een tegenvaller kan de verkeersemissie zijn. De Kamer heeft er al over gesproken dat het een enorme tegenvaller zou zijn, als de nieuwe normen voor motoren niet brengen wat sommigen hadden verwacht. Als ik straks spreek over Euro 6, kom ik hier nog op terug. Het kan echter ook een tegenvaller zijn als de vernieuwing van het wagenpark achterblijft bij de verwachtingen door de haperende economie. Met dat soort zaken moet je absoluut rekening houden. Als dat laatste aan de orde is, weet je dat er waarschijnlijk ook minder bedrijvigheid en minder activiteiten zijn en dat zou ook weer een positief effect op de luchtkwaliteit als zodanig kunnen hebben. Kortom, je kunt niet met een schaarje knippen wat op dit punt wel of niet een tegenvaller is. Soms heeft een tegenvaller ook een positieve kant, bijvoorbeeld een tegenvallende economische ontwikkeling.

De heer Holtackers stelde ook nog vragen over de verhoging van de snelheid naar 130 km/u. De minister zal op die discussie terugkomen. Hij vroeg zich ook af of je nog wel investeringen kunt doen, moet of mag doen in relatie tot luchtkwaliteitsveranderingen veroorzaakt door de verhoging van de snelheid naar 130 km/u. Hij bracht dit staccato en zwart-wit. Ik denk dat dit iets minder zwart-wit is, om de simpele reden dat je te maken hebt met een relatief hoge achtergrondconcentratie. De Kamer heeft daar ook op gewezen. Alles wat je extra doet, kan je soms over de grens van wat je wilt, doen kieperen. De achtergrondconcentratie wordt inderdaad voor een heel groot deel bepaald door wat er uit het buitenland komt. Ik zeg dit tegen mevrouw Dijkers en de heer Jansen. Ik heb hier een kaartje dat ik aan de voorzitter zal geven. Dit was te vinden op het internet. Hierop zie je dat een derde van de achtergrondconcentratie aan NO₂ wordt veroorzaakt door het buitenland. Je kunt dus nooit zeggen dat de problemen ontstaan door het verhogen van de snelheid naar 130 km/u op enkele wegen. De problemen hebben een veel bredere oorsprong. Als de achtergrondconcentratie door de buitenlandse invloed naar beneden gaat, dan hebben wij hier meer ruimte. Als de achtergrondconcentratie omhoog gaat doordat er zich in het buitenland veel meer problemen voordoen, hebben wij hier ook versneld een groter probleem. Dat is een punt van grote aandacht. Dat speelt met name bij de NO₂. Het verkeer zorgt voor ongeveer een derde van de achtergrondconcentratie.

Landbouw – ik zeg dit tegen mevrouw Hazekamp – draagt maar voor een piepklein deel bij aan de achtergrondconcentratie. Bij fijnstof ligt dit weer iets anders dan bij NO₂, maar ook bij fijnstof zorgt het Ruhrgebied voor een enorme achtergrondconcentratie, bijvoorbeeld in de Peel. Ik zal ervoor zorgen dat men deze buitengewoon handige overzichten krijgt. In de Peel hebben wij problemen in de pluimveesector, maar de achtergrondconcentratie aan schadelijk fijnstof is daar dusdanig hoog dat je ook veel sneller over de toegestane grens heengaat. Kortom, het is veel minder zwart-wit dan sommigen ons willen doen geloven. Daarom is het vooral heel erg belangrijk om in Europees verband afspraken te maken, want alleen in Europees verband kun je samen ervoor zorgen dat de achtergrondconcentratie naar beneden gaat. Wij kunnen hier natuurlijk van alles doen, maar als men bij de burens minder doet of dit anders gebeurt, heeft dit weinig effect. Soms heeft het inderdaad ook te maken met de windrichting. Als je veel westenwind hebt, is het effect iets anders dan als er veel oostenwind is. Volgens mij hoef je niet eens te hebben doorgeleerd om dat te kunnen bevatten. Kortom, ik zal er dus voor zorgen dat de leden der Kamer de plaatjes krijgen zodat zij een compleet beeld hebben. Ik zal daaraan ook toevoegen wat het aandeel van de achtergrondconcentratie op het totaal is, want dat is natuurlijk relevant; dat is namelijk ongeveer de helft.

De heer **Holtackers** (CDA): Als ik het goed begrijp, wordt de lokale luchtkwaliteit gelet op de achtergrondconcentratie door veel meer factoren beïnvloed dan alleen door de regionale invloed.

Staatssecretaris **Atsma**: Absoluut. Dat ontslaat ons echter niet van de plicht om daar waar er sprake is van lokale overschrijdingen samen met de lokale autoriteiten te bekijken wat je daaraan kunt doen. Er zijn echter veel meer factoren. De minister gaat straks in op de specifieke vragen over 130 km/u. Het leek mij echter goed om dit even te melden. Ik zal ervoor zorgen dat de Kamer deze cijfers krijgt.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): De staatssecretaris geeft aan dat het allemaal wel meevalt met de veehouderij en dat verhoogde NO₂- en fijnstofconcentraties vooral hebben te maken met de achtergrondwaarden. Hoe weet hij dat zo nauwkeurig? Voor zover ik heb kunnen nagaan, wordt er juist bij die veebedrijven niet gemeten. In ieder geval zijn de locaties niet altijd bekend. Bij de vergunningverlening wordt er gebruikgemaakt van berekeningen, van schattingen en niet van meetresultaten. Hoe weet de staatssecretaris dat de hoge concentratie aan fijnstof naast bijvoorbeeld een pluimveehouderij wordt veroorzaakt door het Ruhrgebied en niet door de pluimveehouderij zelf? Ik betwijfel dit namelijk ten zeerste.

Staatssecretaris **Atsma**: Mevrouw Hazekamp moet luisteren naar wat ik zeg. Ik heb gezegd dat het een combinatie is. De achtergrondconcentratie in de Peel komt voor een belangrijk deel uit het Ruhrgebied. Het Ruhrgebied heeft in de Peel natuurlijk een grotere invloed dan in Den Helder of in IJmond, om maar eens wat te noemen. Daar hoef je ook niet voor doorgeleerd te hebben; dat zie je zo als je de kaart van Nederland en van Duitsland erbij neemt. Het gaat erom dat er in het kader van het NSL in 2010 een inventarisatie is gemaakt en dat er bij 145 veehouderijbedrijven sprake is van een potentiële overschrijding. Ik heb dat eerder met de Kamer gewisseld. Er is vastgesteld dat het in ongeveer 90% van de gevallen gaat om een overschrijding bij pluimveebedrijven. Daar zit het echte knelpunt. Mevrouw Hazekamp vraagt zich af, hoe ik dit kan weten, omdat het daarbij om schattingen zou gaan. Dit zijn echter geen schattingen. Wij hebben dit juist heel precies berekend. Anders zouden wij niet op het cijfer nauwkeurig de veehouderijen met problemen kennen. Juist

omdat wij zij kennen, proberen wij met maatwerk, soms op bedrijfsniveau, soms regionaal, maatregelen te treffen. Er is terecht gezegd dat er nog middelen hiervoor beschikbaar zijn. Ik heb dan ook 10 mln. beschikbaar gesteld om de knelpunten op te lossen, samen met de betreffende gemeenten in met name Brabant, Limburg en Gelderland; met name in Asten, de Peel, Nederweert, in die hoek dus. Het is geen globale schatting. Wij kennen ze allemaal met naam en postcode. Als het nog even langer duurt, ken ik alle boeren persoonlijk, want zo fijnmazig zijn wij aan het werk. Wij kennen ook het precieze aantal omwonenden en het aantal wooneenheden rond de boerderijen dat last heeft van de te hoge concentratie. Het is dus zeker geen schatting, want anders zou ik deze cijfers niet kunnen melden.

Ik kom straks nog terug op de andere vragen van mevrouw Hazekamp.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Kunnen die meetgegevens daadwerkelijk openbaar worden gemaakt, zodat de omwonenden precies weten waar zij aan toe zijn?

Staatssecretaris **Atsma**: Ook hierbij geldt dat dit gewoon staat in de monitoringsrapportage. Met de heer Samsom – ik kijk in dezen even naar mevrouw Dijkers – heb ik in de afgelopen jaren een paar keer van gedachten gewisseld tijdens debatten over de wijze waarop wij zo precies weten om welke aantallen het gaat. Dit alles kan men vinden in de monitor en daar verwijs ik mevrouw Hazekamp dan ook naar.

De heer Jansen ging met name in op de problematiek van de scholen. De brief van het Astma Fonds heb ik inmiddels gekregen. Ik had wel een brief, maar die was minder recent dan de brief van 27 februari die ik zojuist heb gezien. Hierbij geldt eveneens dat wij hebben gedaan wat wij in het overleg met de Kamer hebben afgesproken. Wij hebben alle gemeenten hierop aangesproken, geïnformeerd en uitgenodigd. Niet iedere gemeente reageert hierop op dezelfde manier. Dat is echter de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Ik ben het in dezen eens met de heer Leegte. De lijn is wat ons betreft volstrekt helder: kijk nou uit met wat je doet bij nieuwbouw van scholen in de buurt van snelwegen of binnen een aantal meters van provinciale wegen of drukke wegen. Wij hebben de gemeenten daar een- en andermaal op gewezen vanwege de luchtkwaliteit. Waar er sprake is van overschrijding of de norm in beeld komt, zou men volgens ons helemaal niet moeten bouwen. Elke verstandige bestuurder bouwt daar niet, lijkt mij althans. Het gemeentebestuur als bevoegd gezag bepaalt echter waar een school wordt gebouwd. Juist daarom hebben wij de verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Als er sprake is van een locatie waarop overschrijdingen aan de orde zijn, mag je daar niet bouwen. Dat zou je vanuit het voorzorgsprincipe ook niet moeten willen.

In de gemeente Rozendaal wordt een school dicht bij de snelweg gebouwd dan wenselijk wordt geacht. De gemeente kan die afweging alleen maken op basis van het feit dat daar volgens de berekeningen en metingen geen sprake is van een overschrijding of dat de luchtkwaliteit in de buurt komt van de grenswaarden. Ik zou geen enkele andere reden kunnen bedenken waarom de gemeente Rozendaal dit anders doet. Uiteindelijk is het de eigen keuze van de gemeente. Ik laat het over aan de gemeentebestuurders of dit een verstandige keuze is. Wij hebben daarvoor inderdaad geen instrument. Dat zeg ik speciaal tegen de heer Jansen. Dat is nu eenmaal het systeem in Nederland. Het bevoegd gezag heeft die ruimte bij wet gekregen, of het nu gaat om asbest in scholen of om de bouw van nieuwe scholen. Als de Kamer vindt dat het anders moet, dan hoor ik dat wel. Tot nu toe denk ik dat het onverstandig is om in de bevoegdheid van het verantwoordelijk bestuur te treden.

De zestien scholen die in de bijlage bij de brief van het Astma Fonds staan – ik kom daar nog graag op terug, want ik heb die brief nu pas gezien –

staan op een locatie waar geen sprake is van een overschrijding, voor zover ik dat nu kan nagaan. Ik heb de brief pas een halfuur geleden gekregen. Als het anders zou zijn, wil ik de Kamer daar graag over informeren. Ik doe die toezegging graag, want het gaat mij om de zorgvuldigheid. Het Astma Fonds noemt zestien scholen. Als er een school in een overschrijdingsgebied staat, is dat een probleem. Dan zal elke gemeentebestuurder dit erkennen en in actie moeten komen. Voor zover ik het heb begrepen van mijn ambtenaren is er geen sprake van een overschrijdingssituatie en daar gaat het om.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Krijgen wij daarover bericht?

Staatssecretaris **Atsma**: Absoluut, met scholen en adressen erbij. Die zestien scholen moeten wij kunnen achterhalen. Ik zeg dit vooral tegen de heer Jansen, want hij heeft dit als eerste aangekaart.

Ik kom nu op een algemene opmerking van de heer Jansen, namelijk dat alles nu onder één ministerie van Infrastructuur en Milieu valt en dat dus één van de twee belangen aan het kortste eind zal trekken. Die mening deel ik niet. De heer Jansen mag dit vinden, maar dan wil ik graag cijfers en rugnummers horen waaruit dit blijkt. Wij zitten hier niet voor niets met zijn tweeën. Wij willen juist dat verdedigen wat wij vanuit integraliteit doen. Overigens kan ik de Kamer verzekeren – ik spreek in dit opzicht een beetje uit ervaring – dat het volgens mij op een ministerie waar twee belangen gediend moeten worden, waarschijnlijk niet anders zal gaan dan in de gemiddelde Kamerfractie, waarin er in zijn algemeenheid vaak enkele leden zitten die twee zielen in een huis moeten kunnen huisvesten. Dat gaat ook bij de SP goed. Ik ben hier dus eerlijk gezegd niet zo bang voor.

De opmerking over het Wijk C-comité in Utrecht heb ik reeds gemaakt. Bovendien hebben de heer Jansen en ik reeds een uitvoerig interruptie-debat gevoerd over zijn opmerkingen over de motie-Van Tongeren. De heer Leegte stelt voor om bij de luchtkwaliteit een norm in plaats van de techniek als uitgangspunt te nemen. Mevrouw Van Veldhoven heeft dit verdiept. Zij sprak over het doel. Ik denk dat de heer Leegte ook van mening is dat het altijd om het doel gaat. Ik zie daar dus geen verschil van opvatting in. Ik vind net zoals de heer Leegte dat het uiteraard om de norm gaat en niet om de techniek. Als je de techniek laat prevaleren, blokkeer je de innovatie. Dan wordt het wel erg stil aan die kant. Dan komen er weinig prikkels meer om de normen te halen. Als je eenmaal de techniekvoorschriften hebt gegeven, houdt het op, want dan richt iedereen zich daarop. De normdiscussie prikkelt juist iedere ondernemer en bestuurder om vooral die norm als uitgangspunt te nemen en niet de techniek.

Dit brengt mij automatisch op de discussie over Euro 5 en Euro 6. De resultaten van Euro 5 vallen tegen. Dat is jammer. Euro 6, zeker bij taxi's, bestelbusjes et cetera, valt niet tegen, althans voor zover wij dit nu kunnen beoordelen. Dit laat onverlet dat je altijd moet zoeken naar het beste rendement voor elke milieu-euro die je voor dit doel inzet. Ik zal het anders formuleren: als de bijna 40 mln. voor een stimuleringsregeling voor Euro 6 voor vrachtwagens effectiever elders ingezet kunnen worden, dan moet je dit zeker niet op voorhand uitsluiten. Je moet elkaar wat dat betreft recht in de ogen kijken. Ik deel dus de opvatting van de heer Leegte in dit verband die voorstelt om de invoering van Euro 6 uit te stellen. Uitstel lijkt mij op dit moment sowieso verstandig, niet alleen omdat er nog maar een heel beperkt aantal aanbieders is. De heer Leegte sprak over een aanbieder, maar op dit moment zijn er twee aanbieders van Euro 6-vrachtwagens; niet alleen Duits bedrijf, maar ook een Zweeds bedrijf. Het halen van het doel op basis van de norm moet hierbij centraal staan. Als je voor hetzelfde geld een beter resultaat kunt bereiken voor de luchtkwaliteit, dan hoop ik dat de Kamer het met mij eens is dat je daar

goed naar moet kijken. Wij hebben hier wel eerder over gesproken in het kader van het anders betalen voor mobiliteit. De ervaring van de afgelopen jaren leert inderdaad dat je hier continu kritisch naar moet kijken. Ik zeg dit tegen de heer Leegte, maar ook tegen de Kamer. Meerderen zijn hier namelijk over begonnen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb twee korte vragen. De staatssecretaris heeft het over het uitstel van die maatregel, omdat er volgens hem effectievere maatregelen met dat geld kunnen worden genomen. Op welke maatregelen doelt hij? Op hoeveel ruimte had hij gerekend met deze maatregel? Hoeveel ruimte wil hij compenseren? Ik leg graag de verbinding met de uitspraken over de milieuzonering. De staatssecretaris zei namelijk dat hij daarin een rol voor het Rijk ziet. Hoe zal de staatssecretaris die rol oppakken?

Staatssecretaris **Atsma**: De Euro 6-maatregel zou 0,15 µg opleveren. Elektrisch rijden en groen gas leveren substantieel meer op. Deze discussie moet je niet alleen hier voeren, maar ook op een andere plek. Je moet echter continu de afweging maken. Tegen mevrouw Dijkers heb ik al gezegd dat de parkeerdifferentiatie eigenlijk niets oplevert. Milieuzonering kan echter wel veel opleveren. Tegelijkertijd vinden wij dat wij voortdurend in bronmaatregelen moeten blijven investeren en op die manier impulsen moeten geven. Je moet het beste doen. Als dit relatief weinig oplevert, moeten wij dit bekijken. Bij het vrachtverkeer heb je bovendien te maken met het feit dat een stimuleringsregeling geheel terecht komt bij een monopolist of bij een tweetal bedrijven, omdat er slechts een of een twee aanbieders zijn. Je moet dan afwegen of dit verstandig is. Als je het zware langeafstandsverkeer een impuls geeft via deze regeling, slaat een groot deel van het effect niet in Nederland neer, maar elders in Europa. Dat is ook meegevoegd in de berekening. Op zich is daar niets op tegen, maar als wij dit doen om een stuk achtergronddepositie en een stuk binnenstedelijke problematiek in Nederland op te lossen, moeten wij elke week opnieuw nadenken wat daarvoor het meest verstandige is. Ik ben daar volstrekt eerlijk in. Ik heb geantwoord op de vraag wat dit oplevert. Ik betwijfel of er geen adequatere maatregelen zijn die een groter rendement hebben.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als dit instrument wordt uitgesteld, garandeert de staatssecretaris dat het geld dan wel beschikbaar blijft voor bronmaatregelen gericht op het verlagen van de achtergrondconcentratie en het verbeteren van de milieukwaliteit, de luchtkwaliteit? Kan de staatssecretaris toezeggen dat hij bereid is om te bekijken op welke wijze wij sneller grotere stappen op het vlak van de milieuzones kunnen zetten? Ik overweeg het indienen van een motie hierover.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb al gezegd dat wij in gesprek zijn met gemeenten en met anderen over dat laatste. Dit luistert nauw, want het heeft ook negatieve effecten die wij mee moeten wegen en die lokale bestuurders ook mee moeten wegen. Wij zijn daarover serieus in gesprek. Een motie van mevrouw Van Veldhoven hierover lijkt mij niet nodig, omdat de intentie er op dit moment zeer wel is. Als zij in die motie vraagt om dit te onderzoeken, kan ik zeggen dat wij daarmee op dit moment bezig zijn. Als die milieuzones helpen en als zij een plus hebben, gaan wij die invoeren. Ik proef uit de opmerking van mevrouw Van Veldhoven dat zij niet wil dat het bedrag dat geoormerkt is voor verbetering van de luchtkwaliteit, verdamppt. Daarmee ben ik het eens. Dat bedrag moet hiervoor beschikbaar blijven. Dat hebben wij ook afgesproken met andere partners in het kader van het NSL. Het zou dan ook raar zijn om dat nu even via een omweg bij het oud vuil te zetten. Dat is volgens mij ook niet de bedoeling van de heer Leegte.

De heer **Leegte** (VVD): Ik ben helemaal blij met de steun voor D66. Dat is altijd goed. Ik maak even concreet wat de staatssecretaris zegt, want hij is helemaal op de goede weg in die zin dat hij de invoering van Euro 6 zal uitstellen. Tot wanneer gaat de staatssecretaris het uitstellen? Bovendien zal hij bekijken welke maatregelen effectiever zijn. Wanneer komt de staatssecretaris met een voorstel voor effectievere maatregelen?

Staatssecretaris **Atsma**: Voordat je uitstelt, moet je eerst zeker weten dat de invoering van Euro 6 niet het beoogde effect heeft, want het is mogelijk dat die maatregel over een halfjaar wel een beter effect heeft dan tot nu toe is berekend. Ik heb al over die 0,15 µg gesproken. Dat relateer ik aan groen gas en elektrisch rijden. Er komen nu initiatieven uit gemeenten overal in het land, zoals het versneld taxi's op elektriciteit te laten rijden in de binnensteden. Dit soort initiatieven is er dus ook. Ik kan dus niet zeggen dat de Kamer binnen twee maanden een beeld krijgt, maar voor de zomer is wel duidelijk waaraan dit geld het meest effectief kan worden besteed. Dit doen wij ook in samenspraak met de gemeenten. Het lijkt mij verstandig om ook het bedrijfsleven hierbij te betrekken. Wij kunnen wel gemakkelijk zeggen dat wij dit niet doen, wel doen of uitstellen, maar het lijkt mij verstandig om ook met het bedrijfsleven hierover in samenspraak te gaan, want uiteindelijk moet het bedrijfsleven de prikkels krijgen om te investeren in de norm om het doel van mevrouw Van Veldhoven te halen. Voor de zomer zal ik de brief daarover sturen.

De heer **Leegte** (VVD): Tot die tijd gaan wij geen geld uitgeven voor Euro 6-vrachtwagens?

Staatssecretaris **Atsma**: Nee, dat is volstrekt helder. Het geld blijft echter geoormerkt.

In algemene termen ben ik al ingegaan op de vragen van de heer Holtackers en de heer Leegte over wat er gebeurt na het NSL. Ik zal voor het eind van dit jaar over het vervolg berichten. Ik heb al gezegd dat ik dit samen met de gemeenten zal doen.

Er werd gevraagd welke instrumenten kunnen worden ingezet om ervoor te zorgen dat er meer eenheid van beleid van de gemeenten komt. Dat vind ik een lastige vraag, want ik vind dat gemeenten zelf moeten kunnen bepalen wat zij het beste vinden. Een gemeente kan een euro ook maar één keer uitgeven en die zou ook wel gek zijn om een euro daar te investeren waar die minder rendeert dan elders.

De minister zal het element van de aanbesteding in het ov beantwoorden. Hiermee heb ik volgens mij de meeste vragen van de heer Holtackers beantwoord.

Mevrouw Dijkers stelde een tiental vragen, waarvan ik er een aantal reeds heb beantwoord. Haar algemene waarneming dat wij het maar allemaal op zijn beloop laten, deel ik niet. Overigens is het via NSL ingezette beleid natuurlijk niet het beleid van slechts één kabinet, dit kabinet. Wij borduren voort op het beleid dat door vorige kabinetten en vorige bewindslieden in gang is gezet. Wij doen daar niets aan af. De doelen en de normen staan nog steeds recht en fier overeind. Wij laten dit dus helemaal niet op zijn beloop. Ik heb ook al gezegd hoe wij vorm en inhoud geven aan de samenwerking.

De monitor hebben wij niet teruggestuurd, sterker nog, wij zijn juist van mening dat de toetspunten beter moeten zijn. Die moeten meer gericht zijn op wat er gebeurt. Er heeft dus een verbeteringslag plaatsgevonden. Daarover hebben wij de Kamer geïnformeerd. Als het beeld zou ontstaan dat iets is teruggestuurd omdat er is gerommeld, neem ik daar afstand van. Dit is echt gedaan om het te verbeteren. Dat zal via de briefing van het RIVM duidelijk geworden zijn.

Mevrouw **Dijkers** (PvdA): Het is fijn dat het is verbeterd, nadat het was teruggestuurd. De waarden waren ook een stuk beter, nadat het was teruggestuurd. Als de staatssecretaris dan toch de schijn van het schoonwassen van de cijfers wil voorkomen, zou hij meer inzage moeten geven in wat er precies is veranderd.

Staatssecretaris **Atsma**: Het zijn geen majeure veranderingen. Als je ergens een toetspunt hebt waar geen mensen wonen, schiet je daar niets mee op. 160 van 330 000 toetspunten zijn aangepast. Die toetspunten zijn te vinden door die van nu te vergelijken met die van vorig jaar en dat 330 000 keer, maar dat is voor mij iets te veel gevraagd. Het RIVM is bovendien volstrekt onafhankelijk, evenals de door het RIVM gehanteerde methodiek, validatie et cetera. Wij zijn blij dat wij een RIVM in huis hebben om dit te doen op een manier waar men in andere landen jaloers op is. Andere landen benaderen het RIVM frequent voor steun, hulp en ondersteuning. Dat is alleen maar prima. Het gaat dus om een heel klein aantal op 330 000. Die aanpassing was wel nodig voor de zuiverheid van het beeld. Anders hadden wij achteraf een discussie gekregen. Ik ben dus blij dat de Kamer heeft ingestemd met de paar weken die dit extra heeft gekost.

Ik heb al eerder gesproken over de transparantie en over waar je dit alles kunt vinden. De Randweg Haarlem is te vinden bij www.nsl-monitoring.nl. Vervolgens komt Haarlem tevoorschijn. Zojuist was er geen overschrijding op de randweg aldaar aan de orde.

Mevrouw **Dijkers** (PvdA): Ik hoor dat de staatssecretaris enthousiast is over het feit dat hij een onafhankelijk RIVM in huis heeft. Dit is volgens mij sowieso al een contradictie, maar goed. Het RIVM heeft in hoofdstuk 7 van de monitoringsrapportage duidelijk een aantal aanbevelingen gegeven. Als de staatssecretaris dan zo blij is met het RIVM en de aanbevelingen, neemt hij die dan ook over, zoals het systeem waarbij de invoer van de gegevens beter geharmoniseerd en controleerbaar is?

Staatssecretaris **Atsma**: Als ik dit nog niet heb gezegd, bevestig ik het nu. Wij nemen de aanbevelingen natuurlijk over. Juist bij de invoer is de vergroting van de transparantie een van de belangrijkste prikkels. Daardoor kan iedereen meekijken wat er gebeurt en hoe dit gebeurt. Gelukkig zijn bijna 17 miljoen Nederlanders, althans een flink aantal daarvan, zeer wel in staat om dit op de juiste wijze te beoordelen. De aanbevelingen nemen wij dus over. Van een van de aanbevelingen is het afgelopen jaar dus al werk gemaakt.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Als nu die bewoners zeggen: die cijfers kloppen niet, er rijden meer auto's over die weg, de mix tussen vrachtwagens en personenauto's klopt niet, de snelheid is anders, de stagnatiefactor is anders – dit komt bijzonder vaak voor – wat gebeurt er dan?

Staatssecretaris **Atsma**: Dan wordt er opnieuw naar gekeken of de input op de juiste wijze is ingevoerd. De metingen en berekeningen die daar het gevolg van zijn, worden continu gevalideerd. Zodra er significante aanwijzingen zijn dat er fouten worden gemaakt, moeten wij daar echt naar kijken. Ik heb het voorbeeld van Utrecht genoemd. De heer Jansen is daar zelf over begonnen. Wij hebben aan de gemeente Utrecht gevraagd om ons uit te leggen hoe de metingen worden gedaan en of het bezwaar van de bewoners klopt. Dit gebeurt gelukkig niet alleen in Utrecht, maar ook in heel veel andere plaatsen. Dat is maar goed ook, want zo kan iedereen meekijken en aan de bel trekken. Dat kan prima bij ons, maar het is nog beter om bij het eigen gemeentebestuur of de eigen wegbeheerder aan de bel te trekken. Dat is het systeem en dat moeten we koesteren. De rol van gemeenteraden in relatie tot het bevoegd gezag hebben wij al

eerder besproken. Ik weet als geen ander hoe de heer Jansen in staat is om zijn eigen achterban te mobiliseren om dat te doen. Het voorbeeld van Maastricht staat mij nog helder voor ogen.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Zeker. De staatssecretaris zegt: als de bewoners het niet geloven, gaan we er gewoon nog een keer naar kijken. Het RIVM heeft nooit zelf gemeten, ook niet in de vijf gemeenten waar steekproefsgewijs controles zijn gedaan. Hoeveel auto's komen er langs? Hoe is de mix tussen vrachtauto's en personenauto's? Hoe hard wordt er gereden? Wat is de stagnatiefactor? Dat is allemaal niet gemeten. Het RIVM vraagt alleen maar aan de gemeenten: weet u wel heel zeker dat er zo veel of zo weinig auto's over deze weg rijden? Dat is toch geen controle, vraag ik de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb al eerder gezegd dat als er onduidelijkheid bestaat, men teruggaat naar de wegbeheerder. Soms is de wegbeheerder Rijkswaterstaat, soms de gemeente. Als de Kamer vermoedt dat iets weleens anders zou kunnen zijn dan de regering beweert, stelt zij de regering vragen. Dan moet de regering, moeten wij dus duidelijk maken dat het klopt wat wij doen. Dat doen we graag en het klopt ook altijd. Zo gaat het ook in andere situaties. Het RIVM gaat echt niet zelf tellen. Gemeenten en Rijkswaterstaat hebben allerlei mogelijkheden voor checks en double checks. Dat laten wij gelukkig over aan het bevoegd gezag. Het RIVM gaat daarvoor niet zorgen. Nee, men gaat dan terug naar de wegbeheerder. Die zorgt voor het checken van de input.

De **voorzitter**: De staatssecretaris gaat verder met zijn beantwoording.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik was de vragen van mevrouw Dijkers aan het beantwoorden. Wij laten dus geen dingen op hun beloop. Mevrouw Dijkers zegt dat de samenwerking niet optimaal is. Het kan altijd beter. Juist het feit dat je echt op elkaar bent aangewezen, leidt ertoe dat je wel moet samenwerken, ook al heb je soms moeite om gezamenlijk de plaats en de tijd te bepalen. De VNG, maar ook het Rijk en het IPO, doen voluit mee om het NSL tot een succes te maken. Sterker nog, als één van de drie het laat afweten, kom je onmiddellijk in de problemen. Die problemen hoef ik de Kamer niet te noemen. Als wij steken laten vallen, worden wij immers al vrij snel met zaken als bouwstops geconfronteerd. Het is dus in ieders belang dat er wordt samengewerkt. Er wordt gelukkig goed samengewerkt. Wellicht kan het beter. Ik heb echter al gezegd dat wij op alle terreinen aanspreekbaar zijn; op elkaar, voor elkaar en met elkaar. Mevrouw Dijkers stelde een vraag over de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u en het kostenplaatje dat daarbij hoort. Op die vraag zal de minister straks ingaan. De cijfers van het Astma Fonds kloppen. Ik heb hierover tegen de heer Jansen al het een en ander gezegd. Er worden zestien scholen genoemd. Ik heb verder geen cijfers gezien van het Astma Fonds. Als er meer informatie beschikbaar is, dan ontvang ik die graag.

Mevrouw Dijkers ging ook in op het aantal veehouderijen met problemen op dit punt. Wij weten dus precies om hoeveel veehouderijbedrijven het gaat. Daarop ben ik ook al ingegaan en daarover hoeft zij zich dus geen zorgen te maken. Ook heb ik al het een en ander gezegd over de Randweg Haarlem. Volgens mij gaat het om de N208.

Deze ochtend stond er een artikel over roet in de Volkskrant. Roet kan een probleem opleveren voor de volksgezondheid. Het is goed dat hiernaar continu onderzoek wordt gedaan, ook op dit moment. De norm die wij nu hanteren voor fijnstof en NO_x staat recht overeind. Roet zou een aanvulling op het instrumentarium kunnen zijn. De GGD in Amsterdam hanteert het ook al als een van de indicatoren bij het beoordelen van plannen. Op dit moment zijn wij met TNO bezig om het element roet op

zijn merites te beoordelen. Daarbij komen, kort samengevat, ook de zaken aan de orde die in het artikel in de Volkskrant staan. Wij stellen ons daarbij dus de vraag of het zin heeft om roet als een indicator voor de volksgezondheid een specifiekere plek te geven in het beleid. Zodra daarover is gerapporteerd, komen wij daarop terug bij de Kamer. Ik hoor mijn ambtenaren naast mij op dit moment fluisteren dat roet voor het NSL niet relevant is, maar het geldt uiteraard wel voor de gezondheidsstaat. De bijdrage van mevrouw Van Gent begon met de beschrijving van haar zemelapbeurt bij de A10. Ik heb het grote voorrecht gehad om van die actie getuige te mogen zijn. Ik was er niet bij aanwezig, maar ik heb mevrouw Van Gent op de beeldbuis in actie gezien. Het ging haar prima af. Over de problematiek rond de A20 zal de minister spreken. De overschrijding van het aantal dagen is uiteraard een punt van aandacht. Juist daarom is het beleid en zijn de maatregelen erop gericht dat je, in plaats van boven de 35 dagen uit te komen, er royaal onder uitkomt. Dat is wat wij willen. Ik kan het niet mooier maken dan het is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar het gebeurt niet!

Staatssecretaris **Atsma**: Dat is niet waar. Laten wij kijken naar het beleid dat jaren geleden is ingezet en dat nu wordt doorgetrokken, en naar wat er nu generiek in heel Nederland aan de orde is. Laten wij kijken naar wat er op het gebied van NO_x en fijnstof al is bereikt. Wij hebben het daarbij over 50% vermindering. Je kunt dus niet met droge ogen volhouden dat het niet gebeurt. Ieder jaar zetten we stappen vooruit. Ik begon mijn bijdrage echter met de constatering dat er nog wat moet gebeuren. In 2015 moet er meer gebeurd zijn. Daarvoor zitten wij hier bij elkaar. Er is inderdaad soms ook sprake van tegenvallers. Ik zei dat al in reactie op de heer Holtackers, maar zeg het ook tegen mevrouw Van Gent. Met die tegenvallers moeten wij natuurlijk rekening houden. Dat kan niet anders. Er zijn echter 330 000 meetpunten. Daarbij zijn honderd en zoveel overschrijdingen gemeld. Als er daar onverhoopt nog eens enkele tientallen bij zouden komen, dan moeten wij nog meer zeilen bijzetten om van de tegenvallers weer meevallers te maken. Hierover is nooit geheimzinnig gedaan. Bij beleid waarin altijd dynamiek zit, houd je dat. Bovendien zijn wij voor een groot deel afhankelijk van wat er uit het buitenland komt.

Over de motie van mevrouw Van Tongeren heb ik al uitvoerig gesproken in reactie op de inbreng van mevrouw Van Gent. Verder heb ik al zeer uitvoerig gesproken over wat zij «gerommel» noemt. Daarop kom ik niet meer terug.

Ook veel van de vragen die mevrouw Van Veldhoven heeft gesteld, zijn inmiddels beantwoord. Zij vroeg heel specifiek op hoeveel locaties sprake is van overschrijding. Ik heb de overschrijdingen al uitgedrukt in aantallen wegkilometers. Het gaat verder om overschrijdingen bij 140 van de 330 000 meetpunten. Dat is eerder aan de Kamer gemeld. In de monitoringsrapportage staat dit op bladzijde 34.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik vermoed dat de staatssecretaris mijn vraag niet goed heeft begrepen. Het gaat mij niet om de plaatsen waar sprake is van overschrijding. Het gaat mij om de plaatsen waarbij wij zo dicht onder de norm zitten, dat wij het risico lopen dat daar bij een kleine tegenvaller sprake zal zijn van een overschrijding. Het PBL schrijft daar ook over. Ik vraag dus op hoeveel plaatsen wij net onder de norm zitten.

Staatssecretaris **Atsma**: Het exacte aantal weet ik niet. Ik ga er echter van uit dat het daarbij om honderden locaties zou kunnen gaan. Ook hierbij is het weer een kwestie van tellen. Je kunt op de kaart alle plaatsen aanwijzen waar men dicht tegen de norm aan zit. Als er dan 0,5 achtergrondconcentratie bijkomt of als er 0,5 uit het buitenland bijkomt, dan is

er op die plaatsen al sprake van een fors probleem. Dat zeg ik ook tegen de heer Holtackers. Ik noem een voorbeeld. Wij hebben allemaal tevreden vastgesteld dat het drukker is geworden in de haven van Rotterdam. Er is daar sprake van meer zeevaart en meer schepen. Onmiskenbaar heeft dat onmiddellijk gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het is lastig om dan te zeggen in hoeverre de vermindering van de luchtkwaliteit te wijten is aan de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u. De minister zal daarop verder ingaan.

Ik ben ingegaan op de opmerkingen van mevrouw Van Veldhoven over de regeling rond de Euro 5- en Euro 6-motoren. Zij stelde ook een vraag over de biotickets en de verrekening ervan. Daarop kom ik in de tweede termijn terug.

Mevrouw Hazekamp heb ik overgeslagen. Zij ging met name in op de fijnstofproblematiek en op endocrienen. Dat is de celnorm voor ... wat? Voor bacteriën, hoor ik van de ambtenaar die naast mij zit. Dit wordt meegenomen in de fijnstofnorm. Mevrouw Hazekamp vroeg of ik dit specifiek kan definiëren. Ik kan dat absoluut niet. Ik roep het woord wel, maar het komt me nauwelijks uit de mond en het zegt me eerlijk gezegd niets. Het gaat mij er echter vooral om dat mevrouw Hazekamp de suggestie wekt dat er niet nauwkeurig zou worden gemeten bij pluimveehouderijen. Die suggestie werp ik verre van mij. Juist in de pluimveehouderij is sprake van verscherpt toezicht. Juist voor de pluimveehouderij is verscherpte aandacht. Wij hebben ook nog een aantal specifieke maatregelen getroffen, juist omdat wij dit als een probleem zien. Dat probleem moet worden opgelost. Soms kan dat vrij gemakkelijk, maar soms kan dat alleen in regionaal verband. Dan hebben de problemen vooral te maken met de hoge achtergronddepositie. Dat is lastig. Mevrouw Hazekamp pleitte voor een langetermijnbeleid. Daarvoor pleit ik ook. Als er op dit punt iets een langetermijnbeleid is, dan is het wel het gemeenschappelijk landbouwbeleid. Dat is pas echt langetermijnbeleid. Het gaat zelfs om zo'n lange termijn, dat sommigen vinden dat wij ervan af moeten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wij horen twee tegenstrijdige dingen. Enerzijds stelt de staatssecretaris dat al die overschrijdingen door het buitenland worden veroorzaakt. Anderzijds kloppen wij onszelf graag op de borst over het effectieve beleid dat is gevoerd om de luchtkwaliteit te verbeteren. Laten wij aannemen dat wij met het NSL een knop hebben waar wij aan kunnen draaien en dat dit een belangrijk effect heeft. Als dat zo is, is het heel belangrijk om te weten bij hoeveel locaties wij net onder de norm zitten. De staatssecretaris schrijft immers zelf in zijn brief dat het NSL er niet alleen op is gericht, de doelen te halen, maar er ook op is gericht om voldoende onder de norm te komen, opdat er niet bij elke tegenvaller nieuwe overschrijdingen ontstaan. Hoe wil de staatssecretaris garanderen dat wij voldoende onder de norm uitkomen? Op dit moment lijkt het erop dat het beleid erop is gericht, de norm net te halen. Als die wordt gehaald, vindt men het goed. De ambitie om voldoende onder die norm te blijven, lijkt dus te zijn verdwenen. Ik heb de staatssecretaris gevraagd wat zijn ambitie is. Ik vraag daarbij niet alleen naar percentages en microgrammen, maar ook naar de gevolgen voor de kwaliteit van leven en voor de volksgezondheid.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb al gezegd dat wij tegen de grens aan zitten. Er hoeft maar iets te gebeuren met een van de knoppen, en we gaan eroverheen. Dat is uiteraard een punt van zorg. Ik heb al gezegd dat ik het aantal locaties waarbij wij net onder de norm blijven, niet ken. Ik zie dat de ambtenaren aan mijn rechterzijde op dit moment druk aan het tellen zijn. Iedereen kan dit echter zelf zien op de kaart. Ik hoor nu dat het staat op bladzijde 25. Voor hoeveel van de 330 000 locaties dit precies geldt, kan ik niet zeggen. Dat is schier onmogelijk. Dit aantal kan ook niet worden gegeven, omdat je niet weet of er 0,2% bijkomt of 0,4% bijkomt.

Misschien gaat er wel 0,2% af. Je kunt de redenering immers ook omdraaien. Als wij vele verbeteringen realiseren door alle bronmaatregelen, door de inzet van het geld dat hiervoor beschikbaar is en door bijvoorbeeld milieuzonering, is er veel meer ruimte. Dat hebben wij eerder met de Kamer gedeeld. Gelukkig was zij er toen van overtuigd dat dit een valide argument is. Ik heb al gezegd dat je slechts gedeeltelijk invloed hebt op de achtergrondconcentratie. Ik zei al dat een toename van de scheepvaart in de Rotterdamse haven met 10%, al een enorm effect heeft op de luchtkwaliteit. Dat moeten wij ook in het totaal meenemen. De minister komt hierop straks terug.

De biotickets zijn alleen nationaal verhandelbaar. De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) controleert dit.

De **voorzitter**: Ik zie dat veel woordvoerders nog vragen willen stellen. Zo komen wij in grote problemen met de tijd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dit is gewoon mijn vervolgvraag, voorzitter. Die is erg kort. Wat is de ambitie van de staatssecretaris? Wij hebben het nu over de norm. In zijn brief schrijft hij dat hij voldoende onder de norm wil uitkomen. Hoeveel wil hij onder de norm uitkomen? Welk effect op de volksgezondheid moet er zijn? Daarop moeten wij hem kunnen afrekenen. Wat is de ambitie van de staatssecretaris?

Staatssecretaris **Atsma**: Die ambitie hebben wij gewoon vastgelegd. De ambitie is dat wij de norm halen. Als mij wordt gevraagd wat ik na het NSL doe, zeg ik: eind dit jaar komen wij met een gezamenlijke visie daarop. Mevrouw Van Veldhoven vraagt nu of ik terug wil van 300 naar 200 mensen die in de problemen komen, of van 200 naar 100 mensen die in de problemen komen. Aan antwoorden op dergelijke vragen ga ik mij niet wagen. Mevrouw Van Veldhoven weet ook dat het niet fair is om zulke vragen te stellen. Wij moeten de norm halen die is afgesproken. Dat is het doel. Daarmee worden de risico's voor de volksgezondheid tot een minimum beperkt. Dat is de ambitie. Niet meer en niet minder. Hetzelfde geldt overigens voor alle andere risicodossiers.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): De staatssecretaris stelt dat endotoxinen heel goed worden gemeten en dat ze worden meegenomen in de normen voor fijnstof. Is hij bereid om die nieuwe normen in het leven te roepen? Een paar jaar geleden zijn deze normen voor endotoxinen juist geschrapt, omdat ze niet konden worden gehaald. De normen voor fijnstof worden overigens ook niet gehaald. Ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris om de locaties toe te sturen. Kunnen wij dit ook op driecijferige postcode krijgen?

Staatssecretaris **Atsma**: Nee, ik ga geen nieuwe normen creëren. Dat doe ik zeker niet, omdat dit al wordt meegenomen in de fijnstofnormen. Dat ben ik dus niet van plan. Ik heb al gezegd dat wij bovendien al op postcodeniveau hebben ingezoomd op de pluimveesector. Wij weten precies waar wat gebeurt, waar te veel gebeurt en waar iets aan de problemen moet worden gedaan. Het lijkt mij niet verstandig om hierin nog meer aan te brengen op detailniveau.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Er zijn ook nog enkele vragen van mij onbeantwoord gebleven.

De **voorzitter**: Oké. Alle woordvoerders kunnen nu nog even de vragen noemen die onbeantwoord zijn gebleven.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Ik heb nog wat vragen gesteld over geluid. Ik heb ook nog een vraag gesteld over de bodemrichtlijn. De staatssecre-

taris stelt dat wij ons aan Europese regels moeten houden. Laten wij dan in ieder geval ook stoppen met het frustreren van deze regels. En natuurlijk moeten wij stoppen met het ons niet houden aan de regels door de normen te overschrijden. Ik neem aan dat de staatssecretaris dat kan toezeggen.

Staatssecretaris **Atsma**: De meerderheid van de Kamer was tegen de door mevrouw Hazekamp genoemde en geprezen bodemrichtlijn. Wij hebben op dat punt ook geen concrete stappen gezet.

Mevrouw Hazekamp heeft ook een aantal vragen gesteld over het Varkensbesluit en over het Besluit huisvesting pluimveehouderij. Daarop ben ik niet ingegaan, omdat ik vind dat dit zaken zijn die bij staatssecretaris Bleker thuishoren.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Mijn vraag over het gezondheids criterium is onbeantwoord gebleven. Ik heb die vraag gesteld, mede naar aanleiding van rekenkamers van de G4. Mijn stelling komt eigenlijk op het volgende neer. Als je voldoet aan de Europese norm, is het nog steeds mogelijk dat er geen sprake is van een terugloop van het aantal gederfde levensjaren. Met andere woorden: het kan zo zijn dat wij in Nederland per saldo nog steeds even ongezond zijn dan voor heel deze operatie. Ik hoor graag een reactie van de staatssecretaris op deze stelling.

Staatssecretaris **Atsma**: De situatie is uiteraard pas ideaal als je de norm op nul zet. Die norm hanteren wij echter niet. Op enig moment hebben wij gezegd: wij stellen een norm vast voor zowel NO_x als voor fijnstof, omdat wij vinden dat wij op Europees niveau een aantal grenswaarden moeten vaststellen. Niemand zal bestrijden dat het aanhouden van de nullijn gezonder is. Echter, tussen wat ideaal is en wat haalbaar is, ligt vaak een wereld van verschil. Ik kan het niet mooier maken. Wij moeten uitgaan van wat in de praktijk haalbaar is. Het halen van de huidige normen vergt al een enorme inspanning. Mevrouw Van Gent refereerde aan de Wereldgezondheidsraad. Wat betreft de risico's die worden gelopen, lijkt adequaat wat in Europees verband nu is vastgesteld.

De heer **Leegte** (VVD): Een antwoord op de vraag wat er na 2015 gaat gebeuren, krijgen wij na de zomer. Dat heb ik begrepen uit het antwoord van de staatssecretaris op de vraag van mevrouw Van Veldhoven. Ik heb nog een vraag gesteld over de instrumenten en de eenheid bij lokale overheden. Hoe kunnen wij daarbij een beetje sturen? Gemeenten moeten niet vervallen in techniekeuzes.

Staatssecretaris **Atsma**: Op die vraag ben ik al ingegaan. Ik heb gezegd dat dit lastig is. In zijn eigen bijdrage heeft de heer Leegte gezegd dat het goed is dat het bevoegde gezag zijn eigen verantwoordelijkheid neemt. Hij zei dat toen hij sprak over de scholen. Het zou raar zijn als wij alles wel zouden gaan sturen op het vlak van de instrumenten die gemeenten kunnen inzetten. Ik heb op deze vraag dus geantwoord. Gemeenten moeten een zekere beleidsruimte houden. Amsterdam beoordeelt zaken soms net een tikkeltje anders dan Arnhem. Misschien is dat maar goed ook.

De heer **Leegte** (VVD): Excuses. Misschien heb ik niet zitten opletten. Ik heb ook nog een vraag gesteld over de rol van de biobrandstoffen. In hoeverre is het Handhavingskader hernieuwbare energie een proportionele oplossing voor een probleem?

Staatssecretaris **Atsma**: Wij hebben uiteraard geen verschil van mening over de vraag hoe wij door het inzetten van biobrandstoffen doelen kunnen bereiken. De heer Leegte heeft het over het handhavingskader. Ik

denk dat hij wil vragen hoe je wilt controleren of er geen zaken op de markt worden gebracht die niet aan de eisen voldoen. Welke sancties en handhavingsmaatregelen kunnen wij daarop van toepassing verklaren? Enerzijds kan worden gezegd dat wat is nagelaten, ingehaald moet worden. Anderzijds kunnen wij werken met straffen voor degenen die in de fout gaan. Daarvoor is een handhavingskader.

De heer **Leegte** (VVD): Ik heb deze vraag over de normen ook een beetje gesteld naar aanleiding van het artikel in de Volkskrant. Dit zijn lastige, technische vragen. Wat mij betreft mag de staatssecretaris die ook schriftelijk beantwoorden.

Staatssecretaris **Atsma**: Voordat ik een antwoord geef, wil ik in ieder geval eerst het desbetreffende artikel gelezen hebben.

De heer **Leegte** (VVD): Als de staatssecretaris de antwoorden schriftelijk geeft, heeft hij daarvoor de tijd.

De **voorzitter**: De minister moet nog antwoorden in de eerste termijn. Wij kunnen iets langer doorgaan dan gepland in deze zaal. Omdat wij twintig minuten extra hebben geschorst, wil ik tot drie uur met dit overleg doorgaan. Dan moeten wij deze zaal echter verlaten hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het is nu drie voor half drie. Ik ben blij dat ik mijn antwoorden niet in drie minuten hoeft te geven. Ik zal proberen mijn beantwoording kort en bondig te houden, zodat de Kamer ook nog in tweede instantie kan reageren. Ik zit bij dit AO waarschijnlijk vooral vanwege de vragen die zijn gesteld over de verhoging van de maximumsnelheid. Daarom zal ik eerst op de vragen daarover ingaan. Daarna zal ik de andere vragen beantwoorden, onder andere die over de bodem.

Er werd even gesuggereerd dat de maximumsnelheid is verhoogd vanwege de VVD-verkiezingscampagne. Dat is niet het geval. Dat wij tot een verhoging van de maximumsnelheid zouden komen, staat gewoon in het regeerakkoord. Die verhoging wordt dus breder gesteund. Wij hebben ook altijd geweten dat de verhoging effecten zou hebben, zowel voor geluidsoverlast als voor uitstoot en voor verkeersveiligheid. Ik heb al duidelijk gemaakt waar ik de maximumsnelheid wilde realiseren en welke maatregelen daarbij zouden horen. Het debat daarover met de Kamer is afgerond. Tijdens het debat is gezegd dat bepaalde maatregelen met betrekking tot de luchtkwaliteit niet genomen konden worden vanwege de kosten. Ik heb daarna een brief naar de Kamer gestuurd waarin staat op welke plaatsen de maximumsnelheid niet zal worden verhoogd. Die brief staat bij de Kamer geagendeerd. Er is wel besloten om geld te besteden aan de veiligheidsmaatregelen. Het zou daarbij gaan om een programma van 45 mln. Hiermee reageer ik op een vraag van mevrouw Dijkers. Ik heb de Kamer dus een brief gestuurd waarin staat op welke wegtrajecten de maximumsnelheid niet zal worden verhoogd van 80 km/u naar 100 km/u. Ik heb de Kamer ook een kopie gestuurd van de brief die ik naar de wethouders van Amsterdam, Rotterdam en Utrecht heb gestuurd over de verhoging van de maximumsnelheid. Ik heb de wethouder van Utrecht de brief ook gestuurd, maar ik heb erbij geschreven dat de verhoging van de maximumsnelheid al niet meer op Utrecht van toepassing is. Doordat wij bepaalde maatregelen rond de uitstoot niet meer hebben kunnen nemen, zullen wij ook niet meer tot verhoging van de maximumsnelheid rond Utrecht overgaan.

De kwesties rond Amsterdam en Rotterdam bleven over. In de brief heb ik de wethouders van Rotterdam en Amsterdam duidelijk gemaakt dat de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid voor deze steden minimaal zijn. Meer dan een kilometer van de weg is er geen sprake meer

van effect. Sterker nog, op 100 meter van de weg is het effect ook al zeer beperkt. De verhoging van de maximumsnelheid op de wegen rond Amsterdam en Rotterdam heeft dus voor deze steden minimale gevolgen. Dat staat ook in de brieven die de Kamer heeft geagendeerd. Hiermee hoop ik de zorg van de wethouders te hebben weggenomen. Men heeft vervolgens gezegd: misschien zijn er inderdaad geen specifieke gevolgen voor de steden, maar wellicht is er wel sprake van een effect op de achtergrondconcentratie. Wij hebben ingeschat dat dit effect er niet is. Wij willen echter dat transparant is of er effecten zijn en, zo ja, welke. Daarom is het RIVM in december gevraagd om ook de gevolgen voor de achtergrondconcentraties te onderzoeken in een gevoeligheidsanalyse. Het RIVM zal daarover in mei rapporteren. Bij deze analyse gaat het niet alleen over wegverkeer en verhoging van de maximumsnelheid, maar over alle elementen. Het lijkt mij voor de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu goed om te weten dat het RIVM inschat dat er een effect zal zijn op de achtergrondconcentratie. Het effect zal echter zeer beperkt zijn; het gaat om een verhoging tussen 0,10 en 0,15. In mei zullen wij de definitieve conclusies kunnen presenteren. Dan kunnen wij ook zien welke wegen wel en welke niet zijn ingevoerd. Die resultaten zullen wij dus moeten afwachten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister zegt dat het RIVM hierover in mei een rapport zal publiceren. De wethouder van Rotterdam en die van Amsterdam hebben echter ieder een brief op poten geschreven. Zij zitten helemaal niet te wachten op de verhoging van de maximumsnelheid van 80 km/u naar 100 km/u. In Amsterdam gaat het om wethouder Wiebes. Ook de GGD Amsterdam bemoeit zich hiermee. Er zijn verder berekeningen van TNO. Kan de minister daarop specifiek reageren? Hiervoor geldt: bezint eer gij begint. Amsterdam heeft gezegd dat men nu enorm veel kosten heeft gemaakt om aan de normen voor luchtkwaliteit te kunnen voldoen. Straks moeten wellicht daarvoor extra kosten worden gemaakt. Het CDA is er ook op tegen dat de gemeente hiervoor extra geld moet uitgeven. GroenLinks is daar zeker op tegen. Wat gaat de minister nu doen? Zij zit volgens mij in een lastig parket.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Verderop in mijn aantekeningen staat hierop al een reactie. Ik zal dit nu naar voren halen. Ik zeg nogmaals dat door de verhoging van de maximumsnelheid geen specifiek effect wordt gerealiseerd rond die wegen en in die steden. De steden hebben vervolgens gevraagd of dit doorwerkt in de achtergrondconcentratie, dus in de totale uitstootruimte voor het hele land. Dat willen wij gewoon in kaart brengen. Wij dachten dat dit geen effect zou hebben. De resultaten van een onderzoek daarnaar worden in mei gepubliceerd. Vooralsnog wordt gezegd dat het waarschijnlijk wel effect zal hebben, maar dat dit effect zeer beperkt zal zijn. Ik noemde zojuist al de getallen 0,10 tot 0,15.

Op de brief van de wethouders ben ik al ingegaan. Ik heb daarop dus gereageerd door te stellen dat de verhoging van de maximumsnelheid geen effect heeft. De brief van Amsterdam over de 6 mln. zal waarschijnlijk gaan over de achtergrondconcentratie. Op dat punt worden appels met peren vergeleken. Over de totale achtergrondconcentratie, die voor het hele land geldt, heeft staatssecretaris Atsma zojuist dat mooie plaatje laten zien. Daaruit blijkt dat bij de totstandkoming van die achtergrondconcentratie heel veel factoren een rol spelen. Daarbij speelt ook snelheidsverhoging een rol. Het NSL is echter een programma van plussen en minnen. Het is ooit ontstaan omdat we Nederland niet op slot wilden zetten, omdat we economische ontwikkeling en woningbouw mogelijk wilden maken en tegelijkertijd wilden voldoen aan de milieueisen. Dat betekent dat er enerzijds in heel het land investeringen worden gedaan. Ik denk daarbij aan investeringen in de economie. Staatssecre-

taris Atsma noemde zojuist als voorbeeld de uitbreiding van de haven van Rotterdam. Andere voorbeelden zijn investeringen in woningbouw, maar ook het snelhedenbeleid. Anderzijds investeren wij om de effecten van de groei op de uitstoot weer teniet te doen. Dat doen wij door bijvoorbeeld aan bronbeleid te werken, door te werken met Euro 5 en wellicht later met Euro 6, of door te werken met milieuzonering.

Mevrouw Van Gent vroeg mij ook wat ik als liberaal wilde gaan doen. Milieuzones en het vrijgeven van kentekens voor bestelauto's zijn uiteraard geen zaken waar een liberaal een grote voorkeur voor heeft. Toch vind ik dat als je effecten veroorzaakt, bijvoorbeeld door verhoging van de maximumsnelheid, je de steden ook weer instrumenten zult moeten bieden om in het binnenstedelijk gebied problemen op te lossen. Daarom leg ik verbanden tussen deze dingen. Tegen 0,1 verhoging als gevolg van de snelheidsverhoging staat dan weer 0,2 verlaging als gevolg van maatregelen rond de bestelauto's. Daarmee wordt dus weer ruimte geschapen. Het is belangrijk om je te realiseren dat in het NSL-programma maatregelen niet zijn gekoppeld aan specifieke bronnen. In zijn brief koppelt de heer Wiebes de 6 mln. voor de milieuzones in Amsterdam aan het snelhedenbeleid. Dat is dus niet mogelijk. Je zou er dan immers ook aan kunnen koppelen dat het wegverkeer in de afgelopen jaren erg veel minder NO_x en fijnstof is gaan uitstoten. Uit het rapport van het PBL blijkt dat de uitstoot van NO_x en fijnstof in de afgelopen tien jaar met de helft is afgenomen. Men verwacht bovendien dat het in de komende tien jaar nogmaals met de helft zal afnemen. Het gaat daarbij dus om het terugbrengen met vele microgrammen. Door de verhoging van de maximumsnelheid staat daartegenover een verhoging van 0,1. Dat kun je dus niet een-op-een met elkaar beleggen. Daarom zou ik dit absoluut niet willen koppelen aan de lokale en de nationale investeringen. Eigenlijk creëert het Rijk dus zelfs ruimte voor de regio. Op de rijkswegen en in het wegverkeer is immers sprake van heel veel minder uitstoot. Verder groeit bijvoorbeeld de haven van Amsterdam en wordt er geïnvesteerd bij de sluisen, om meer schepen te kunnen laten binnenkomen. De 6 mln. investering in de milieuzone zou je dus ook kunnen afzetten tegen de eigen groei van Amsterdam. Dit zijn een paar voorbeelden om te illustreren waarom ik vind dat je dit niet een-op-een met elkaar mag verbinden. Dat lijkt mij het vergelijken van appels met peren te zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat klinkt heel mooi. De minister zegt dat je dit niet een-op-een met elkaar kunt verbinden. TNO schrijft dat de positieve effecten van de milieuzone, die 6 mln. kost, tenietgaan als de maximumsnelheid wordt verhoogd van 80 km/u naar 100 km/u. Daarmee wordt dus 6 mln. in een put gegooid. Je moet dus wel verbanden leggen. Is de minister bereid om de metingen van GGD Amsterdam en de resultaten van TNO bij het onderzoek te betrekken waarvan de resultaten in mei worden gepubliceerd? Steden moeten ook aan een aantal normen voldoen. De minister kan hoog en laag springen, maar deze gemeenten willen deze verhoging van de maximumsnelheid gewoon niet. Het gaat er niet alleen om dat Nederland niet op slot gaat, maar het gaat er ook om dat mensen op een gezonde manier kunnen blijven ademen. Ik wil deze zaken dus wel met elkaar verbinden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij stelde mevrouw Van Gent nu precies dezelfde vraag als zo-even.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik krijg geen antwoord.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Jawel. Mijn antwoord is helder. Het antwoord is dat het NSL-programma bestaat uit plussen en minnen. Dat betekent dat wij economische ontwikkelingen en

groei in bepaalde sectoren mogelijk maken. Ook het voeren van een snelhedenbeleid is binnen dat programma mogelijk. Daartegenover moeten wij een vermindering van de uitstoot elders stellen. Daarvoor is een hele reeks maatregelen beschikbaar. De heer Atsma en ik moeten er samen voor zorgen dat we onder de 40 microgram blijven. Daarvoor moeten wij maatregelen nemen. Dat doen we. Ik ben dus ook bereid om maatregelen te nemen waarmee de luchtkwaliteit in de steden kan worden verbeterd. Sterker nog, die maatregelen worden genomen. Op een aantal andere vlakken helpen wij de steden immers. Er zijn meer maatregelen mogelijk. De heer Atsma noemde zojuist de maatregel rond de oldtimers.

In het rapport dat in mei wordt gepubliceerd, zal dus duidelijkheid worden geboden over alle achtergrondconcentraties, inclusief de invloed daarop van het snelhedenbeleid. De Kamer kent de doelstellingen van het NSL en uit het NSL-rapport. De Kamer weet ook dat wij sturen op het halen van de norm in zijn geheel. Specifiek met het snelhedenbeleid hebben wij wat mij betreft in die steden dus geen extra problemen veroorzaakt. Als er bij de achtergrondconcentraties extra problemen ontstaan, dan moeten wij dat ook afwegen in het totaal. Er is op andere vlakken heel veel minder ruimte ingenomen. Ik vind dat je het totaalplaatje met elkaar moet bekijken.

Mevrouw Van Gent heeft gevraagd of wij Rijkswaterstaat kunnen verplichten om de emissiefactor van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u mee te nemen. Voor het onderzoek naar de 130 km/u is de emissiefactor van de maximumsnelheid van 130 km/u ontwikkeld door TNO. Wij hebben dus ook de emissiefactor van de maximumsnelheid van 130 km/u in de berekeningen betrokken. De fractie van D66 heeft nog gevraagd waarom een aantal wegtrajecten niet op het lijstje staat. Op de wegtrajecten die niet op het lijstje staan, bleef men binnen de norm. De verhoging van de maximumsnelheid op deze specifieke wegtrajecten leidt dus niet tot specifieke normoverschrijdingen. Wij hebben de Kamer geschreven dat er maatregelen zouden moeten worden genomen waar verhoging van de maximumsnelheid in de steden wel leidt tot overschrijding van de normen. Daarover heeft de Kamer zich uitgesproken; zij wil dat niet. Daarom wordt op die trajecten de maximumsnelheid niet verhoogd.

Staatssecretaris Atsma is al uitgebreid ingegaan op de betrouwbaarheid van de gegevens van de beheerders van de wegen. Ik wil daarover zelf ook nog één ding zeggen, omdat ik het heel belangrijk vind dat niet het beeld ontstaat als zouden wij met de gegevens überhaupt willen marchanderen. Staatssecretaris Atsma en ik vertegenwoordigen het ministerie van Infrastructuur én Milieu. Wij vertegenwoordigen dus beide takken, die ons even lief zijn. Als je dus de verantwoordelijkheid hebt voor het NSL-programma, moet je ervoor zorgen dat de gegevens die je erin brengt, de goede gegevens zijn. Wij zijn helemaal niet gebaat bij het positiever voorstellen van de gegevens. Immers, uiteindelijk zullen wij dan worden afgestraft als de eindmetingen en de eindberekeningen worden gedaan.

Woordvoerders stellen dat zij niet goed kunnen beoordelen hoe het zit met de gegevens. Wij laten het verkeersmodel extern toetsen. Daarin is een prognose opgenomen van de verkeersontwikkeling en van de filevorming. In het NSL wordt vervolgens berekend wat dit zal betekenen voor de luchtkwaliteit. In het rapport van 2010 schrijft het RIVM dan ook dat de berekeningen van het NSL over 2010 en de resultaten van de uiteindelijke metingen gelukkig dicht bij elkaar liggen. Om transparantie rond dit onderwerp te garanderen, zullen vanaf 1 oktober de invoergegevens van Rijkswaterstaat gewoon op de site komen te staan. Die gegevens kunnen dan dus worden gecontroleerd door degenen die daarbij toch nog vragen hebben.

De heer Jansen heeft mij gevraagd of wij via de apk bestaande «vuile» auto's eerder kunnen afkeuren. De apk keurt op de permanente eisen. Dit zijn eisen die worden gesteld aan auto's op het moment dat ze op de markt komen. Wij kunnen aan auto's dus geen strengere eisen stellen dan de eisen waaraan zij moesten voldoen toen zij op de markt kwamen. Wij kunnen auto's dus niet afkeuren op grond van eisen die niet golden toen zij op de markt zijn gezet. Sinds 1995 is de katalysator verplicht. Die draagt bij aan de luchtkwaliteit. De katalysator wordt bij de apk getoetst. Je zou aan de voorkant scherpere eisen kunnen stellen dan de Europese norm. Daarvoor hebben wij met elkaar niet gekozen. Zulke maatregelen moeten in één keer op de hele markt worden genomen. Als wij dat op nationaal niveau gaan doen, leidt dat tot een verplaatsing van allerlei soorten auto's. Het verkeer wordt gelukkig al steeds schoner door steeds schonere auto's. Als wij nieuwe eisen stellen, moeten wij dat in Europees verband doen.

Er is ook gesproken over het fiscaal belasten van vuilere vrachtauto's. Bij de behandeling van het Belastingplan heeft de Kamer na discussie besloten dat Nederland ophoudt met het vignet op vrachtauto's. De reden daarvoor is dat op dit moment de perceptiekosten hoger zijn dan de opbrengsten. Ik heb tegen de staatssecretaris van Financiën gezegd dat het wel van belang is om te blijven zoeken naar nieuwe instrumenten om dit soort milieuprikkels uit te kunnen delen. Ik heb begrepen dat nu de mogelijkheid voor een motorrijtuigenbelasting voor viezere vrachtauto's wordt onderzocht. Die zou hoger moeten zijn dan de belasting voor schonere vrachtauto's. Dat is een van de instrumenten waaraan je kunt denken.

De heer Leegte heeft een vraag gesteld over de concessieverlening. Bij ov-concessies wordt inderdaad soms gestuurd op basis van technieken in plaats van op normen. In principe zijn de decentrale overheden daarvoor verantwoordelijk. Zij zijn het ook, die de concessies stellen. Ik, en ook mijn voorganger, hebben de lokale overheden eerder al laten weten dat zij eigenlijk met normvoorschriften, en niet met middelenvoorschriften zouden moeten werken. Wij hebben daarvoor in het verleden ook een masterclass georganiseerd. Daar kon men zien dat werken met normvoorschriften aantrekkelijker is en dat daarmee meer efficiency bewerkstelligd kan worden. De Kamer is in het verleden over de resultaten daarvan geïnformeerd. De bestuurders hebben naar aanleiding van deze masterclass gesteld dat zij in concessies veel meer willen overgaan op functionele sturing op de milieuaspecten. Ik kan lokale bestuurders niet verplichten om niet meer te werken met middelenvoorschriften. Daarvoor zou het Rijk weer een andere formele rol moeten gaan innemen bij de lokale en regionale ov-concessies. Ik kan me verder voorstellen dat een regionale overheid het soms wenselijk vindt om wel technische eisen te stellen op bepaalde punten. Het is maatwerk. Het algemene principe dat normvoorschriften beter zijn dan middelenvoorschriften, hebben wij echter al nadrukkelijk onder de aandacht gebracht.

Er is gevraagd of bodemenergiesystemen na gebruik weer uit de grond kunnen worden gehaald. Als ze in de grond zijn gestopt, moeten ze er toch ook weer uitgehaald kunnen worden, redeneert men. Dat is een logische gedachte. Ik heb daarover al eens eerder gesproken. De systemen weer uit de grond halen, zou de bodemlagen enorm verstoren. De systemen zijn bovendien vaak in de grond gestopt toen er nog niets boven was gebouwd. Later worden er huizen en kantoren op gebouwd. Door de systemen weer uit de grond te halen, kun je de grondwaterstand, maar ook andere elementen ernstig beschadigen. De buizen worden na gebruik gevuld met materiaal dat geen water doorlaat. De buizen kunnen daarna ondergronds langzaam verdwijnen. Ik zou de Kamer kunnen toezeggen dat ik dit nog eens laat uitzoeken door de Nederlandse Vereniging voor Ondergrondse Energieopslag (NVOE). Ik kan vragen of

men in een brief de voor- en nadelen van het opruimen van de energiesystemen nogmaals duidelijk wil maken.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg in dit verband waarom de rendementen hoger moeten zijn bij bodemenergiesystemen dan bij andere systemen. Je ziet vaak bij nieuwe systemen dat er uiteindelijk toch ook nog heel veel traditionele energie voor nodig is. Wij vragen dit hogere rendement daarom om te voorkomen dat het innovatieve systeem slechter uitwerkt dan het traditionele systeem. Daarom wordt geëist dat het innovatieve systeem beter uitkomt.

Er is gesuggereerd dat er meer aansporing nodig is voor de hernieuwbare energie. Er is al een stimuleringsprogramma, namelijk het SDE-plusprogramma van het ministerie van EL&I. Verder is misschien wel de grootste prikkel dat met bodemenergiesystemen gewoon geld kan worden bespaard. Die prikkel werkt bij de Nederlanders vaak het beste.

De **voorzitter**: Voor de tweede termijn krijgen alle fractiewoordvoerders nog een minuut spreektijd. Er is al een VAO aangekondigd.

De heer **Holtackers** (CDA): Voorzitter. Ik heb antwoord gehad op al mijn vragen. Ik heb geen aanvullende vragen meer. Ik dank de bewindslieden voor de antwoorden, onder andere voor het antwoord op mijn vraag over de rechtstreekse koppeling tussen enerzijds de verhoging van de maximumsnelheid en anderzijds de luchtkwaliteit. Ik ben het daarmee eens.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. De staatssecretaris van Milieu stelt dat een derde van de achtergrondconcentratie binnen komt waaien uit het buitenland. Hij zegt er niet bij dat Nederland drie keer meer fijnstof exporteert dan het importeert. Niet de Duitsers, de Belgen of de Engelsen zijn dus de smeerkezen van Europa, maar dat zijn wij zelf.

Ik heb zeker behoefte aan het houden van een VAO, omdat er niet wordt gemeten om de berekeningen die niet deugen te controleren. Er wordt niet gemeten door het RIVM. Er wordt zelfs niet gemeten door de gemeenten zelf, althans niet systematisch. Gemeenten baseren de aantallen voertuigen die zij opgeven en de samenstelling van het voertuigenpark vaak op berekeningen en stromingsmodellen. Die modellen kunnen worden gemanipuleerd. De SP-fractie wil dat de controle op dat punt wordt aangescherpt.

Bij de apk wordt de auto uiteraard getoetst aan de norm die gold toen de auto op de markt werd gezet. Als de feitelijke emissie van zo'n auto hoger wordt, en dus onder de norm zakt die gold toen de auto op de markt werd gezet, wordt er dan afgekeurd? Voor zover ik weet wordt bij benzineauto's überhaupt niet gecontroleerd of wordt voldaan aan bijvoorbeeld de fijnstofnorm. Ik krijg dus graag een toezegging op dat punt.

Ik begrijp dat wordt onderzocht of differentiatie van motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's met verschillende milieukeurmerken mogelijk is. Ik vraag de minister of zij dat systeem zo veel mogelijk wil harmoniseren met het Duitse systeem, zodat er geen grenseffecten zullen optreden.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar toelichting bij de normvoorschriften. Die moeten inderdaad functioneel zijn. Het is jammer dat je dat af en toe uit handen moet geven. Ik dank ook de staatssecretaris voor zijn toezegging over de Euro 6-motoren. Ik meen dat dit een goede uitkomst is van dit AO. Ik kijk met belangstelling uit naar de schriftelijke antwoorden op de twee vragen die nog open staan en die wat technischer van aard zijn.

Mevrouw **Dijkers** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de beantwoording in de eerste termijn. Er wordt niets extra's gedaan om de luchtkwaliteit bij scholen te verbeteren. Dat vind ik heel erg jammer. Er

wordt ook niets extra's gedaan om de controle op de invoer van de cijfers te verbeteren. Zelfs de minister zegt dat de cijfers betrouwbaar zijn. Wellicht dat het rekensysteem inderdaad klopt. De invoer wordt echter niet gecontroleerd. Ook op dit punt overweegt mijn fractie een motie in te dienen.

Op pagina 70 van het monitoringsrapport staan de aanbevelingen. Ik hoor van staatssecretaris Atsma dat hij die allemaal gaat uitvoeren. Krijgen wij daarvoor een actieplan? Wat het RIVM in de conclusies schrijft, is immers nogal wat. Kan de staatssecretaris in een actieplan melden hoe hij die aanbevelingen gaat uitvoeren?

Ik hoor van de minister dat er 25 mln. is gereserveerd voor veiligheid in verband met het verhogen van de maximumsnelheid. Ik heb gevraagd om een berekening van de kosten voor de verhoging van de maximumsnelheid. Ik kan mij voorstellen dat de resultaten van zo'n berekening wellicht komen nadat het RIVM in mei de conclusies publiceert over het onderzoek naar de verhoging van de achtergrondwaarden. Ik ben benieuwd of dat kan worden vertaald naar kosten voor extra maatregelen.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Voorzitter. Mijn fractie is blij dat de staatssecretaris heeft toegezegd om de gegevens van de veebedrijven naar de Kamer te sturen.

De **voorzitter**: Dat heeft de staatssecretaris niet toegezegd.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Heeft hij dat niet toegezegd? Ik heb hem toch een paar keer horen zeggen dat deze gegevens gewoon openbaar zijn?

De **voorzitter**: Ja, zij zijn openbaar, maar worden de Kamer niet toegestuurd.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): We kunnen de cijfers wel inzien, maar de locaties staan er niet bij. Ik vraag de staatssecretaris om die ook op driecijferige postcode openbaar te maken. Bovendien, als de gegevens zo openbaar zijn, waarom worden ze dan niet gebruikt bij bijvoorbeeld de vergunningverlening en de toetsing? Is de staatssecretaris bereid om daarin verandering te brengen en dat duidelijk te maken aan gemeenten? De staatssecretaris stelt dat hij niet gaat over het Varkensbesluit. Hij gaat echter wel degelijk over het Besluit huisvesting pluimveehouderij. Hij verwijst voor het geheel naar staatssecretaris Bleker. Dat is volgens mij onterecht. Er is immers wel een relatie tussen deze twee besluiten. Het ene gaat over fijnstof en ammoniak, het andere over dierenwelzijn. Het ene moet in 2013 klaar zijn en het Besluit huisvesting pluimveehouderij wil de staatssecretaris pas in 2014 van kracht laten worden.

De **voorzitter**: Uw spreektijd is om, mevrouw Hazekamp.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Er staan nog steeds twee vragen van mij open. De ene gaat over laagfrequent geluid en de andere over geluidsbeperking bij windmolens.

De **voorzitter**: Het antwoord op die vragen komt dan nog. Het woord is aan mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Dit was een beetje het overleg van de gebakken lucht. Dat komt de luchtkwaliteit niet ten goede. Dat komt zeker de mensen niet ten goede die langs de wegen wonen waar de maximumsnelheid nu wordt verhoogd van 80 km/u naar 100 km/u. Ik wil echt opheldering over de extra kosten die moeten worden gemaakt

door de steden om toch aan de luchtkwaliteitsnormen te kunnen voldoen. Hoe zit het verder met de «6 mln. van Wiebes»? Dat is gewoon niet helder. Ik heb gesproken over motie-Van Tongeren en het «gerommel met cijfers». Dat heeft bij de staatssecretaris een gevoelige snaar geraakt. Dat is terecht, want volgens mij is op dit punt gewoon nader onderzoek nodig. Het RIVM schrijft steeds zelf dat men onvoldoende gegevens heeft en twijfelt aan de gegevens. De gegevens zijn onvoldoende om daaraan echt goede conclusies te verbinden. Als de staatssecretaris dus zo overtuigd is van zijn eigen gelijk op dit punt, dan zou hij de handschoen moeten oppakken en dit wat nader moeten laten onderzoeken. Hetzelfde geldt voor de vieze jonge oldtimers. Waarom duurt het zo lang voordat de milieuzones zijn ingesteld? Wanneer gaat de staatssecretaris dit concreet regelen? Mijn fractie heeft dit al drie jaar geleden voorgesteld.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de antwoorden. In de beantwoording klonk duidelijk door dat het NSL een systeem is dat werkt met plussen en minnen. Dat is uiteraard juist. Het is een samenwerkingsprogramma. Als alle partners daarin investeren, kan niet vervolgens één van de partners, tegen de wil van de andere partners in, een deel van de ruimte opeisen die is gecreëerd. Dat kan in ieder geval niet zonder compensatie. De ruimte op deze manier opvullen tot de norm, is bovendien strijdig met de ambitie die de staatssecretaris in zijn brief heeft geformuleerd. In die brief stelt hij dat hij ruim onder de norm wil blijven. Dit is nodig, juist om te voorkomen dat bijvoorbeeld de haven van Amsterdam op slot zou moeten gaan. De ruimte die door maatregel A is ingenomen, kan namelijk niet meer voor maatregel B worden gebruikt. Is de minister het met mijn fractie eens dat tegenover een verhoging van de achtergrondconcentratie door het Rijk – wij horen daarover in mei meer – compenserende maatregelen van het Rijk zouden moeten staan? Als het Rijk een beetje ruimte inneemt, moet het Rijk ook een beetje ruimte teruggeven. Dan blijft het NSL een systeem van plussen en minnen.

Ik heb verder geen antwoord gehad op mijn vraag over de 300 meter en het Besluit gevoelige bestemmingen. Klopt dit nog? Blijft de zone waarin geen scholen mogen worden gebouwd 300 meter, ook bij een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u?

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Dank voor de reacties van de Kamer. Er is een beperkt aantal vragen gesteld.

De heer Jansen suggereerde dat Nederland veel meer fijnstof exporteert dan het importeert. Dat klopt. Nederland ligt voor een groot deel aan zee. Als de wind uit het westen komt, is daarom de situatie anders dan wanneer de wind uit het oosten komt. Ik weet niet of de factor drie klopt waarover de heer Jansen het heeft. Het is snel in beeld te brengen, maar op dit moment weet ik dat niet. Nederland ligt nu eenmaal veel minder centraal dan de meeste andere landen. Daardoor krijgen wij meer fijnstof uit andere landen binnen. Dat is voor een deel de verklaring. Een simpeler verklaring kan ik niet geven.

Mevrouw Van Gent suggereerde dat het RIVM twijfelt aan de inputgegevens. Dat mag zo zijn, maar het RIVM meet niet. Daarover is geen discussie. Afgelopen maandag mocht ik nog bij het RIVM zijn. Met alle respect, maar het RIVM heeft ons niet gezegd dat het twijfelt aan de juistheid van de gegevens. Het is echter wel een gegeven dat het RIVM zelf niet meet. Ook is een gegeven dat het RIVM de gegevens niet hoeft te controleren. Dat wil echter niet zeggen dat het RIVM twijfelt aan de juistheid van de gegevens. Ik zeg nogmaals dat het, als er door wie dan ook wordt getwijfeld aan de juistheid van gegevens, aan de wegbeheerder is om duidelijk te maken waarom de input klopt of niet klopt.

Mevrouw Hazekamp ging met name nog even in op het Varkensbesluit en op de onderwerpen die aan de pluimveehouderij gerelateerd zijn. Ik blijf

zeggen dat die onderwerpen bij staatssecretaris Bleker thuishoren, niet hier. Wij spreken vandaag wel over de fijnstofproblematiek. Er zijn uiteraard verbanden. Wat bij Landbouw thuishoort, moeten wij echter vooral daar willen laten. Alle gegevens zijn inderdaad op het internet te vinden, maar ik ga uiteraard niet de namen publiek maken van de individuele boeren die voor een te hoge concentratie fijnstof zorgen of daaraan bijdragen. Dat heeft ook geen enkele zin. De pluimveehouders die hiermee te maken hebben, hebben immers ook te maken met een hoge achtergrondconcentratie. In algemene zin kunnen zij helemaal niets doen aan het feit dat die achtergrondconcentratie zo hoog is. Daarom zeggen wij dat dit een probleem is dat wij gezamenlijk moeten oppakken. Bovendien zijn de gegevens precies bekend per kilometervak. Als er dus een boer in een bepaald kilometervak woont waar de concentratie te hoog is, kan mevrouw Hazekamp er gewoon naartoe gaan. Dan kan zij waarschijnlijk de desbetreffende man of vrouw vinden. Het kan immers ook om een boerin gaan.

Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) heeft onderzoek gedaan naar het laagfrequent geluid. Er zijn geen significante signalen waaruit zou blijken dat er sprake is van ontoelaatbare overschrijdingen, dus ontoelaatbare overlast. Het is mij echter bekend dat de kwestie die mevrouw Hazekamp aanroert, in sommige delen van het land wordt aangekaart. Eerder hebben de fracties van ik meen de SP en GroenLinks hierover Kamervragen gesteld. Die zijn beantwoord. Er is nog wel sprake van nader onderzoek naar het laagfrequent geluid. Dit blijft namelijk aanhoudend een punt van aandacht. Dat geldt zeker voor de situaties rond de gasstations en dergelijke zaken.

Ook wordt onderzoek gedaan naar het effect van trillingen onder water die worden veroorzaakt door windturbines. De resultaten daarvan komen zo snel mogelijk. Bij een van de eerstvolgende rapportages nemen wij de resultaten van dat onderzoek gewoon mee. Er is dus op dit moment al sprake naar onderzoek hiernaar.

Mevrouw Van Gent vroeg wanneer de milieuzones worden ingevoerd. Het is onze ambitie om dat in 2013 te doen, dus volgend jaar. Daarvoor is het echter nodig dat alle neuzen dezelfde kant op staan. De rijksoverheid moet daarvoor ook duidelijk maken wat wel en wat niet gewenst is. Uiteindelijk gaat het om het behalen van het doel. Daarover hebben wij de afgelopen drie uur gesproken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. De vraag van de heer Jansen over de apk heb ik inderdaad verkeerd begrepen. Ik weet op dit moment niet precies welke eisen er worden gesteld als auto's onder de norm uitkomen die gold toen ze op de markt werden gebracht. De heer Jansen stelt die vraag terecht. Ik kan hierop terugkomen, bijvoorbeeld tijdens het AO over verkeersveiligheid van 17 maart. Daarbij is de heer Jansen volgens mij ook aanwezig. Als wij spreken over verkeersveiligheid, gaat het vaak ook over de apk. Ik kan er ook op een ander moment op terugkomen.

De vragen over het systeem zijn volgens mij zojuist weer uitgebreid besproken door staatssecretaris Atsma. Wij willen iedereen volledig inzicht geven, ook in de invoer, door de gegevens gewoon op de site te zetten. Op die manier zijn alle gegevens controleerbaar.

Zowel mevrouw Dijkers als mevrouw Van Gent is in de tweede termijn teruggekomen op de vragen over de kosten. Ik zeg nogmaals dat in de brief staat welke specifieke gevolgen de verhogingen van de maximumsnelheden rondom de steden voor de NO_x-uitstoot heeft. Overal waar de verhoging van de maximumsnelheid ertoe zou leiden dat wij boven de 40 µg zouden uitkomen en wij dus maatregelen zouden moeten nemen, gaan wij de maximumsnelheid niet verhogen. Dit besluit is ook genomen naar aanleiding van een motie die in de Kamer is aangenomen. Ik zet vraagtekens bij de link die wethouder Wiebes legt tussen de verhoging

van de maximumsnelheid en zijn milieuzone. Het is uiteraard heel gemakkelijk om die link te leggen, maar de heer Wiebes laat tegelijkertijd de haven van Amsterdam groeien. Ook dat is van invloed op het NSL-programma. Er zijn ook andere ontwikkelingen. Met elkaar moeten wij de plussen en minnen bekijken. Ik heb al gezegd dat wij in het wegverkeer juist een enorme daling van de uitstoot hebben gerealiseerd. De kwestie rond de achtergrondconcentraties vind ik een ander verhaal. Ook daarover willen wij volledig transparant zijn. Ook dat is iets waarvoor je met elkaar moet zorgen. Er is enerzijds sprake van groei en anderzijds van maatregelen om die groei te compenseren.

Via deze weg kom ik uit bij de vraag van mevrouw Van Veldhoven. Inderdaad ontwikkelen wij niet voor niets met elkaar de maatregelenprogramma's. Als liberaal ga je niet zo heel snel denken aan het doorgeven van kentekens om milieuzones te realiseren. Toch heb ik dat bij voorbaat al eens meegegeven. Ik kan mij voorstellen dat dit een maatregel wordt die juist weer positieve effecten heeft. Ik zeg nogmaals dat ik een en ander niet een-op-een wil koppelen, omdat heel veel zaken hierop van invloed zijn. Een paar keer per jaar nemen wij bij het MIRT besluiten om extra wegen aan te leggen. Ook dat heeft weer effecten. Soms besluiten wij om havenactiviteiten te stimuleren. Ook dat heeft effecten op het NSL. Deze zaken zijn dus niet een-op-een gekoppeld, maar gemeenten en Rijk moeten samen uiteindelijk de norm van maximaal 40 µg halen. Willen wij die ruimte helemaal tot 40 µg opvullen? Nee hoor, dat is niet het geval. Wij zorgen er echter wel voor dat wij deze norm niet overschrijden.

De voorzitter: Ik dank de bewindslieden voor de antwoorden in de tweede termijn. Er is een aantal toezeggingen gedaan.

- De staatssecretaris zegt toe dat de Kamer de plaatjes met het overzicht van de uitstoot van NO_x en fijnstof ontvangt.
- De staatssecretaris zal de Kamer berichten over de stand van zaken betreffende de zestien scholen die worden genoemd in de brief van het Astma Fonds.
- Voor de zomer zal de staatssecretaris de Kamer berichten over de besteding van de middelen die zijn bestemd voor de Euro 6-vrachtwagens.
- De staatssecretaris zegt toe om de informatie over het roet als indicator voor lokale maatregelen naar de Kamer te sturen. Het gaat om informatie van het RIVM en TNO.
- De minister zegt toe, de Kamer te informeren over het onderzoek van de NVOE over de bodemenergiesystemen.
- De staatssecretaris zal twee vragen van de heer Leegte schriftelijk beantwoorden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter, ik zal de NVOE vragen om een brief te schrijven over het hoe en waarom. Ik laat de NVOE op papier zetten waarom men het moeilijk vindt om deze systemen uit de grond te halen. Men heeft daar nog geen onderzoek gedaan.

De voorzitter: Dat is goed.

De heer Leegte (VVD): De staatssecretaris heeft ook toegezegd dat er geen geld wordt uitgegeven aan de Euro 6-vrachtwagens totdat ...

De voorzitter: Ja, dat was een duidelijke toezegging. Wij moeten nu echt de zaal verlaten, want de deelnemers aan de volgende bijeenkomst staan te dringen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66): De staatssecretaris heeft ook gezegd dat het geld voor de Euro 6-vrachtwagens wel degelijk gelabeld blijft voor

bronmaatregelen voor milieu. Ik had ook nog een vraag gesteld over de bouw van scholen en de zones van 300 meter. Het zou fijn zijn als die vraag schriftelijk werd beantwoord.

De **voorzitter**: Er is een VAO aangevraagd. Eerste spreker daarbij zal de heer Leegte zijn. Ik sluit dit algemeen overleg.

Volledige agenda

*1. Handhavingskader hernieuwbare energie in de vervoersector
31209-150 – Brief regering d.d. 24 juni 2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

*2. Uitspraak Europees Hof over vergunningverlening kolencentrales, aanbidding nieuwe emissieraming PBL
28240-112 – Brief regering d.d. 14 juni 2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

*3. Regelgeving luchtkwaliteit voor scholen en andere gevoelige bestemmingen nabij snel- en provinciale wegen (Besluit gevoelige bestemmingen)
30175-111 – Brief regering d.d. 28 maart 2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

*4. Toelichting berekeningen luchtkwaliteit langs snelwegen
30175-114 – Brief regering d.d. 31 mei 2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*5. Antwoorden op vragen van de commissie inzake regelgeving luchtkwaliteit voor scholen en andere gevoelige bestemmingen nabij snel- en provinciale wegen (Besluit gevoelige bestemmingen)
30175-121 – Brief regering d.d. 21 juni 2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

*6. De gevolgen van Europese regelgeving voor Nederlands beleid voor wegverkeersemisies
31209-120 – Brief regering d.d. 18 juni 2010
minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, J.C. Huizinga-Heringa*

*7. Toezending onderzoeksrapport «Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit»
30175-125 – Brief regering d.d. 4 oktober 2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

*8. Reactie op berichtgeving in de media over een brief van de Nederlandse gemeenten inzake luchtkwaliteit in de Randstad
2011Z21387 – Brief regering d.d. 28 oktober 2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

*9. Voortgang Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)
30175-126 – Brief regering d.d. 14 november 2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

*10. Voortgang Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
30175-127 – Brief regering d.d. 1 december 2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

11. *Tweede monitoringsrapportage over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)*
30175-130 – Brief regering d.d. 20 december 2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
12. *Afschrift van antwoordbrieven aan VNG en IPO over maatregelen in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*
30175-128 – Brief regering d.d. 1 december 2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
13. *Aanbieding van het RIVM-rapport Sanering windturbinegeluid*
31209-154 – Brief regering d.d. 6 december 2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
14. *Nadere informatie buiten gebruikstellen bodemenergiesystemen*
29383-186 – Brief regering d.d. 3 november 2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
15. *Uitvoering van de motie-Wiegman-Van Meppelen Scheppink c.s. (29 383, nr. 185), m.b.t de energiebalans van bodemenergiesystemen en motie-Van Veldhoven-Van der Werf (29 383, nr. 182), m.b.t het energierendement*
29383-190 – Brief regering d.d. 16 december 2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
16. *Reactie n.a.v. de motie-Van Veldhoven (32 500 A, nr. 52) ingediend tijdens het Notaoverleg MIRT-Water van 13 december 2010, over de levensduur van de negen Ronde 2-vergunningen voor windparken op zee die geen SDE-subsidie hebben gekregen*
33000 A-58 – Brief regering d.d. 31 januari 2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
17. *Afschrift van het antwoord op brieven van de gemeenten Rotterdam, Utrecht en Amsterdam over verhoging maximumsnelheid*
32646-30 – Brief regering d.d. 8 februari 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
18. *Reactie op het RTL-bericht «Tienduizenden woningen kunnen niet gebouwd worden», informatie inzake het uitgevoerde onderzoek naar de effecten geluidnormering woningbouw langs rijkswegen en hoofdspoorwegen en uitvoering Swung-1 en voortgang Swung-2.*
32252-50 – Brief regering d.d. 23 februari 2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
19. *Reactie op verzoek commissie op het onderzoek naar de snelheid van bussen in Utrecht*
30175-131 – Brief regering d.d. 23 februari 2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
20. *Uitvoering motie-De Rouwe (32 646, nr. 15) over de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen*
32646-29 – Brief regering d.d. 8 februari 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus