

Vergaderjaar 2010–2011

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 110

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 maart 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 9 februari 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van VROM d.d. 10 februari 2010 betreffende het rapport van de VROM-Inspectie naar de naleving van de Tijdelijke Sloopregeling voor personen- en bestelauto's (30 175, nr. 95);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 maart 2010 over emissies stilliggende schepen (30 175, nr. 970);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 april betreffende het rapport «De proef op de som» (praktijktoetsen commissie-Verheijen) (30 175, nr. 98);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 18 juni 2010 over de gevolgen van Europese regelgeving voor Nederlands beleid voor wegverkeersemisies (31 209, nr. 120);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 7 juni 2010 inzake de reactie op de notitie van GroenLinks «Naar een groene APK» (31 895, nr. 9);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 30 augustus 2010 betreffende de voortgang van het onderzoek van fijnstof en schadelijkheid van deeltjes. Toezending n.a.v. de motie-Spies c.s. (30 175, nr. 71) (30 175, nr. 99);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 25 juni 2010 inzake het plan van aanpak «Truck van de Toekomst» (31 209, nr. 122);**
- **de brief van minister van VROM d.d. 7 oktober 2010 stimulering euro 6-personenauto's (31 209, nr. 140);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 november 2010 inzake de aanbieding van de effectstudie «Landelijke effectstudie milieuzones vrachtverkeer 2010» en het evaluatierapport «Tijdelijke sloopregeling personen- en bestelauto's» d.d. 18 november 2010 (31 305, nr. 188);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 november 2010 betreffende de monitoringsrapportage**

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Srijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouweland (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

- over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (30 175, nr. 101);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake de reactie op het rapport van het RIVM «Nulmeting van het NSL-monitoringsprogramma: Analyse van de uitgangssituatie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit» (30 175, nr. 102);**
 - **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 januari 2011 betreffende het convenant tot de beperking van fijnstofuitstoot van bestelauto's en ontwikkelingen Euro V en VI-normering vrachtauto's d.d. 25 januari 2011 (30 175, nr. 103).**

Van dit 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

Voorzitter: De Rouwe
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Jansen, Leegte, De Rouwe, Samsom, Slob, Van Tongeren, Verhoeven en Van der Werf,

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

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom. De spreektijd bedraagt vijf minuten per fractie. Iedere woordvoerder krijgt twee interrupties, met één vervolgininterruptie. Zowel de voorzitter als de griffier zal erop toezien dat er concrete antwoorden worden gegeven op de concrete vragen. Na de eerste termijn van de bewindslieden zullen wij bezien of alle vragen goed zijn beantwoord.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Sinds het nieuwe kabinet is aangetreden, hebben wij een ministerie van Infrastructuur en Milieu met een minister voor asfalt en beton en een staatssecretaris voor milieu. Mijn eerste vraag aan de staatssecretaris en ook aan mijn collega's, met name die van de coalitiepartijen, is of zij dat een koosjere constructie vinden. Garandeert deze constructie van twee handen op één buik in één ministerie, waarbij de partij die de wegen aanlegt wordt gecontroleerd door de assistent, de staatssecretaris, de rechtsbescherming van omwonenden voldoende? De SP-fractie denkt van niet, temeer omdat in het regeerakkoord staat dat er meer geld wordt uitgetrokken voor asfalt en beton, minder geld wordt uitgetrokken voor flankerend beleid en de rechten van omwonenden gekortwiekt worden. De mogelijkheid van mensen om bezwaar te maken, worden verminderd. Een wettelijke borging van een fatsoenlijke handhaving van de luchtkwaliteit lijkt ons essentieel. De SP-fractie zal in de behandeling van het voorstel tot wijziging van de Wet geluidhinder proberen de bescherming tegen geluidhinder te regelen. Ik vraag de staatssecretaris en eigenlijk ook de minister of zij met een initiatief willen komen om dit ook te regelen voor luchtkwaliteit. Dat lijkt ons heel erg nodig.

Je ziet die twee handen op één buik ook aan de manier waarop het ministerie van Verkeer en Waterstaat – zo noem ik het nog maar even – de luchtkwaliteit monitort. Er is een monitoringtool van Rijkswaterstaat die alle factoren in zich heeft om vervuiling schoon te rekenen. Ik geef daar één voorbeeld van. Op een belangrijk deel van de ring van Utrecht geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. Bij 80 km/u en vrije doorstroming is de emissiefactor van NO₂ 0,08 gram per kilometer. Als er in een file wordt gereden, is de emissiefactor 0,189 gram per kilometer. Dat is dus ongeveer 2 tot 2,3 keer zo hoog. Ik woon in Utrecht en ik kan vertellen dat er nog steeds een paar uur per dag file staat op dat traject. De rest van de dag is sprake van wisselende verkeersomstandigheden. In de monitoringtool wordt als stagnatiefactor voor de hele ring van Utrecht 0 ingevoerd, met andere woorden dat daar nooit sprake is van file. Als dat geen voorbeeld is van schoonrekenen, weet ik het niet meer. Vinden de bewindspersonen dergelijke praktijken acceptabel, gaan zij reële factoren gebruiken voor die rekenmodellen of, beter nog, vinden zij net als de SP-fractie dat er voortaan moet worden gemeten in plaats van schoongerekend?

Gisteren heeft het Astma Fonds een petitie aangeboden waarin erop wordt aangedrongen om gevoelige bestemmingen, zoals scholen, niet meer te bouwen in de buurt van autowegen. Dat klonk mij bijzonder bekend in de oren. Op 3 juli 2008 is een motie-Duyvendak/Jansen in stemming gebracht waarin letterlijk werd verzocht wat in de petitie die het Astma Fonds gisteren aanbood, werd verwoord. Die motie werd uiteraard

gesteund door de fracties van GroenLinks en de SP – die waren er redelijk consequent in – en die van de PvdD en de SGP, waarvoor onze dank. De andere fracties waren er destijds tegen. Ik hoop eerlijk gezegd dat er in die twee jaar sprake is geweest van voortschrijdend inzicht en dat meer fracties vinden dat er in de buurt van heel smerige bronnen van luchtverontreiniging niet dit soort gevoelige bestemmingen moet worden gebouwd.

Er zit op dit punt een gat in de wet. Er zijn namelijk geen eisen voor stedelijke wegen. De minister en de staatssecretaris weten ongetwijfeld dat de grootste problemen wat betreft luchtkwaliteit zich juist concentreren rond het stedelijke wegennet. Als het voorstel om geen scholen meer te bouwen langs autowegen nu wordt aangenomen, mogen er dus nog wel scholen worden gebouwd langs stedelijke wegen die nog veel smeriger zijn. Dat moeten wij niet willen. Ik vraag het kabinet om op dit punt een consistente lijn te volgen.

De SP-fractie heeft er in het verleden op aangedrongen om langs autowegen veel meer beplanting aan te brengen als buffer. Wij denken dat dit in verschillende opzichten een bijdrage kan leveren aan de kwaliteit van het milieu en de psychologische kwaliteit van de omgeving voor mensen die daar in de buurt wonen en verblijven. Heeft het nieuwe kabinet plannen om initiatieven te ontplooiën in deze richting?

De fractie van GroenLinks heeft een voorstel gedaan om een groene apk in te voeren of de bestaande apk uit te breiden met een toets of auto's een bepaalde emissienorm halen. Dat lijkt de SP-fractie een goed idee. Als wordt meegelift met de bestaande apk, hoeft dat niet veel geld te kosten. Het lijkt ons een goede aanvulling op een bestaand instrument.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De fracties van de ChristenUnie en de SP trekken vaak redelijk eensgezind op, met een aantal andere fracties, waar het gaat om de binnenvaart. Ik heb u niets horen zeggen over de VERS-regeling en een eventueel vervolg daarop. Is dit voor u niet aan de orde? Wat is het standpunt van de SP-fractie hierover?

De heer **Jansen** (SP): Dat kunt u daar niet uit afleiden. Ik heb mijn best gedaan om binnen de spreektijd van vijf minuten te blijven en dat is mij net gelukt. Wij vinden het, zoals bekend, belangrijk dat ook andere modaliteiten worden gezien. De binnenvaart is belangrijk, maar ook de zeescheepvaart. De emissies van bijvoorbeeld zwavelhoudende brandstoffen van zeeschepen liggen veel hoger dan die van voer- en vaartuigen op en rond het land. Wij zijn ervoor om de lat wat dit betreft geleidelijk hoger te leggen. Daar mag wel wat flankerend beleid aan te pas komen om investeringen in schonere en zuinigere motoren aantrekkelijker te maken.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Gisteren kregen wij een petitie van het Astma Fonds. Het blijkt dat lagere overheden de mazen in de wet opzoeken en scholen bouwen op locaties dicht bij snelwegen. De VVD-fractie vindt het schandalig dat wethouders kinderen willens en wetens blootstellen aan te hoge concentraties fijnstof, in het volle besef van de gezondheidsschade voor die kinderen. Dit gebeurt alleen omdat er kennelijk mazen in de wet zitten die dit mogelijk maken. Dat is niet het Nederland dat de VVD voor zich ziet. De VVD gaat uit van eigen verantwoordelijkheid en verwacht van wethouders dat zij niet de mazen in de wet zoeken, maar nadenken over de gezondheid van onze kinderen. Kan de staatssecretaris onderzoeken welke maatregelen hij kan nemen om deze wethouders tot de orde te roepen? Zijn er mogelijkheden om het bouwen op dergelijke plaatsen te verbieden? Als dat het geval is, hoe past hij die dan toe? Als dat niet het geval is, moeten wij dan mogelijkheden creëren die de huidige AMvB ons nu niet geeft? Graag hoor ik de visie van

de staatssecretaris hierop. Ik hoor ook graag om hoeveel scholen het gaat in dit geval.

De heer **Jansen** (SP): Ik vind de opstelling van de VVD-fractie merkwaardig. De maas in de wet is namelijk door de VVD-fractie zelf gecreëerd. Als zij op 3 juli 2008 voor de motie had gestemd waarin werd verzocht om deze maas te dichten, was deze er immers niet meer geweest. Ik constateer dat de VVD-fractie dat destijds, overigens niet als enige, niet interessant vond. Dan is het een beetje «de pot verwijt de ketel» om nu de gemeenten te verwijten dat zij daar gebruik van maken.

De heer **Leegte** (VVD): De VVD is niet zo van het maken van regels als dat niet nodig is. Wij vinden dat lokale bestuurders een verantwoordelijkheid hebben wat betreft het bouwen van scholen. De VVD-fractie vindt niet dat dit vanuit Den Haag moet worden georganiseerd. Dat is typisch iets wat lokale bestuurders kunnen doen. Daarom hebben wij destijds tegen die motie gestemd. Die wethouders moeten het dan wel oppakken.

De heer **Jansen** (SP): Ik vind het toch merkwaardig dat u wijst op een maas in de wet, maar dat u het blijkbaar niet de moeite waard vindt om die te dichten. Mag ik uw opmerking in elk geval opvatten als een oproep aan alle VVD-wethouders die lokaal verantwoordelijk zijn voor de scholen om absoluut geen scholen meer te bouwen in de buurt van autowegen?

De heer **Leegte** (VVD): Ja, dat mag. Ik neem aan dat dit antwoord voldoende is. 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 uittekenen. Als die bestuurders dat niet aankunnen, moeten wij er echter misschien toch over nadenken. Ik zet mijn betoog voort en kom op de principiële vraag van dit algemeen overleg, namelijk: waarom sturen wij op NO₂, stikstofdioxide? Doen wij dat om te voldoen aan Europese normen of omdat NO₂ een indicator is voor een verbeterde volksgezondheid? Om het scherper te zeggen: is het een administratieve hobby die uit Europa komt overwaaien of gaan wij hiermee levens redden?

NO₂ wordt gezien als indicator voor een complex mengsel van verkeersgerelateerde stoffen in de lucht die worden geassocieerd met nadelige gezondheidseffecten. Mijn excuses voor deze ingewikkelde zin. Er is echter geen wetenschappelijke informatie beschikbaar waaruit blijkt wat de gevolgen zijn van langdurige blootstelling aan NO₂. Het is erg onzeker wat de kans is dat astma bij mensen is gerelateerd aan NO₂. Die klachten blijken immers in relatie te staan tot fijnstof, het zogenaamde PM10. De rol van NO₂ in dat mengsel van luchtverontreiniging blijft, althans volgens het RIVM, vooralsnog onzeker. Wat is de visie van de staatssecretaris op deze reactie van het RIVM? Waartoe leidt de conclusie dat NO₂ geen indicator is voor de voor de volksgezondheid in het licht van de huidige NO₂-knelpunten? Kan de staatssecretaris toezeggen dat er, totdat het RIVM ons hierover duidelijkheid geeft, geen nieuwe plannetjes worden gemaakt door de overheid?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik probeer het betoog van de heer Leegte volgen. Ik was al wat verbaasd over zijn uitspraak dat wij in Den Haag niet het land regeren. Ik heb dat toch altijd anders begrepen. Ik wil graag even duidelijk krijgen of de heer Leegte, zoals in het regeerakkoord staat, nog steeds achter alle Europese vereisten staat, ook wat betreft luchtkwaliteit. Is dat het geval? Staat de VVD-fractie daar nog steeds achter?

De heer **Leegte** (VVD): De VVD-fractie staat achter de Europese normen, maar daar moet geen kop op. Het denken staat echter vervolgens niet stil.

Als blijkt dat NO₂ een verkeerd gekozen indicator is voor volksgezondheid, moeten wij ervoor zorgen dat daar in Brussel een discussie over wordt gevoerd. Het zou toch doodzonde zijn als wij allemaal moeilijke dingen doen en wij ons allerlei lastige zaken opleggen terwijl wij daar het doel, namelijk een gezondere samenleving, niet mee dienen? Vandaar mijn vragen aan de staatssecretaris.

Ik ga nu naar mijn volgende blokje en dat betreft de vraag waar wij nu staan. Je kunt niet anders dan twee kanten op redeneren. Ten eerste zien wij een ontkoppeling in de relatie tussen auto's en uitstoot: met meer auto's stoten wij minder meer emissies uit. De auto's worden dus onder druk van Europese normen steeds schoner. Dat is precies het type beleid waar de VVD voor staat. De overheid geeft de markt de zekerheid dat er normen komen en zijn en dat die scherper worden en vervolgens kan de markt het zelf doen. In de eerste testresultaten van TNO van de Euro VI-normering zien wij een bevestiging van de voortgaande verschooning van auto's. Tegelijkertijd zien wij op een aantal punten een te hoge achtergrondconcentratie, in de grote steden en een klein stukje langs snelwegen in Nederland. Het is onduidelijk of op die plaatsen de normen in 2015 kunnen worden gehaald. Bij snelwegen kun je schermen plaatsen, maar in het stedelijk gebied is dat lastiger. Daar lijkt de enige oplossing, naast de natuurlijke instroom van schone voertuigen en schone brandstoffen, het verbeteren van de doorstroming en het opheffing van venstertijden. Graag hoor ik de visie van de staatssecretaris op NO₂-knelpunten in de grote steden.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Leegte spreekt met veel elan over het vertrouwen in de nieuwe Euro VI-motor. Hij weet natuurlijk dat de motoren die voldeden aan de Euro IV-norm en de Euro V-norm lang niet hebben opgeleverd wat ervan werd verwacht. Dat staat in alle brieven. De vermindering van de uitstoot is enorm tegengevallen. Waarom gelooft hij nu zo blind dat de Euro VI-norm wel voor een echt schoon wagenpark gaat zorgen? Daar lijkt het namelijk helemaal niet op.

De heer **Leegte** (VVD): De heer Verhoeven zegt dat er een verschil zit tussen de praktijk en de keuringen. Dat is waar. Wij weten dat sinds wij werken met euronormen. Auto's worden in fabrieken getest en krijgen een label mee dat voldoet aan de normering. Die tests zijn natuurlijk volstrekt buiten de praktijk. Het enige voordeel is dat wij weten dat bij alle auto's en alle normeringen het verschil tussen test en praktijk gelijk is. Daarom is die euronorm een goede norm om te sturen op verschooning. Waarom weet ik nu zo zeker dat de Euro VI-norm wel goed is? Ik verwijs naar de brief van TNO waarin die voortgang wordt bevestigd en staat dat auto's die aan de Euro VI-norm voldoen het zelfs in de praktijk beter doen. Het optimisme over deze technologische vooruitgang is dus onverminderd.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben blij met het optimisme van mijn collega. De Euro VI-norm is de heilige graal. Gaan wij met de Euro VI-norm als norm voor het wagenpark alle doelstellingen halen of is er meer nodig dan alleen het verschoonen van het wagenpark om de doelen te halen? Wat gaat de VVD-fractie nog meer voorstellen dan alleen de verhoging van de norm naar Euro VI?

De heer **Leegte** (VVD): De heer Verhoeven moet vragen over de heilige graal aan andere fracties stellen, want daar zijn wij niet zo naar op zoek. Wij constateren slechts dat de voortschrijdende euronorm helpt om de bestaande luchtkwaliteitsproblemen op te lossen. Dat is goed. Daar willen wij graag op blijven inzetten, omdat blijkt dat alle andere maatregelen nauwelijks of geen effect hebben. Luchtkwaliteit is een klassiek milieuprobleem. Daarmee bedoel ik dat als de bron wordt weggenomen, het

probleem is opgelost. Schone auto's en schone brandstoffen helpen dus het probleem op te lossen.

De overdrachtsmaatregelen en emissies werken, zoals gezegd, slecht waar het gaat om het oplossen van de luchtkwaliteitsproblemen, tenzij je hele steden wilt afzetten voor het verkeer. Dat is niet het beleid dat de VVD voorstaat. Ook het effect van milieuzones voor vrachtwagens is vele malen kleiner dan wij hadden gedacht. Dat ligt een factor 10 tot 100 lager dan bij het instellen van die zones werd verwacht. De grote winst van de convenanten die met de sector zijn afgesloten, is dat wij in Brussel uitstel hebben gekregen en Nederland niet op slot moest vanwege de koppeling aan het bouwbesluit. Dat vind ik een groot compliment – dat geef ik graag – aan de vervoerssector, die stevig heeft geïnvesteerd in de maatregelen die uit het convenant voortvloeien.

De VVD-fractie vindt niet dat er nieuwe milieuzones moeten worden ingesteld. Er moet ook worden gekeken naar andere afspraken uit het convenant. Die betreffen het verbeteren van de doorstroming – dat is een verantwoordelijkheid die de overheid op zich heeft genomen – het werken aan de aanbevelingen van de Ambassadeur Stedelijke Distributie en het verschonen van de wagenparken van overheden. Dat laatste moet uiteraard gebeuren op basis van normen en niet op basis van techniek-keuzes, want anders boeren wij weer achteruit.

De **voorzitter**: Ik verzoek u om af te ronden, mijnheer Leegte.

De heer **Leegte** (VVD): Ik ben klaar. Dan gaat het compliment voor de groene apk mis.

Mijn vraag is of de staatssecretaris de invoering van milieuzones wil stopzetten en deze niet wil invoeren voor bestelwagens. Ik verzoek hem om te kijken naar schonere voertuigen en schonere brandstoffen, zoals het rijden op E85 en op lpg. Dat zijn kosteneffectieve maatregelen. Wat is de visie van de staatssecretaris op het beleid ten aanzien van schone brandstoffen? Is hij bereid om meer faciliterende activiteiten te ontplooiën op dit terrein? Met excuses aan de fractie van GroenLinks, die ik een compliment had willen maken over de groene apk. Ik had haar ook willen vragen of de extra administratieve lasten opwegen tegen de kosten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. GroenLinks is, zoals bekend, groot voorstander van een snelle overgang naar een groene economie, een economie waarin de vervuiler echt betaalt. De luchtkwaliteit in Nederland wordt langzaam iets beter. Mijn fractie begrijpt echter niet waarom Nederlanders nog steeds slechtere lucht moeten inademen dan andere Europeanen. Dit heeft concrete gevolgen voor de kwaliteit van een heleboel mensenlevens en ook voor de sterftecijfers. Het tempo waarin het hier schoner wordt, ligt laag. Mensen ademen nog steeds ongezonde lucht in. Sterker nog, het Planbureau voor de Leefomgeving constateert dat wij meer knelpunten overhouden, dus meer plaatsen waar de lucht viezer is dan is toegestaan, dan wij in 2009 dachten. De werkelijkheid is weerbarstiger dan het papier, zoals de vorige spreker al zei. Zelfs als wij de Europese normen halen, is het niet gezegd dat de lucht supergezond is. In tegendeel: de World Health Organisation beveelt nog veel strengere normen voor luchtkwaliteit aan dan wij met de Europese afspraken gaan halen.

Nergens wordt de papieren werkelijkheid zo duidelijk als in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Met de boekhouding op papier lijkt de lucht al een stuk schoner, maar de realiteit is anders. Het RIVM heeft dit programma doorgelicht en komt met zware kritiek. Plannen en maatregelen worden veel te laat ingevoerd en wij weten echtelijk helemaal niet wat de effectiviteit ervan is. Er wordt weinig gemeten. De woordvoerder van de SP-fractie gaf al een rekenvoorbeeld. Ik heb ook zo'n rekenvoorbeeld. Tussen Leiden en Leiderdorp is nu sprake van behoorlijk

wat vervuiling door 100 000 voertuigen per dag en een congestiefactor van tussen 11 en 15%. Rijden er 13 auto's minder – dat gaat volgens het model gebeuren in 2011 – hebben wij ook opeens 0,0 file en een heel stuk minder luchtvervuiling. Dat komt uit de rekenmodellen. Op papier wordt het daar een stuk schoner. In de praktijk – dat kan zelfs een leek aanvoelen – zal de lucht niet echt opklaren als er 13 auto's minder rijden. Het Rijk kan er ook wat van. In plaats van dat knelpunten worden opgelost, worden er knelpunten toegevoegd: een hogere maximumsnelheid hier en daar en het compleet schrappen van de kilometerheffing. Ik heb bovendien vanmorgen geleerd dat de verhoging van de calorische waarde van ons aardgas leidt tot veel meer vervuiling. Sommige installaties dreigen hierdoor zelfs hun milieuvergunning te verliezen. Kan de minister mijn indruk weerspreken dat er grote gaten aan het vallen zijn in het NSL door eigen toedoen van het Rijk en gestoethaspel van gemeenten? Wat gaat de regering doen om die gaten zo snel mogelijk weer op te vullen?

Mijn volgende punt is de zeezoutaftrek. Er is deze zomer door het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN), het RIVM, TNO en het Planbureau voor de Leefomgeving gewaarschuwd dat de zeezoutaftrek schromelijk overschat is. Zij pleiten voor een afzwakking van de zeezoutaftrek die Nederland hanteert. Wat is de reactie van de staatssecretaris hierop? Voorziet hij dat Europa zich hiermee gaat bemoeien? Ik heb namelijk dat soort geluiden gehoord.

Ik sluit mij aan bij de punten die door anderen al zijn genoemd wat betreft scholen en andere gevoelige bestemmingen. Die moeten niet dicht bij snelwegen worden gebouwd. Voor zover ik heb begrepen, zijn de normen hiervoor opgenomen in een AMvB die wij hier in Den Haag kunnen veranderen. Ik zou graag samen met mijn collega van de VVD-fractie optrekken om het SP/GroenLinks-initiatief om de AMvB bij te stellen alsnog uit te voeren, zodat ook kinderen met astma rustig naar school kunnen.

Milieuzones, doen zij veel of doen zij weinig? Een kleine reductie van de uitstoot van NO₂, bijvoorbeeld van 42 naar 40 microgram, is toch een verbetering van 15%. Omdat het zo ongelooflijk lastig is om de lucht schoner te krijgen, moet je in dit geval zeggen: alle kleine beetjes helpen. Een betere handhaving in de gemeenten zou helpen, net als het minder verlenen van allerhande ontheffingen. In Amsterdam doet men het met camera's. Daar werkt het een stuk beter. Wellicht een tweede aanbeveling voor VVD-wethouders kan zijn om het toezicht wat te verscherpen.

De **voorzitter**: U hebt nog een halve minuut spreektijd, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat is heel jammer.

De **voorzitter**: Ik zie dat u nog best veel op papier hebt staan, inderdaad. Ik vind het vervelend om het na afloop te zeggen. Maar misschien kan mevrouw Van der Werf u helpen, want de interruptietijd gaat niet van uw spreektijd af.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Mevrouw Van Tongeren zegt dat het effect van de milieuzones misschien teleurstellend is, maar dat wij er toch mee moeten doorgaan omdat alle kleine beetjes helpen. Stel dat steden nu zelf hun milieuzones mogen aanleggen en zelf een systeem mogen kiezen voor het verlenen van ontheffingen en controle. Wat voor een effect heeft dat volgens haar op transporten, bijvoorbeeld op die van verhuizers die van stad tot stad reizen? Dat wordt toch heel ingewikkeld?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wat wij natuurlijk beogen, is dat deze verhuizers stap voor stap met schonere voertuigen gaan rijden.

Vanaf 2011 is er een stimuleringsmaatregel van het Rijk voor voertuigen die aan de Euro VI-norm voldoen, dus zeg maar een subsidie, om ervoor te zorgen dat het makkelijker is voor die verhuizer om over te stappen op een schoon voertuig. Hetzelfde zou eigenlijk ook moeten gebeuren voor bestelbusjes. Wij moeten aan de onderkant langzamerhand de vuilste voertuigen eruit drukken, voor bestelbussen bijvoorbeeld Euro I en Euro II, en de allerschoonste, dus Euro V en VI, aanmoedigen. Daarmee kan ervoor worden gezorgd dat de lucht in de steden, waar de concentratie van mensen die deze stoffen inademen het hoogst is, schoner wordt. Het is bewezen effectief. Het werkt een stuk beter als goed wordt gehandhaafd.

De heer **Leegte** (VVD): Mevrouw Van Tongeren is in die zin consequent dat hoe verder het doel uit beeld raakt, hoe groter de inspanningen worden. Volgens mij hebben wij geconstateerd dat de auto's schoner worden door de euronormeringen en dat het probleem oplost. Vervolgens zegt zij: de milieuzones werken niet, dus moeten wij er meer instellen. Ik denk aan Amsterdam. Daar zijn de eisen van de milieuzone heel streng, maar zijn ook de meeste uitzonderingen gemaakt. Al dat beleid heeft geen enkele zin en voegt niets toe aan een schonere lucht. Hoe zit dat nu precies?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Leegte is helaas verkeerd geïnformeerd op dit punt, want die milieuzones hebben wel degelijk effect in de steden. Zij helpen alleen niet zo veel als op papier ooit was berekend. Ik heb net al gezegd dat in de berekeningen is uitgegaan van de maximale hoeveelheid die theoretisch mogelijk is met de best afgestelde voertuigen en de best geïnstrueerde chauffeurs. Er is echter wel degelijk een meetbaar en aanzienlijk effect. Als die zones werken, moeten zij dus worden uitgebreid. Het moet dan beter worden gedaan en beter worden gehandhaafd. Volgens mij zijn een goede stevige handhaving voor iedereen en minder uitzonderingen ook vrij standaard VVD-punten. Inderdaad, Amsterdam heeft naar de smaak van mijn fractie toch een tikkeltje te veel uitzonderingen en vrijstellingen gegeven. De gemeente Amsterdam kan eraan werken om die langzamerhand te verminderen. GroenLinks zit daar inderdaad in het college, dus dat zal ik doorgeven. D66 zit er helaas niet in, dus die kan niet helpen. De VVD echter wel. Het werkt wel, het helpt wel en het zou moeten worden uitgebreid naar meer steden.

De **voorzitter**: Ik verzoek u te gaan afronden, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De Fietsersbond vraagt om ook een apk te introduceren voor scooters en brommers. Ik dank de woordvoerders van de SP en de VVD voor hun compliment op dit punt.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Voorzitter. Wij spreken vandaag over luchtkwaliteit, op basis van een flink aantal voortgangsrapportages. Als je alles op een rij zet, ontstaat een beeld van juiste bedoelingen, veel activiteiten, teleurstellende effecten en toch vol goede moed verdergaan. Het Besluit luchtkwaliteit geeft richting aan het beleid. De CDA-fractie hoopt dat zowel de Kamer als de partners in de markt vandaag op basis van de rapportages wat meer houvast en richting krijgen. Wij hebben de minister vorige week horen zeggen dat de 130-kilometerzones eraan komen. Zij heeft al een beeld waar die komen. Dat is een daadkrachtige uitvoering van het regeerakkoord. Behalve aan daadkracht, hecht mijn fractie echter ook aan zorgvuldigheid. Kan zij aangeven per locatie waar een snelheidsverhoging is aangekondigd hoe zij zich ervan heeft verzekerd dat de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid

deze snelheidsverhoging toelaten, zoals in het regeerakkoord als randvoorwaarde is opgenomen?

Ik wil ook iets zeggen over de milieuzones. De effecten van de milieuzones voor vrachtauto's blijven ver achter bij de verwachting. Het is prima dat de landelijke politiek toestaat dat gemeenten binnen kaders dergelijke zones instellen, mits passend in een landelijk beleid zodat verhuisbedrijven of andere transportbedrijven niet in elke gemeente met andere voorwaarden worden geconfronteerd. Je kunt zeggen dat er een prikkel vanuit gaat om over te stappen naar schonere motoren. Het is echter niet de bedoeling om het dit soort bedrijven zo lastig mogelijk te maken, zodat die prikkel ontstaat. Milieubeleid moet effectief zijn in zichzelf.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben erg benieuwd hoe mevrouw Van der Werf dat wil regelen. Op zich is het idee van «gelijke monniken, gelijke kappen» sympathiek. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt echter bij de gemeenten. Stelt de CDA-fractie voor om dit te regelen bij AMvB? Dat zou immers een mogelijkheid zijn om de gaten die nu in het NSL gaan vallen wat minder groot te maken.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Ik sla een stukje over, want ik had hierover al een vraag aan de staatssecretaris genoteerd. Op grond van deze resultaten en op grond van de gevolgen die deze zones hebben voor verhuis- en transportbedrijven vraag ik hem welk gesprek hij met de gemeenten aangaat. Gaan wij hiermee door? Het is duidelijk dat er een milieuzone voor bestelauto's in de pijplijn zit. Dit is een beheersmaatregel. Het resultaat ervan valt echter tegen en er worden veel ontheffingen verleend. Daardoor is de prikkel tot innovatie te gering. De CDA-fractie is voor een prikkel tot innovatie, net als die van GroenLinks. Dan grijp je het probleem immers aan bij de bron. Wij zouden die prikkel groter willen zien. Als wij op dezelfde manier doorgaan met het instellen van zones voor bestelauto's, vraag ik mij af of wij niet weer in een wirwar van beheersen en handhaven terechtkomen waarvan onvoldoende prikkels tot vernieuwing uitgaan. Mijn concrete vraag aan de staatssecretaris is wat wij met deze resultaten doen, welk gesprek hij met de gemeenten aangaat en welke leerpunten hij meeneemt bij de introductie van een milieuzone voor bestelauto's.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik vroeg naar de positie van de CDA-fractie. Mevrouw Van der Werf verwijst mij voor het antwoord op die vraag naar de staatssecretaris. Daar ben ik uiteraard benieuwd naar. Ik ben echter ook heel geïnteresseerd in het standpunt van de CDA-fractie. Wil zij dit op landelijk niveau regelen, bijvoorbeeld met een AMvB, zodat wij meer kans hebben dat de in het NSL gestelde doelen worden gehaald?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Ik denk dat het goed is dat de landelijke politiek toestaat dat gemeenten zelf een keuze kunnen maken op dit punt, maar wel binnen duidelijke kaders. Ik verwacht dat die kaders worden aangegeven door de staatssecretaris. Er zijn alternatieven. Op initiatief van ondernemers in de regio Arnhem-Nijmegen is een groene hub ontstaan, een systeem waarbij vracht bij binnenkomst in de stad wordt overgeslagen op elektrisch vervoer. Ik verzoek de minister om de Kamer te informeren over mogelijke alternatieven voor de milieuzone. Wij hebben ook een rapport ontvangen over de gezondheidseffecten. Dat wordt aangevuld met de gegevens die het Astma Fonds ons gisteren in een petitie aanbood. Wat is hier nu aan de hand? Wij hebben een AMvB, indertijd door minister Cramer vastgesteld. Daarmee worden gevoelige bestemmingen beschermd tegen te grote blootstelling aan fijnstof. Die regel houdt in dat er binnen 300 meter van een snelweg in principe geen scholen worden gebouwd, tenzij wordt aangegeven dat binnen die 300 meter de grenswaarde niet wordt overschreden. Wat mij verontrust, is

dat in het onderzoek dat wij gisteren hebben ontvangen staat dat de meetmethode mogelijk niet deugt. Er staat dat er wordt gemeten op zondag of 's avonds. Wij hebben die regel niet voor niets ingesteld. Die moet de gezondheid van kinderen beschermen. Kan de staatssecretaris waarborgen dat die meetmethode deugt en dat er niet alleen wordt gemeten op momenten dat er geen kinderen zijn? In de feitelijke situatie moet de grenswaarde niet overschreden worden.

De heer **Jansen** (SP): Ik denk dat mevrouw Van der Werf het antwoord op haar vraag al weet, namelijk nee. Ook als er wel deugdelijk en eerlijk zou worden gemeten en er niet schoongerekend zou worden – wat in de praktijk gebeurt – is er sprake van autonome groei nadat de school is gebouwd. Over het algemeen worden wegen immers niet rustiger, maar juist drukker. Twee jaar geleden hebben de fracties van de SP en Groen-Links al voorgesteld om altijd een veiligheidszone van 300 meter aan te houden voor gevoelige bestemmingen. Dat betreft dus niet alleen scholen, maar ook bijvoorbeeld kinderdagverblijven. De praktijk laat zien dat het een zootje wordt als wij dat niet fatsoenlijk landelijk regelen, dat gemeenten van welke kleur dan ook dat niet aankunnen. Is de CDA-fractie inmiddels zover dat zij bereid is om landelijk te regelen dat die zone van 300 meter gevrijwaard wordt van gevoelige bestemmingen?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Al die overwegingen zijn natuurlijk aan de orde gekomen bij de totstandkoming van de regel inzake gevoelige bestemmingen en grenswaarden. Er zijn gemeenten die ingeklemd liggen tussen rijkswegen. Dat kan betekenen dat kinderen uit die gemeenten naar een heel andere plek moeten. Dat vind ik ook niet wenselijk. Er zijn ook aanvullende maatregelen nodig. Wij moeten niet uitgaan van de verwachting op een termijn van twee of drie jaar. Dat gaat te ver. Dan zouden wij in Nederland een bijzonder lastige situatie krijgen. Wij hebben grenswaarden, wij hebben metingen en wij hebben aanvullende maatregelen. De feitelijke situatie in elke school moet zijn dat de grenswaarde niet wordt overschreden. Dat lijkt mij te handhaven.

De heer **Jansen** (SP): Als mevrouw Van der Werf op die toer gaat, moet zij zeggen dat de autoweg op slot gaat op het moment dat de grenswaarde alsnog wordt overschreden. Dat is het alternatief. Daar kunnen wij elkaar ook in vinden hoor, dat mag ook. Dat vindt zij echter volgens mij ook niet.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): De heer Jansen weet net zo goed als ik – dit speelt ook bij overtreding van geluidsnormen – dat er verschillende manieren zijn om om te gaan met overschrijding van emissiewaarden. Dat is niet alleen het op slot zetten van de rijkswegen. Het gaat om bronbeleid. Wij zijn het er volgens mij grotendeels over eens dat daar vooral de nadruk op moet liggen. Het gaat niet om het op slot zetten. Er zijn aanvullende maatregelen aan de beheerskant mogelijk.

De **voorzitter**: Ik wijs u erop dat dit uw laatste interruptie is, mijnheer Verhoeven.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ga ervan uit dat mevrouw Van der Werf aan het eind van haar betoog was. Ik begrijp nu dat dit nog niet het geval is.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Spannend. Ondanks de vele projecten die wij vandaag bespreken, missen wij een aantal dingen op de agenda van vandaag. De nieuwe aanbesteding voor ov-concessies biedt de mogelijkheid om te sturen op schoon vervoer, zowel lokaal als landelijk. Hoe gaat het ministerie hiermee om? De inzet op groen op gevels, in bermen, op daken, op geluidsschermen en op allerlei andere plekken blijkt effectief ten aanzien van het afvangen van fijnstof. Hoe leeft dit onderwerp

binnen het ministerie? Rotterdam kent een initiatief, «de wassende weg», waar fijnstof wordt afgevangen en met het regenwater onder de grond wordt verzameld en afgevoerd. Hoe stimuleert het ministerie deze en andere innovaties?

Wij zijn blij met een aantal geboekte resultaten, maar de CDA-fractie ziet ook dat er wel een heel breed scala aan mogelijkheden ontstaat. Het is goed om pilots te starten, om veel te onderzoeken en om initiatieven te ontplooiën. De vraag is echter welke keuzes wij gaan maken. De keuzes geven richting aan investeringen en die investeringen hebben wij op dit moment hard nodig. Als wij innovaties willen stimuleren, is zicht op de richting een vereiste. Welke technologie, welke installatie, wordt ondersteund? Cng of lpg? Euro V of Euro VI? Grootchalig elektrisch? Gas of biobrandstof? Welke kant gaat daarmee de brandstofinfrastructuur op? Er zijn tal van mogelijkheden en dat is op zich goed. Wij moeten veel verkennen, maar op een gegeven moment is het tijd om de richting te bepalen en toe te werken naar een eenduidig systeem. Wij verwachten niet direct concrete antwoorden op deze vragen, hoewel de voorzitter dat wel verwacht. Ik geef wat ruimte. Deelt de minister ons pleidooi voor een heldere koers en, zo ja, hoe gaan wij daarmee verder?

De heer **Verhoeven** (D66): Helemaal begin van haar betoog sprak mevrouw Van der Werf over daadkrachtige 130-kilometerzones. Ik ben alleen op de hoogte van vier snipperstukjes, dus ik vroeg mij af of wij het over dezelfde stukjes snelweg hebben of dat zij over andere informatie beschikt dan ik.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Mijn informatie is dat de minister in haar hoofd heeft waar de zones komen. Voor een maatregel die bij de vorming van dit kabinet tot stand is gekomen, vind ik dat op zich daadkrachtig. Of de zones daadwerkelijk daadkrachtig zijn, wachten wij af.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat wachten wij dan maar even af. Wij hebben het in elk geval over hetzelfde. Ik ben wel benieuwd wat zij ervan vindt dat er nog heel veel onduidelijkheden zijn over de gevolgen van 130-kilometerzones voor bijvoorbeeld de volksgezondheid. Zij hield net een hartstochtelijk pleidooi voor op school spelende kinderen. Ik wil dan wel eens weten wat zij ervan vindt dat niet duidelijk is wat het voor de volksgezondheid betekent dat op bepaalde trajecten 130 km/u gereden gaat worden.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Als randvoorwaarde is in het regeerakkoord opgenomen dat ook bij invoering van de 130-kilometerzones de luchtkwaliteit en daarmee ook de gezondheid van de lucht gewaarborgd is. Mijn vraag was, als de minister al weet waar die zones komen, op welke manier daar de luchtkwaliteit wordt gewaarborgd.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. 1, 2, 3, 123, dat is het aantal dagen dat dit kabinet nog heeft om te voldoen aan de norm uit Brussel. Dat is op 11 juni 2011. Wie de datum bedacht heeft weet ik niet, maar dat staat als harde datum waarop moet zijn voldaan aan de normen die Nederland door Brussel opgelegd heeft gekregen en waaraan zij beloofd heeft te voldoen, met uitstel overigens. Om heel eerlijk te zijn, kan die belofte aan Brussel mij geen bal schelen. Dit kabinet maakt toch al de hele tijd ruzie met Brussel, dus deze kan er nog wel bij. Tegelijkertijd met deze belofte aan Brussel deed het kabinet echter ook een belofte aan mensen in Nederland, namelijk dat zij schonere lucht zouden krijgen. Op 11 juni 2011 zouden wij weer een stapje, een mijlpaal, in die vooruitgang bereiken en onder die 40 microgram per m³ en al die andere ingewikkelde cijfers belanden. Daardoor zouden wij gewoon schonere lucht krijgen. Dat beloofde het kabinet.

Waarom doen wij dat? Omdat vieze lucht slecht is voor de volksgezondheid, net als NO_x. Ik vraag de heer Leegte om even goed op te letten. NO_x veroorzaakt een veranderende longfunctie, acute ademhalingsziekten en beschadiging van het longweefsel. Dat staat nog los van het feit dat NO_x ozon veroorzaakt, wat op zich weer slecht is voor de volksgezondheid. Ik heb de heer Leegte er al eerder op betrapt dat hij zich op het moment dat hij een politieke keuze moeilijk vindt, gaat verschuilen in het moeras van de feiten en de wetenschap. Bij de klimaatdiscussie heeft de VVD-fractie inmiddels dat glibberige pad betreden. Ik adviseer hem met klem om dat op andere punten niet te doen. Hij is mans genoeg om zijn politieke keuze – wij houden de lucht in Nederland vies omdat dit goed is voor de economie of welke reden dan ook – te verdedigen in plaats van weg te duiken in een schimmige discussie. Die discussie kan hij overigens niet winnen, want de feiten speken voor zich.

De heer **Leegte** (VVD): Dit is geen interruptie, maar een antwoord. Ik wijs de heer Samsom erop dat ik het RIVM citeerde. Dat zegt dat de rol van NO₂ in het mengsel van luchtverontreiniging vooralsnog onzeker blijft. Niet ik zeg dat, maar het RIVM. Dat is volgens mij een eerzaam instituut. Wie ben ik dan om dat te ontkennen, als politicus?

De heer **Samsom** (PvdA): De precieze rol in het mengsel zal altijd onzeker blijven. De effecten van NO_x-vervuiling zijn duidelijk: veranderende longfunctie, acute ademhalingsziekten en beschadiging van het longweefsel, met name bij mensen met astma en kleine kinderen. Mijnheer Leegte, dat is het effect van NO_x-vervuiling. Dan kunt u zeggen: wij weten niet of dat bij 41 of bij 42 microgram per m³ erger of minder erg wordt. Welke drempel zou u willen hanteren: 20 kinderen beschadiging van het longweefsel of 25 of 26? Er kan er volgens de VVD-fractie nog wel eentje bij, hoor ik. Dat type discussies moeten wij niet aangaan. Wij zijn het er allemaal over eens – de VVD-fractie was dat in elk geval ook – dat luchtvervuiling slecht is voor de volksgezondheid. Wij weten ook dat luchtvervuiling tot op zekere hoogte onvermijdelijk is in een vibrerende economie als die van Nederland. Wij moeten echter alles op alles zetten om die vervuiling te voorkomen. Daar was het kabinet, althans het vorige, naar op weg. Het ging te langzaam, ook in de ogen van mijn fractie, maar het was in elk geval op weg. Nu zit er een nieuw kabinet met diezelfde belofte aan Brussel, want die trekken wij niet zomaar in. En zeker de belofte aan Nederland trekken wij niet zomaar in. Wat gebeurt er nu? De kilometerheffing is afgeschaft. Wij gaan ook nog harder rijden en er worden meer wegen aangelegd. Het rapport van het RIVM van december is duidelijk: wij halen de normen niet. Wij halen op 11 juni 2011 de norm niet en ook de volgende in 2015 niet. Die prognoses zijn helder. De staatssecretaris beloofde bij de begrotingsbehandeling – ik heb hem er toen op gewezen dat dit rapport er lag – een plan van aanpak om aan de normen te voldoen. Wat zijn die maatregelen om eraan te voldoen? Er komt een stimuleringsregeling voor Euro VI-vrachtwagens, in oktober 2011. Dat is na 11 juni 2011. Ik weet niet hoe die nog effect kan hebben op 11 juni 2011. Wellicht met een tijdmachine. Voor de rest heb ik niets gezien, helemaal niets. Oh ja, er zou nog iets overlegd worden met de veehouderijen, want 134 grote veehouderijen zijn een grote oorzaak van de fijnstofvervuiling, met name in Brabant en omstreken, waardoor wij niet aan de normen voldoen. Wat gaat de staatssecretaris daaraan doen? Waar is het plan? Het plan komt op 1 juni, las ik ergens. Dan heeft hij nog tien dagen om het in te voeren, uit te voeren en tot succes te laten leiden. Om te illustreren dat dit geen abstracte discussie is over cijfers en rapporten van het RIVM: honderden zo niet duizenden mensen maken zich ernstig ongerust over de luchtvervuiling die optreedt bij de A50 bij Beuningen. Het kabinet had daar ooit schermen beloofd. Toen was het nog niet eens zo erg, nu is die weg nog drukker. Waar zijn die schermen?

Wanneer komen die? Kan het kabinet de mensen in Beuningen geruistellen? Ik noem het als voorbeeld om te bezien of het kabinet een concreet idee heeft over de vraag hoe wij de Nederlandse lucht, de longen van mensen, schoner gaan krijgen. Ik hoor graag een concreet antwoord daarop.

De **voorzitter**: U hebt nog 30 seconden, mijnheer Samsom.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat gaan wij dan snel doen, met die scholen. Wij hebben daar gisteren over gesproken. Laat duidelijk zijn dat op een school de norm niet mag worden overschreden. Dat was ook de intentie, de bedoeling, de geest zo u wilt, van de AMvB die indertijd is uitgebracht. De letter ervan deugt kennelijk niet. Die conclusie moet je hier dan ook trekken. Wij moeten dus op zoek naar een intelligentere manier om de norm wel op te leggen aan die scholen. Er moet worden gemeten op het relevante punt en op het relevante tijdstip. Er moeten prognoses gemaakt worden over het mogelijk drukker worden van die weg. Pas als op het relevante punt, op het relevante tijdstip en met de juiste prognose aan de norm wordt voldaan, mag er een school worden gebouwd. Ik heb mij laten vertellen dat het dan heel zeldzaam wordt dat er een school gebouwd kan worden binnen 300 meter van een snelweg. Ik kan mij voorstellen dat dit ergens in Friesland mogelijk is. Ik wil deze intelligente weg nog één keer behandelen. Ik hoop dat de minister of de staatssecretaris ons wil toezeggen dat de AMvB op dit punt wordt aangepast, want dat zal nodig zijn.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Volgens mij zitten de heer Samsom en ik redelijk op één lijn. Ik begrijp echter één ding niet. Waarom is de intelligente discussie waarover hij nu spreekt twee jaar geleden niet gevoerd, toen de AMvB werd ingevoerd door zijn minister?

De heer **Samsom** (PvdA): Dan zitten wij in hetzelfde schuitje, want het was ook uw minister. Volgens mij werken we in dit soort kabinetten altijd zo. Toen werd opgeschreven dat als je binnen 300 meter van de snelweg een school wilt bouwen, je al die trucjes van salderen en zo niet mag toepassen. Dat leek ons een mooie uitzondering op al die andere gebieden in Nederland waar je die trucjes wel mag toepassen. Maar helaas zijn er kennelijk nog andere trucjes – ik word ook elke dag wijzer – en die trucjes heb ik nu doorgekregen: meten over een 24-uursgemiddelde of over een weekgemiddelde of in het weiland achter de school. Dat soort trucjes moeten we er nu uitsnijden.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Ik mag dit dus «voortschrijdend inzicht» noemen?

De heer **Samsom** (PvdA): Ja, zoals ik dat ook van u zeg. Volgens mij kunnen wij elkaar daarmee complimenteren, maar dan wordt het allemaal zo klef.

De heer **Leegte** (VVD): De heer Samsom sprak gisteren grote woorden over het Astma Fonds en de scholen. Hij doet nu ontzettend dapper. Twee jaar geleden, toen hij zelf verantwoordelijkheid had kunnen nemen en had kunnen stemmen voor de motie van de SP, gaf hij niet thuis. Nu moet het ineens anders. Ik vind dat gek. Ik stel een concrete vraag. Het Astma Fonds kon mij geen antwoord geven, maar de heer Samsom wel. Om hoeveel scholen gaat het? Is het nu echt een probleem? Om welke nieuwe scholen gaat het en hoeveel zitten er binnen de normen?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik zou nog steeds niet voor de motie van de SP en GroenLinks stemmen, omdat – vergeeft u het mij – ik op zoek ga naar

een intelligente oplossing voor een probleem. Wat GroenLinks en de SP voorstelden, kan ik mij goed voorstellen als uiterste, laatste paardenmiddel, dat vervolgens in Europa tot een heilloze juridische weg gaat leiden. Maar als het moet, doen we het. Ik denk echter dat een slimmere oplossing mogelijk is. Ik hoop dat de andere leden het met mij eens zijn. U vraagt om hoeveel scholen het gaat. Ik denk dat elke wethouder die in paniek is over dit verhaal omdat hij een school gepland had binnen die 300 meter, mij vanochtend gebeld heeft. Het gaat om een tiental scholen die nu gepland zijn binnen 300 meter van een snelweg. Er staan er al veel meer. Maar goed, over het afbreken van oude scholen kunnen we een heel debat voeren, maar ik wil graag dat kinderen les krijgen. In die afweging zit ik.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. De ChristenUnie hecht groot belang aan het NSL. Daarom vinden wij ook dat er alles aan moet worden gedaan om de doelen te behalen. Hoeveel prioriteit geeft het kabinet aan dit onderwerp? Het bereiken van de doelen lijkt nu erg ver weg. De tegenvallers stapelen zich op. De correctie voor fijnstof, die tot vorig jaar werd toegepast, mag nu weer niet. Ik ben benieuwd of de rekenmodellen daar inmiddels op zijn aangepast. De motoren stoten weer meer uit dan gedacht. Daar komt bij het schrappen van de kilometerbeprijzing en de invoering van de 130 km/u. Kortom, wij raken er eerder nog verder vanaf dan dat wij er dichterbij komen. Ik ben benieuwd wat het kabinet daaraan denkt te gaan doen, ook gelet op de beperkte tijd die er nog is in het kader van het afgesproken tijdpad.

De heer Jansen noemde het voorbeeld van de A2 en de files die er wel staan en er niet zouden zijn. Dat geldt ook voor de A12. Het is ons opgevallen dat Rijkswaterstaat de saneringstool voor de snelwegen rondom Utrecht niet goed heeft ingevuld. We willen weten of dat voor andere plekken ook is gebeurd. Dergelijke fouten hebben gevolgen voor het NSL en daar gaan ook weer allerlei andere berekeningen van uit. Ik krijg graag opheldering op dit punt.

De monitoringtool van het NSL hangt aan elkaar van aannames. Dat kan ook niet anders. Er zijn wel verbeteringen mogelijk en nodig, bijvoorbeeld voor de verkeersmodellen. Nog steeds verdwijnen honderden tot duizenden motorvoertuigen als ze een gemeentegrens passeren of op een snelweg rijden. Wat wordt hieraan gedaan? Waarom is er niet één database met verkeersgegevens? Verkeersgegevens uit verkeersmodellen zijn namelijk een belangrijke basis voor de berekening van de luchtkwaliteit. Wij vragen ook om de invoergegevens van de luchtkwaliteitsberekening onafhankelijk te controleren.

Mijn tekst over de milieuzones kan ik schrappen. Er zijn al vragen over gesteld. Ik sluit mij bij de andere sprekers aan, met name bij mevrouw Van Tongeren.

Ik kom op de nieuwe normen voor fijnstof en de vervanger van NO₂. De Kamer heeft de regering gevraagd onderzoek te doen naar nieuwe normen voor fijnstof en andere emissies. De regering geeft aan dat zij op de evaluatie in 2013 en op eventuele nieuwe normen uit Europa wil wachten. Wij pleiten voor een actievere inzet van het kabinet en te investeren in onderzoek naar een geschikte gezondheidsindicator en daaraan gekoppelde normen. Voor fijnstof is bijvoorbeeld zwarte rook een betere indicator en die kan tegenwoordig ook goed gemeten worden. We roepen het kabinet ertoe op om zich daar ook in Europa sterk voor te maken.

Een vergelijkbare discussie is er over NO₂. Eigenlijk is NO₂ slechts een aanwijzing dat er andere schadelijke emissies vrijkomen. Ondertussen doet de automobielbranche er alles aan om én zuiniger te rijden én minder NO₂-emissies te produceren. Dat zegt echter niets over de andere emissies. Is het wel verstandig om veel geld te investeren in het terug-

dringen van de concentratie NO₂ als je weet dat die steeds minder goed een indicator is voor het bepalen van de luchtkwaliteit? Wij zijn tevreden met de aanscherping van de normen voor emissies van schepen. Is het kabinet bereid om de Kamer jaarlijks te informeren over de tussenresultaten? Wij realiseren ons dat de evaluatie van de VERS-regeling (Vervanging en Retrofit Scheepsdieselmotoren) destijds een aantal zaken boven heeft gebracht die wij als kinderziektes typeren. Mijn fractie is ervoor om het besluit van het vorige kabinet om er geen vervolg aan te geven, te heroverwegen en te komen tot een nieuwe VERS-regeling die rekening houdt met de problemen van de eerste regeling. Het is van belang dat de duurzame binnenvaart gestimuleerd wordt.

Wanneer stuurt het kabinet zijn opinie naar de Kamer over nieuwe Europese normen voor de uitstoot van brommers?

Er was een tijdelijke sloopregeling voor personen- en bestelauto's. De regels zijn redelijk nageleefd. Kan de staatssecretaris zeggen hoeveel vervuilende auto's uit het autopark zijn gehaald? Is dit ook vooral in de zwaar belaste gebieden? Hoe effectief is de sloopregeling geweest? Mooi dat wordt gewerkt aan de duurzame truck van de toekomst. Mijn fractie wil dat er hierbij meer nadruk komt op het stimuleren van kansen in plaats van op het stimuleren van wat al bewezen is. Kortom, wij zien mogelijkheden. Ook in het kader van het bereiken van eerdergenoemde doelstellingen, die helaas eerder verder van ons af komen te liggen dan dat ze dichterbij komen. Dat laatste moet ons streven zijn.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Vroem vroem, lekker scheuren, zo beloofde het kabinet. We zouden 130 km/u gaan rijden, maar indachtig Marco Borsato: dromen zijn bedrog. Want op 1 maart kan 130 alleen op de Afsluitdijk. Voordat je bent opgetrokken, moet je alweer afremmen. Dit is letterlijk een kabinet van hollen en stilstaan, van eerst doen en dan pas denken. Zo bleken de 3 000 agenten virtueel en zo blijkt 130 rijden een fata morgana.

Het staat niet bovenaan ons lijstje, maar D66 is niet tegen het verhogen van de maximumsnelheid. We willen wel dat dit goed doordacht en onderbouwd gebeurt met het oog op gezondheid en veiligheid. Toen het regeerakkoord geschreven werd, had het kabinet de boel nog niet op orde. Er was niet goed onderzocht of 130 km/u eigenlijk wel kon. Sterker nog, de voortekenen waren negatief. Nu staat zwart op wit dat die maatregel niet kan. Of kan de minister dat hier en nu ontcrachten? Ik kom op de lucht zelf, want daar gaat het om. Er is een spanningsveld tussen sneller scheuren en schone longen. Dit kabinet kiest voor het eerste zonder het laatste zeker te stellen. D66 maakt zich zorgen over dierproeven en proefdieren, maar dit kabinet experimenteert met mensen. Het legt de longen en oren van omwonenden in de waagschaal. Hoe zit het met de verkeersveiligheid? Laten we eerst dat eens goed uitzoeken, want in dit geval gaat zorgvuldigheid letterlijk voor snelheid. Het gaat om een snelheidswinst die minder is dan de spreektijd in dit AO. We moeten dus goed nadenken over de vraag hoeveel dat ons waard is. Hoeveel kortademigheid is de snelheidsverhoging de bewindspersonen waard? Hoeveel verkeersongelukken mogen die luttele seconden kosten? Wanneer gaat de minister eens informeren over de snelheidsproef? Wat zijn de gevolgen voor de volksgezondheid en de veiligheid? Hoeveel is de minister kwijt aan compensatiemaatregelen voor geluid en luchtkwaliteit? Twee jaar geleden heeft Europa ons uitstel verleend om te voldoen aan de normen voor fijnstof en stikstofdioxide op basis van het NSL. Als ik de balans opmaak, blijkt dat de uitstoot van Euro 4- en Euro 5-motoren niet heeft opgeleverd wat we hoopten. Waarom dan alles inzetten op de nieuwe Euro 6-motoren? De heer Leegte kon dat net niet aan mij uitleggen, maar hopelijk kan de staatssecretaris dat straks wel.

De kilometerheffing is de meest effectieve maatregel maar die wordt niet uitgevoerd, terwijl daar wel mee gerekend wordt in alle modellen. De lokale programma's uit het NSL lopen niet lekker. De milieuzones werken, maar het carpoolen met schoolkinderen bijvoorbeeld niet. Van de 611 lokale projecten die er waren, zijn er vijf afgerond. Dat zegt eigenlijk al genoeg. Uit onderzoek naar de gevolgen blijkt dat de toename van schadelijke deeltjes er gewoon is: CO₂, NO_x en PM10, oftewel koolstofdioxide, stikstof en fijnstof. Dat verhoogt het risico van het overschrijden van de Europese normen. We moeten al in juni aan de Europese richtlijn voor fijnstof voldoen. In 2015 komt er nog een. Dit kabinet wil geen kilometerheffing, maar er is wel mee gerekend. Hoe zit dat? Hoe zetten we dat recht? Kan het juridisch eigenlijk nog rechtgezet worden? Als het NSL een bankrekening was, stond de minister rood. Toch heeft ze een impulsaankoop gedaan, want die 130 km/u leek natuurlijk een prachtig cadeau. Maar onder het pakpapier schuilt een dode mus. Daarom stel ik nog een aantal feitelijke vragen aan de minister en de staatssecretaris. Wat bedraagt het negatieve saldo van het NSL? Kan de minister dit voor juni gedegen onderbouwen? Hoeveel kilometer snelweg en stadsstraat voldoet niet aan de normen? Wat betekent dit bijvoorbeeld voor toekomstige bouwprojecten? Welke maatregelen neemt de minister om ervoor te zorgen dat we de norm toch halen? Gaat het kabinet bijvoorbeeld de kans van elektrisch vervoer beter benutten? Wat gebeurt er als Nederland na 11 juni door Europa in gebreke wordt gesteld als het de Europese normen niet haalt? Wat gaat dit de hard rijdende Nederlander dan kosten? Tot slot, wat gaat de minister doen voor kinderen die op een school zitten binnen 300 meter van de snelweg? Daar hebben mijn collega's gelukkig ook al vragen over gesteld.

De **voorzitter**: De bewindspersonen gaan gelijk antwoorden. Ik stel voor dat zij dat binnen een uur proberen te doen, zodat wij nog een goede tweede termijn kunnen hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik kan heel kort zijn. De meeste vragen zijn aan de staatssecretaris gesteld. Ik wil wel ingaan op de vraag aan de staatssecretaris of infrastructuur en milieu wel samengaan. De staatssecretaris werd zelfs even «assistent» genoemd. Ik herinner de Kamerleden eraan dat de verantwoordelijkheden van een minister en een staatssecretaris voor de eigen portefeuille groot zijn in de staatsvorm die wij kennen. De staatssecretaris draagt eigen verantwoordelijkheid voor zijn terrein, net als de minister. De minister kan ook niet weggestuurd worden voor zaken die de staatssecretaris doet. Andersom overigens wel, de staatssecretaris let dus goed op. Er wordt wel eens gevraagd of milieu niet ondersneeuwt bij infra als we bij de staf zitten. Ik denk juist dat het goed kan zijn als een terrein een eigen bewindspersoon heeft, omdat je er dan veel meer aandacht aan kunt besteden dan als alles onder één minister zou vallen. I en M samen in één ministerie is juist een mooie aangelegenheid. De discussie over de verschillen komt dan goed bij elkaar. Wij stimuleren dat intern en proberen daar waar er verschillen zijn, die kenbaar en inzichtelijk te maken binnen de eigen organisatie. Juist omdat je bij elkaar zit, kun je sneller besluiten en voorkom je dat je al te lang in de loopgraven blijft zitten. Ik vind het juist een prachtige combinatie, waarbij zowel de belangen op infrastructureel gebied als de belangen op milieugebied goed gewaarborgd worden. Ik heb maar een aantal vragen van de leden gehad. Het merendeel ging over het NSL. Daar zal de staatssecretaris op antwoorden. Heel soms is er een verweving en zal ik bezien of ik toch iets over een onderwerp zeg, al komt het merendeel dan straks nog aan de orde.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Allereerst signaleer ik dat de verantwoordelijkheid voor milieu nu is gedegradeerd tot het niveau van staatssecretaris.

In het vorige kabinet lag het op ministersniveau. Het lijkt mij toch een klein verschil maken of je wel of niet bij de ministerraad zit. Beide taken, het reserveren van extra asfalt en beton en het controleren van de handhaving van milieunormen, zitten in één ministerie. Is het dan niet verstandiger dat bijvoorbeeld de handhavende taken op het gebied van infra bij een zbo (zelfstandig bestuursorgaan) worden ondergebracht of in ieder geval op wat grotere afstand staan van de bewindspersonen die er ook belang bij hebben dat er extra infra wordt aangelegd?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik heb het gevoel dat ik daar net al op heb geantwoord. Ik ben jarenlang staatssecretaris geweest. Ik vind dat je geen onderscheid zou moeten maken tussen of iemand minister of staatssecretaris is op enig terrein. We hebben het formele onderscheid dat de minister eindverantwoordelijk is voor alles wat er in een ministerie gebeurt, maar het is niet zo dat iemand onder de noemer «minister» of «staatssecretaris» beter een terrein kan verdedigen. De heer Atsma wordt net zo serieus genomen in de Milieuraad als ik staatssecretarissen van andere landen in de Transportraad serieus neem wanneer zij daar een bijdrage leveren namens hun land. Ik ben het dus absoluut niet met u eens. Wat de onafhankelijkheid betreft: wij hebben onafhankelijk toezicht bij de inspecties. Ik kan daar geen beleidsmatige invloed op uitoefenen. De inspecties moeten conform de regels toezien op ons handelen, of het nu gaat om de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor infrastructurele maatregelen of de VROM-Inspectie voor milieumaatregelen. Die onafhankelijkheid is dus geborgd in onze organisatie.

De heer Paulus Jansen (SP): Als het zo is als de minister zegt, vraag ik mij af waarom we niet alleen ministers hebben. Ik ga ervan uit dat een van beide bewindspersonen straks ingaat op het fenomeen schoonrekenen en alle varianten daarop die hier gepasseerd zijn. Dat is namelijk de concretisering van de algemene vraag die ik aan beide bewindspersonen gesteld heb.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik zal kort iets zeggen over de monitoringtool en over het voorbeeld dat u gaf van de A2. De heer Atsma zal in algemene zin iets zeggen over NSL en de modellen die daaraan ten grondslag liggen.

Voorzitter: Ik begin met de groene apk. De SP-fractie vraagt wanneer die er komt. Voor de zomer is de evaluatie klaar. Dan zal ik de Kamer informeren. Ik verwacht dat de modernisering van de apk evenals de vergroening ervan per saldo zal leiden tot een vermindering van de administratieve lasten. Want als de auto niet wordt goedgekeurd, kan dat eerder leiden tot reparatiekosten, maar dat is dan ook terecht. Er zit dus wel een kostenkant aan. Ik kom hier dus op een ander moment op terug.

Mevrouw Van Tongeren vraagt waarom geen apk voor bromfietsen wordt ingevoerd. De groep van bromfietsopvoerders houden wij met een apk niet tegen. Het is een bepaald deel van de jeugd dat de kneepjes van het vak precies kent en ervoor zorgt dat voor de apk de bromfiets niet is opgevoerd, om de dag erna weer keihard te knallen. Ik zou dan één miljoen bromfietsbezitters opzadelen met een apk, terwijl het overgrote deel van de bromfietseigenaren zich netjes aan de regels houdt. Ik probeer dus iets anders. Ik ben in overleg met de branche om te bezien wat kan worden gedaan aan de specifieke problematiek van de opgevoerde bromfietsen. Ik heb daar in het AO over verkeersveiligheid ook al een en ander over verteld. Er is een aantal mogelijkheden waarmee wij willen proberen mensen die hun bromfiets opgevoerd hebben, sneller aan te pakken, zowel op technisch als op juridisch vlak.

De voorzitter: Wanneer horen wij daar meer over, minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb in het AO over verkeersveiligheid gezegd dat ik in maart kom met de «scooterbrief». Daar zal het in staan.

Voorzitter. De ChristenUnie-fractie vraagt hoe wij willen omgaan met de VERS-regeling. Wij hebben de regeling geëvalueerd. In overleg met betrokken actoren hebben we de VERS-regeling per eind 2010 stopgezet. We willen een effectief vervolg geven aan het programma om milieuveterplannen voor binnenvaartschepen te kunnen realiseren. Die willen we in het voorjaar laten starten. Die zullen dan weer doorlopen tot medio 2013. In de begroting van 2013 moeten we aangeven of we nog verder gaan. De heer Slob verwijst naar slechte ervaringen met de eerste VERS-regeling. Ik ken niet de hele evaluatie uit mijn hoofd. Als de heer Slob er opmerkingen over heeft die ik voor het vervolgprogramma in gedachten moet houden, hoor ik dat graag.

De **voorzitter**: Ik memoreer dat de VERS-regeling onlangs op de agenda voor het AO over de binnenvaart stond. Desondanks geef ik de heer Slob gelegenheid tot een toelichting.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter, u hebt gelijk, maar toen hebben we ook veel andere dingen besproken. We spreken nu over luchtkwaliteit en mobiliteit en de VERS-regeling hoort hier onlosmakelijk bij. De reductiecijfers na de oude VERS-regeling vielen tegen. Ik heb de minister echter goed begrepen. Er wordt een vervolg aan gegeven. Er komt een geactualiseerde regeling. Daar worden financiële middelen voor vrijgemaakt en in de binnenvaart kan men daar op rekenen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Klopt. Voorzitter. De CDA-fractie vraagt naar mogelijke innovaties naast het NSL. Zij vroeg onder meer naar de aanbesteding van het ov en of die een kans biedt op schoner rijden. Ik denk zeker dat het tot de mogelijkheden behoort. Het zal aan de gemeenten zijn om hun aanbestedingen vorm te geven en daarin eisen te stellen. Het zijn vooral de gemeenten die nog problemen hebben op het vlak van uitstoot. Het is voor hen dus interessant om te bekijken wat ze kunnen doen en wat ze kunnen vragen bij de aanbesteding van het ov.

Er is een vraag gesteld over de schermen bij Beuningen. Dat hoort bij het NSL, maar omdat ik onlangs zelf een brief heb gestuurd naar Beuningen, is het goed dat ik op deze vraag antwoord. Op basis van de huidige inzichten – ik doel op de NSL-monitoring 2010 – hebben wij op twee locaties langs de A50 schermen voorzien. Een uitvoeringsbesluit over de realisatie van de schermen wordt uiterlijk eind van het jaar genomen op basis van de NSL-monitorrunde van 2011. Dan kunnen we nog de laatste inzichten van 2011 erbij betrekken en realiseren waar de gemeente behoefte aan heeft. Dat hebben wij ook laten weten aan Beuningen. Eenzelfde brief is naar Ridderkerk gegaan. Dat is namelijk de enige andere gemeente waarin dit aan de orde is. Dat is op tijd voor de deadline van de NO₂, want die is 1 januari 2015.

De heer **Samsom** (PvdA): Wat u nu vertelt stond ook in de brief, maar toch dank. De essentie van mijn opmerking was dat uw formulering in Beuningen en in Ridderkerk de nekharen overeind hebben doen staan. U suggereert er namelijk mee dat het ook nog wel eens zo zou kunnen zijn dat de schermen er helemaal niet komen. Ik wijs u erop dat we ook nog zoiets hebben als fijnstof, en dat beide stoffen tegelijkertijd uit dezelfde uitlaat komen. In beide gevallen hebt u een deadline en die ene ligt al in juni.

De **voorzitter**: Ik wijs u erop dat u moet spreken via de voorzitter.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor fijnstof zitten we binnen de normen. Dat is dus geen probleem. Ik verwacht niet dat wij geen schermen hoeven te realiseren. Ik ga er dus van uit dat we schermen moeten realiseren. Maar andersom wil ik de heer Samsom vragen: u vraagt mij toch niet om schermen neer te zetten als ze niet nodig zijn?

De heer **Samsom** (PvdA): U hebt die schermen jaren geleden toegezegd, of in ieder geval uw ambtsvoorgangers. Dat type beloftes telt ook. Dat weet u donders goed. U moet dat in de overweging meenemen. Temeer omdat de reden dat u misschien besluit om geen schermen aan te leggen, gelegen zou kunnen zijn in het feit dat de concentratie-inschatting verandert van 40,7 in 40,2. Dan passeert u vast een magische grens waardoor geen schermen meer hoeven worden aangelegd. Ik denk echter niet dat we op die manier politiek moeten gaan bedrijven en met beloftes aan mensen om moeten gaan. U hebt de schermen toegezegd. Ze zijn daar hoe dan ook zeer nuttig. Of ze juridisch noodzakelijk zijn, mag u zelf uitzoeken, maar bouwt u ze alstublieft.

De **voorzitter**: Mijnheer Samsom, ik vraag u opnieuw om via de voorzitter te spreken. U zit langer in het parlement dan deze voorzitter. Ik hoor dat graag terug in uw betogen.

De heer Slob heeft een vraag op hetzelfde punt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik sla ook even aan als het om Ridderkerk gaat. Mijn fractie heeft daar in de vorige kabinetsperiode een aantal keren aandacht voor gevraagd. Sterker nog, wij wilden dat het besluit naar voren werd gehaald, niet alleen vanwege het voldoen aan de NO₂-norm, maar ook vanwege de akoestische werking van de schermen. De problemen zijn echt heel groot. Ik wil daarom geen onduidelijkheid over het feit dat de schermen er komen, even los van de vraag of het sneller kan dan gepland was.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, ik ga ervan uit dat de schermen er komen. Er is tot nu toe namelijk geen indicatie dat ze niet noodzakelijk zijn. Je moet besluiten op basis van de laatste gegevens, omdat je dan het beste werk levert. Ik ben het echter niet eens met de heer Samsom dat beloftes uit het verleden ter oplossing van een probleem alsnog gestand moeten worden gedaan als het probleem er niet meer is. Daarover verschillen wij van mening. Voor Ridderkerk geldt hetzelfde. Ik ga realiseren wat we beloofd hebben en zoals ik het in de brief aan beide gemeenten heb opgeschreven. Ik heb ook met de wethouder van Beuningen gesproken. De heer Samsom zei dat ze daar op hun achterste benen stonden, maar dat was niet mijn impressie toen ik de wethouder vertelde hoe wij het ongeveer gingen aanpakken.

Voorzitter. Ik kom bij een van de wat lastiger onderwerpen en dat is de monitoringtool. De staatssecretaris gaat er in algemene zin op in. Ik beantwoord de vraag van de heer Jansen en mevrouw Van Tongeren hoe die tool nu eigenlijk werkt. In een monitoringtool betekent een stagnatiefactor van nul niet dat er geen file is. Ik denk dat daar het misverstand in zit. De stagnatiefactor wordt afgeleid van de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer op de weg en de capaciteit op de weg. Dat is de zogenaamde intensiteit/capaciteitsverhouding. Als die onder 0,8 uitkomt, zet het model de stagnatiefactor op nul. Dat neemt niet weg dat er in het verkeersmodel wel degelijk een aantal voertuigen in de file berekend wordt en dat er bij toedeling van het verkeer op het netwerk rekening mee wordt gehouden dat er files zijn. Een stagnatiefactor van nul betekent niet dat er nul aan files wordt meegenomen. We kunnen natuurlijk allemaal met onze eigen ogen zien dat die files er gewoon zijn.

Hoe is het model ooit ontstaan? De NSL-monitoringtool is een aantal jaren geleden formeel goedgekeurd door de minister van VROM. In 2009 is de tool door het Planbureau voor de Leefomgeving beoordeeld en voldoende bevonden, inclusief de onderliggende verkeersmodellen. Ik wil de indruk wegnemen dat met verkeerde modellen wordt gewerkt of dat situaties worden voorgespiegeld die niet kloppen. Wij hebben het netjes conform de modellen gedaan. Ik denk dat de verwarring is ontstaan door het woord «stagnatiefactor», maar dat is dus niet hetzelfde als een file. Dat is mijn antwoord voor specifiek het wegendeel. De leden hebben meer vragen gesteld over de monitoringtool. De staatssecretaris beantwoordt die straks.

Ik kom bij de 130 km/u. Ik heb in allerlei kranten en programma's gezien waar de wegen zouden komen waar we 130 km/u gaan rijden. Ik heb ook al een heleboel Kamerleden zien reageren op dat nieuws. Dat was echter voorbarig. Er was een brief uitgelekt die nog niet volledig was. Ik kom er over niet al te lange tijd op terug. Ik kan dus ontkrachten dat het alleen daarom ging. Ik kom nog terug bij de leden over waarom het dan wel ging. Er is gevraagd hoe ik ermee omga. Ik start met een aantal experimenten omdat ik vind dat ik dit zorgvuldig moet doen. Ik wil ook bekijken wat de effecten zijn van mijn beleid. Je kunt zeggen: gaat het wel snel genoeg en zijn het allemaal loze woorden? Ik vind juist dat je het zorgvuldig moet doen en moet starten met een aantal experimenten, voordat je het overal toepast. Dat is een.

Het tweede is dat ik daarbij, zoals ook in het regeerakkoord staat, rekening houd met de normen voor verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid en Natura 2000. Dat zijn allemaal normen waarmee we aan de slag moeten. Er is gevraagd hoeveel veiligheidsproblemen de maatregel mij waard is. Wij hebben gewoon normen waaraan wij ons met elkaar moeten houden. De vraag wanneer ik op welke snelwegen een hogere snelheid kan toestaan, bezie ik binnen die normen. Ik zal daar op een later moment met de Kamer over communiceren.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister ontkracht iets, maar niet datgene wat ik haar gevraagd had om te ontkrachten. Ik had haar namelijk gevraagd om te ontkrachten dat zwart op wit staat dat 130 km/u gewoon niet kan. Dat ontkracht zij dus wel?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Je kunt prima 130 km/u rijden op een heleboel wegen. Je moet wel per weg uitzoeken wat het betekent voor eventuele investeringen in verbetering van de luchtkwaliteit of in de geluidsproblematiek. Waar kun je het invoeren zonder dat je extra maatregelen moet nemen en waar niet? Het is uiteindelijk ook een politieke afweging: waar is het me waard om het te doen en waar levert het te veel nadelen op? Ik ontkracht dus zeker niet dat het kan, maar een van de redenen voor mij om te starten met experimenten is om juist heel goed de effecten ervan in beeld te brengen. Daarmee kan ik bezien waar we het uiteindelijk gaan doen. Ik ben overigens heel blij dat u expliciet zei dat u niet tegen 130 km/u bent.

De heer **Verhoeven** (D66): Graag gedaan. Ik heb daar een aantal voorwaarden aan gekoppeld. Daar gaat de minister gemakshalve aan voorbij, maar we zullen haar daar dubbel en dwars aan houden. De minister zegt dat er normen zijn waarbinnen wij moeten blijven en waaraan wij ons moeten houden: veiligheid, gezondheid, luchtkwaliteit, zelfs Natura 2000. Dat klinkt veelbelovend. Betekent dat ook dat als blijkt dat aan een van die normen niet voldaan wordt als er 130 km/u gereden wordt, er geen trucjes worden uitgehaald met opschuivende normen en nieuwe manieren van berekenen? Gaat de minister dan ook gewoon zeggen tegen hard rijdend Nederland, maar ook hopelijk gezond ademhalend Nederland: beste mensen, het spijt me, het kan niet? Kortom,

gaat de minister dan duidelijk maken dat het kabinet iets beloofd heeft wat misschien gewoon niet kan?

De **voorzitter**: De heer Samsom heeft een vraag op hetzelfde punt.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik zou het voor de eerlijkheid van beleid goed vinden als ik expliciet antwoord kan krijgen van de minister op de volgende vraag. Is het niet zo dat de minister start met experimenten omdat dit juridisch het enige artikel is waaronder je 130 km/u kunt laten rijden? Ze zegt dat ze het wil doen uit zorgvuldigheid en verantwoordelijkheid. Dat kan er ook nog bij komen. Dat neem ik de minister niet af. Maar is het niet gewoon zo dat de minister 130 km/u laat rijden als experiment, omdat het juridisch gezien de enige mogelijkheid is om de snelheid tijdelijk even op te hogen buiten het wettelijk kader om? De minister moet er eerlijk over zijn als dat toevallig zo zou zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begin met de vraag van de heer Verhoeven. Hij zegt dat ik voorbij ga aan allerlei vragen en dat ik gewoon moet toegeven dat het niet kan ...

De heer **Verhoeven** (D66): Sorry, maar ik moet de minister onderbreken. Dit is een totale verbuiging van mijn vraag en dan krijg ik een antwoord dat daar totaal niet op aansluit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Misschien kan de heer Verhoeven de vraag nog eens stellen. Ik interpreteerde de vraag namelijk zo dat hij mij uitlokte om te zeggen dat het niet kan.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik wil de minister niet uitlokken. De minister heeft een aantal normen genoemd waarvan ze heeft gezegd dat ze daarbinnen blijft: veiligheid, gezondheid, luchtkwaliteit en Natura 2000. Daar is ze heel duidelijk over geweest. Ik heb toen het volgende gevraagd. Mocht blijken dat we met 130 km/u op bepaalde plekken de normen overschrijden, gaat de minister dan tegen hard rijdend Nederland zeggen «beste mensen, we hebben iets beloofd wat niet kan en we gaan het niet doen», en dus niet allerlei trucjes in metingen en normeringen toepassen om het alsnog mogelijk te maken? Kortom, durft de minister ook bij het overschrijden van normen haar consequenties te trekken en dit plan in te trekken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb een nog veel slimmere manier om ermee om te gaan dan de normen aanpassen: mitigerende maatregelen nemen. Normen heb je om je aan te houden. Je kunt negatieve gevolgen mitigeren. Ik zal een voorbeeld geven. Als ergens sprake is van geluidsoverlast, kun je schermen plaatsen. Je kunt ook handhaven.

De heer Samsom vraagt of het nodig is om via een experiment te werken. Dat is zo. Ik heb dat eerder tegen de Kamer gezegd. Mij was gevraagd om de 130 km/u sneller te realiseren. Ik heb toen gezegd dat ik dat alleen kan doen via de experimentele weg. Daarna moeten AMvB's aanpassen om het voor vast te realiseren. Ik wil echter zelf ook experimenteren, omdat je daarmee de gevolgen goed in beeld kunt brengen. Het is een gevoelig onderwerp, dus ik wil per wegdeel weten wat de effecten zijn en hoe we daarmee om moeten gaan. Het gaat niet zozeer om hard rijden, het gaat erom dat je kunt doorrijden op die momenten dat het mogelijk is. Er zijn plekken in Nederland waar het nu al kan binnen de bestaande normen. Er zijn echter ook plekken waarbij we de normen dicht naderen en de vraag is of we dat met sneller rijden moeten laten vollopen of dat we liever meer auto's toestaan. Er zijn ook plekken waar het nu helemaal niet kan en niet wenselijk is. Je moet dat goed in kaart brengen. Nogmaals, het gaat mij

erom dat je kunt doorrijden. Het gaat dus niet alleen om 130 km/u, maar ook om van 80 km/u naar 100 km/u of van 100 km/u naar 120 km/u. Uiteindelijk kom ik daar bij de Kamer op terug. De afspraak is altijd geweest dat wij het doen binnen de bestaande normen.

De **voorzitter**: Ik sta alleen mevrouw Van Tongeren toe om te interrumperen. Daarna zal de staatssecretaris antwoorden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik stel nog een vraag over de monitoringtool. Voor geïnteresseerde gebruikers moet het helder zijn dat het klopt. Ik hoorde net tot mijn verrassing dat alles tussen de 0 en de 0,8 op 0 wordt gezet. Ik heb mij laten vertellen dat je, bijvoorbeeld tussen Utrecht en Breukelen, een waarde hebt van 0,04 en 0,004. Er is dus een precisie tussen de 0 en de 0,8 waarvan de minister net zei dat die er niet was. Daarbij: 100 000, 210 staat tot 11, je haalt er maar 13 af, dan kom je echt niet op 8. Dat is gewoon zo'n ongelooflijk verschil in verhoudingen. Aan de ene kant gaat het 3% naar beneden en andere kant gaat 120 000 met 13 auto's naar beneden. Als leek zie ik al dat dit niet kan kloppen. Als leken dit soort dingen uit het systeem halen, is het heel moeilijk om daarop te vertrouwen. Ik heb van geïnteresseerde burgers wel zestien van dit soort voorbeelden gekregen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik snap de vraag. Het specifieke geval van Leiden ken ik niet, dus ik zal dat moeten uitzoeken. Ik denk dat het ook goed is om uit te zoeken hoe mensen goede uitleg kunnen krijgen over het systeem. Dat is het allerbelangrijkste. Dan is er vertrouwen en kan men ook narekenen als er geen vertrouwen is, want dat komt natuurlijk ook nog wel eens voor. Het systeem moet inzichtelijk zijn voor belanghebbenden. Ik zal ernaar kijken.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan gaan we naar de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Voor ik begin met mijn algemene opmerkingen, ga ik in op de principiële vraag van de heer Jansen. De minister had die ook van een reactie voorzien. Zijn vraag kwam er letterlijk op neer: zijn het niet twee handen op een buik? Voorzitter, ik zou niet eens durven. Daarmee is wat mij betreft het antwoord gegeven. Het zijn totaal verschillende verantwoordelijkheden. De afwegingen ten aanzien van de milieuportefeuille en van datgene wat er aan mobiliteitsplannen wordt gemaakt, staan volstrekt los van elkaar. Dat is niet vreemd. De Kamer heeft daar zelf voor gepleit. We hebben eerder gezegd dat het eigen verantwoordelijkheden zijn. Dat laat onverlet dat juist de integratie binnen één ministerie heel praktisch kan zijn. Daardoor kun je onder meer dubbel werk voorkomen. Ik ben er dus erg voor. Tijdens het debat over de luchtvaartnota afgelopen maandag heb ik ook gemerkt dat je, juist doordat beide elementen op één ministerie verankerd is, zaken vanuit een integrale benadering kunt bekijken. Dat is winst. Voorzitter. Ik begin bij het NSL in algemene zin. Het is goed om te beseffen dat Nederland enkele jaren geleden op slot zat. Dat is uw Kamer niet ontgaan. Uw Kamer vond dat Nederland van het slot moest. Toen hebben wij de discussie met de Kamer gevoerd over de vraag waarop dat zou kunnen. Uiteindelijk heeft dat geresulteerd in het NSL. Dit is een breed gedragen samenwerkingsverband geworden inzake de luchtkwaliteit, zoals de naam al aangeeft. Wij vinden dat Nederland niet alleen hier, maar ook daar, van Noord naar Zuid en van Oost naar West, van het slot zou moeten. Dat stukje dejuridisering is gerealiseerd. Dat was een belangrijk argument voor ons om met het NSL aan de slag te gaan. De onderbouwing heeft vervolgens geleid tot de derogatie in Brussel, die ertoe leidt dat de toetsing door de rechter heel vaak geen probleem meer oplevert, terwijl deze vijf jaar geleden nog wel een groot probleem was. Ik

hecht eraan om dit te zeggen, omdat de Kamer daar uiteindelijk voluit voor heeft gekozen. Als ik even terugkijk naar waar we vijf jaar geleden stonden en waar we nu zijn, zeg ik dat de primaire doelen zijn gehaald. We hebben de beoogde derogatie verkregen. De rechter toetst nu projecten aan het NSL. Dat is winst. Als ik een stap verder maak en kijk naar de monitoring in 2010, kan ik niet anders dan zeggen dat we op de goede weg zijn als het gaat om de fijnstofproblematiek. We moeten de norm medio 2011 halen. De heer Samsom was er heel precies in en zei 11 juni 2011. Ik weet ook niet waarom het 11 juni is geworden, maar vermoedelijk is het op deze dag vastgesteld, omdat werd verwacht dat er dan iets te vieren zou zijn. Ik hoop ook echt dat we dat gaan halen. Er zijn wel een paar problemen, waar ik nog op terugkom. Door een aantal sprekers is erop gewezen dat we vervolgens de NO₂-norm moeten halen in 2015. Het is goed om dat onderscheid even te maken, omdat dat betekent dat we voor die NO₂-ambitie nog een tijdpad kunnen bewandelen. Ik zeg dat nog maar eens, want het is niet zo dat we aan alle aspecten van het NSL in juni moeten voldoen. Voor de NO₂-norm hebben we een tijdpad tot 2015. Er is gevraagd wie verantwoordelijk is voor de verschillende NSL-ambities. Ik zei al dat het een samenwerkingsproject is. Gemeenten, Rijk en anderen zijn daar samen verantwoordelijk voor. Wij hebben allemaal onze eigen plek in dat proces.

Dan kom ik even terug op fijnstof in het algemeen. Zoals de heer Samsom opmerkte, doet dat probleem zich vooral voor in een overzichtelijk aantal stallen in de pluimveehouderij. In die zin zeg ik dat we daaraan moeten werken. Er is gevraagd naar het plan van aanpak om deze problematiek op te lossen. Wij hebben samen met de sector die 145 bedrijven benaderd, voor zover mogelijk. Dat is vooral een gemeentelijke verantwoordelijkheid, want daar zit ook de vergunningverlening. Wij hebben daarbij verschillende handreikingen gedaan, zodat men de stal kan vernieuwen of verbouwen, gekoppeld aan een aantal criteria, waarbij te denken valt aan heel concrete bronmaatregelen, zoals verschillende soorten luchtwassers. Een van de problemen is dat de luchtwasser vaak wordt gezien als een soort haarlemmerolie, terwijl deze dat bepaald niet is. De ontwikkeling is nog volop gaande, maar het is goed om dit even expliciet te melden, omdat een aantal sprekers erop heeft gewezen dat het fijnstofprobleem zich vooral voordoet in de pluimveehouderij. Ik heb al gezegd dat je een handreiking kunt doen aan de desbetreffende ondernemers. Dat doen we samen met de organisaties. Er is ook een subsidiekader voor, waarvan volop gebruik wordt gemaakt. Als ik goed ben geïnformeerd, zijn er bij zeker een derde van de 145 bedrijven concrete bouwplannen. Een derde deel wil nieuwbouw. Dat is bepaald geen klein percentage. En dan heb ik het nog niet over bedrijven die in de stallen zelf zaken willen aanpakken.

Wat betreft de gemeentelijke verantwoordelijkheid kun je ook kijken naar wat er in de steden moet gebeuren. Daarvoor zijn maatwerkoplossingen denkbaar. Ik kom er straks nog op terug, met een paar suggesties voor mevrouw Van der Werf. De heer Leegte heeft gevraagd waar je bij de milieuzones aan moet denken en hoe je deze handen en voeten moet geven. Daarover zal ik zo direct nog een aantal opmerkingen maken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Is het luchtkwaliteitsplan nu afgehandeld of komt de staatssecretaris daar nog op terug?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik kom nog terug op de specifieke vragen hierover.

Mijn laatste inleidende punt. In het algemeen kun je zeggen dat het een rijksverantwoordelijkheid is, maar de gemeenten en de provincies hebben hierbij ook een belangrijke rol te vervullen. Die rollen komen nog wel terug bij de verschillende vragen die hierover zijn gesteld, zoals die van de heer Jansen over de problematiek van de scholen. De heer Samsom is

ingegaan op wat er een aantal jaren geleden op dit terrein is gedaan. Het Astma Fonds heeft gisteren op het Plein de looper uitgerold. Helaas werd deze opgerold toen ik aankwam voor een debat. Dat was jammer, maar de kern van de boodschap was helder: overheid, kijk nu eens wat er aan de hand is bij de bouw van nieuwe scholen. Beseffen wij voldoende wat zich in het leefmilieu van de scholen afspeelt, zijn wij voldoende alert op risico's als het gaat om fijnstof, waarvan wij eigenlijk willen dat het binnen de school niet aanwezig is? Ik heb uit de berichtgeving en uit de bijdragen van vanmiddag begrepen dat er eigenlijk geen scholen moeten worden gebouwd binnen een straal van 300 m. De heer Samsom zei terecht dat er enkele jaren geleden al het nodige aan is gedaan met een AMvB. Dat was eigenlijk een extra slot op de deur, om te voorkomen dat er dicht bij een drukke weg gebouwd zou worden. Dat slot op de deur is in principe juist door het NSL niet meer nodig, omdat er op grond van het NSL helemaal niet gebouwd kan worden als er sprake is van een te grote, schadelijke hoeveelheid stof. Ik denk dat het goed is om hier nog eens te benadrukken dat er op grond van het NSL alleen gebouwd kan worden als op basis van het meten en het weten en berekeningen duidelijk is dat dit zonder risico's kan gebeuren. In die zin begrijp ik heel goed waarom niet iedereen op voorhand zegt dat er een absoluut verbod moet komen. Wanneer op grond van onze eigen, Nederlandse berekeningen blijkt dat er probleemloos gebouwd kan worden, waarom zou je het dan niet toestaan? Dat slot zit dus nu al in de Nederlandse wetgeving verankerd via het NSL. Dat wordt nog eens bevestigd in juni, op de datum die de heer Samsom heeft genoemd.

Op grond van de huidige regelgeving is het in principe al niet mogelijk dat er wordt gebouwd. In die zin vind ik het een beetje spijtig dat het beeld wordt opgeroepen dat er massaal zou worden gebouwd, althans volgens de heer Samsom in tien gevallen, maar als iedere partij door tien wethouders van de eigen kleur wordt gebeld, dan tikt dat hard aan. Dan zou het inderdaad om een veelvoud daarvan kunnen gaan, maar dat kan in principe niet. Iedereen kan in principe vinden waar sprake is van een overschrijding van de hoeveelheid toegestane stof. Het is een heel transparant systeem. Ik zei al dat het is gebaseerd op meten en doorrekenen, aan de hand van modellen. Voor elke straat en voor elke wijk kun je precies zien wat er aan de hand is. Dat is een systeem waar het RIVM bovenop zit, als het gaat om het beoordelen van een en ander. Wat dat betreft is voor iedereen herkenbaar waar wat wel of niet kan.

Natuurlijk spelen gezondheidsaspecten een heel belangrijke rol bij de vraag of een school wel of niet bij een weg kan worden gebouwd. Daarom hebben we ook die criteria gesteld. Iedereen die een huis heeft bij een snelweg of een provinciale weg, kan op basis van dat transparante systeem bekijken of het handig en verstandig is om dat te doen. De schadelijkheid wordt beoordeeld op basis van structurele en permanente blootstelling. Bij de wijze van meten en berekenen moet niet alleen worden gekeken naar de piekbelasting, want dan zou in Nederland misschien nog op heel weinig plekken gebouwd kunnen worden, en dan maakt het niet eens uit wat je gaat bouwen. Je moet kijken naar de permanente, structurele blootstelling. Dat zit ook in de systematiek van het NSL.

De **voorzitter**: De heer Samsom is al door zijn interrupties heen, maar hij moet om 16.15 uur weg en heeft dus geen tweede termijn. Daarom geef ik hem nog de gelegenheid voor een heel korte interruptie.

De heer **Samsom** (PvdA): Allereerst wil ik de staatssecretaris vertellen dat ik ook door wethouders van een andere kleur wordt gebeld.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik had niet anders verwacht.

De heer **Samsom** (PvdA): Los daarvan. Ik was op zoek naar een intelligente oplossing, maar de staatssecretaris helpt niet, als hij zegt dat het NSL al genoeg slot op de deur is, want dat blijkt tot en met de Hoge Raad niet het geval te zijn. Daarom zocht ik naar een andere oplossing die het voor scholen en andere gevoelige bestemmingen onmogelijk maakt om de trukendoos van middeling over locatie en tijd open te trekken. Er moet gewoon worden gemeten waar het relevant is en op een manier die relevant is. Ik hoop dat de staatssecretaris daarin wil meedenken. Als dat allemaal niet kan, word ik gedwongen, met pijn in het hart, het spijt mij, om te komen met de lompe oplossing, maar er moet een oplossing komen.

De **voorzitter**: Er zijn drie woordmeldingen. Ik geef de staatssecretaris het woord, maar ik zie dat wij een beetje uit de tijd beginnen te lopen, dus ik vraag hem om kort en rechtstreeks te antwoorden.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik maak er bezwaar tegen dat de heer Samsom spreekt over een trukendoos, want nota bene de Hoge Raad heeft als geen ander het toetsingskader geaccepteerd. Ik vind het een beetje raar om te spreken over een trukendoos, terwijl Europa ons deze systematiek voorschrijft. Dat vind ik niet terecht. Tegelijkertijd zit dat slot wel degelijk op de deur.

De heer **Jansen** (SP): De redenering van de staatssecretaris is dat er bij die scholenrekenmethode niets aan de hand is en dat er gewoon houdt gebouwd kunnen worden buiten die 300 meterzone. De SP-fractie houdt staande dat er wel degelijk problemen weggecijferd worden met creatief rekenen. Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris de toezegging doet dat die rekensom aan de Kamer wordt voorgerekend voor alle genoemde locaties, langs de A12, de A2 en de A4. Daar laten we dan door een onafhankelijke partij op schieten. Ik heb aanvullend tegen de staatssecretaris gezegd dat er ook situaties zijn waarbij een school wordt gebouwd, maar dat daarna de intensiteit op die weg toeneemt, zodat de luchtkwaliteit alsnog slechter is dan de norm toelaat. Wat doet de staatssecretaris dan?

Staatssecretaris **Atsma**: Dat laatste zie je aan de hand van de monitoring van het NSL. Wanneer de luchtkwaliteit slechter wordt, kun je dat onmiddellijk via dat monitoringssysteem waarnemen. Het is niet zo dat wij een beetje aan die knoppen zitten te friemelen of te prutsen. Dat zijn echt de meet- en berekeningsgegevens op basis van de input van de overheden die het betreft. Voordat er misverstand ontstaat, als het gaat om scholenbouw, heb je natuurlijk altijd te maken met het bevoegd gezag. Dat is vaak de gemeente of een zelfstandig schoolbestuur. Ik heb al gezegd wat in algemene zin de lijn is. Dat is het criterium. Het NSL geeft die waarborg. Daar kan iedereen bijkomen. Wanneer er bouwplannen zijn of gebouwd wordt, kun je altijd aanvullend laten onderzoeken hoe het staat met de luchtkwaliteit op die exacte locatie. Daar is niets op tegen, dat kan iedereen doen, maar we hebben al de algemene monitoring voor die locatie. Als je dat als ouder of als schoolbestuurder niet vertrouwt, dan kun je dat zelf nog een keer expliciet aanpakken.

De heer **Jansen** (SP): Er zijn natuurlijk een aantal nieuwe scholen in die 300 meterzone. Er zijn ook heel veel scholen, waarschijnlijk meer dan 200, en kinderdagverblijven en andere gevoelige bestemmingen in die 300 meterzone. Even los van de discussie of die monitoring deugt, is mijn vraag aan de staatssecretaris wie het probleem oplost wanneer die norm overschreden wordt. Ik neem toch aan dat de staatssecretaris ook vindt dat dit probleem opgelost moet worden.

Staatssecretaris **Atsma**: Dan is het heel helder: dan kan er niet gebouwd worden. Als die norm wordt overschreden, kan er niet gebouwd worden.

De heer **Jansen** (SP): Er zijn 200 scholen en een paar honderd kinderdagverblijven die daar al staan. Wat gaat de staatssecretaris doen als de weg drukker wordt en de norm wordt overschreden? Of blijven die kinderen in de rotzooi zitten?

Staatssecretaris **Atsma**: Dan ga je er dus vanuit dat de fijnstofproblematiek zal toenemen. Ik hoop dat uit het vervolg van mijn betoog en uit datgene wat de minister heeft gezegd, duidelijk wordt dat wij er juist op uit zijn dat die fijnstofproblematiek wordt teruggedrongen. Daarvoor zijn een aantal maatregelen genomen en zullen nog meer maatregelen worden genomen. Ik zou nog kunnen spreken over Euro VI en Euro 6 voor vrachtwagens en personenwagens. Op initiatief van Nederland zijn de eisen daarvoor aangescherpt. Maar goed, ik ga er dus vanuit dat wij die slag naar voren maken. Dat is ook precies waar wij met z'n allen aan werken.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): De staatssecretaris zegt eigenlijk dat de AMvB niet eens helemaal nodig is, want wij hebben het NSL, en dat maakt het mogelijk om tegen te gaan dat er op een bepaalde plek boven de grenswaarde wordt gebouwd. Maar er is niet voor niets nog een AMvB over gevoelige plekken gekomen, waartoe scholen voor kinderen behoren. De feitelijke situatie is dat zij tussen half 9 's ochtends en 3 uur 's middags op school zitten. Welke waarborgen zijn er volgens de staatssecretaris in de meetmethode? Ik kan mij voorstellen dat het voor het NSL een algemeen gemiddelde kan zijn, maar mijn vraag is hoe in de meetmethode wordt gewaarborgd dat de grenswaarde bij deze gevoelige plekken niet wordt overschreden als de kinderen feitelijk op school zitten.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik herhaal wat ik heb gezegd over wanneer het echt schadelijk is; als het gaat om permanente blootstelling en dus niet om tijdelijke piekbelasting. Ik zag gisteren een item bij het Journaal over de bouw van een school waarbij ook binnenscholen aanvullende maatregelen worden getroffen. Dat zou kunnen. Ik heb gisteren meegekregen dat bestaande scholen op grond van de wetssystematiek één keer een uitbreiding kunnen hebben, als zij dat willen, maar dat staat los van de nieuwbouw. Bij nieuwbouw willen we dat die garantie er is. Die blijft er ook. Op verzoek van de Kamer is de door mevrouw Van der Werf genoemde AMvB een extra slot op de deur, om te voorkomen dat er risico's worden genomen, niet meer en niet minder. Ik herhaal dat het NSL echt het slot op de deur is. Als het niet kan, omdat de blootstelling onverantwoord hoog is, wordt er dus niet gebouwd. Als een schoolbestuur onverhoopt wel die plannen wil realiseren, gaat het onherroepelijk nat, omdat het dan niet kan. Ik kan het niet mooier maken. Verschillende sprekers hebben gewezen op de problematiek van crèches etc. Er is ook gevraagd hoeveel sportvelden er naast de snelwegen liggen. Dat zijn er ook meer dan 150. Hoeveel woningen staan er bij dit type wegen? Dat zijn er misschien wel meer dan honderdduizend. De ambitie is dat de fijnstofproblematiek zodanig wordt teruggedrongen, zoals terug te lezen is in de plannen van het kabinet, dat dit probleem op een overzichtelijke termijn, binnen een aantal jaren, in die zin niet meer aan de orde hoeft te zijn. Daar moeten we aan werken.

Voorzitter. De heer Leegte zei dat gemeenten gebruikmaken van mazen in de wet. Als wie dan ook gebruik maakt van mazen in de wet, weet ik dat er wat zwaait. Als je dat vaststelt, vraag ik om dan ook onmiddellijk namen en rugnummers te geven, zodat we kunnen optreden. Ik geloof er niets van dat er met de rechterlijke toetsing op de achterhand, op basis van het NSL, zo makkelijk gebruik wordt gemaakt van mogelijke mazen in de wet.

Dat kunnen we alleen maar radicaal van de hand wijzen. Dat accepteren we niet. Wanneer dat aan de orde zou zijn, denk ik dat we met z'n allen moeten ingrijpen, maar ik heb daar geen signalen van gekregen. Als er wordt gebouwd, is dat alleen omdat het verantwoord is en kan, en niet anders.

Ik heb geprobeerd om te achterhalen wat het feitelijke aantal kinderen is dat op scholen wordt gehinderd. Ik heb het Astma Fonds gevraagd om dat te verduidelijken. Ik kan geen hard cijfer geven. Dat werd wel aan mij gevraagd. Ik heb begrepen dat de gehanteerde cijfers zijn gebaseerd op CBS-cijfers uit 2007. Het zou ook een ander jaartal kunnen zijn, dat weet ik niet, maar voor zover ik het heb meegekregen is het geen hard cijfer. Als het wel hard zou zijn, wil ik graag heel concreet, heel precies weten om welke scholen het gaat, want dan zou je daadwerkelijk actie kunnen ondernemen. De discussie gaat nu over de nieuwbouw. Daarbij voorzie ik geen probleem op basis van het huidige NSL.

De heer Leegte en mevrouw Van der Werf hebben gevraagd wat er mogelijk is bij de milieuzones. Ik constateer dat de heer Leegte en mevrouw Van Tongeren een verschil van mening hebben, maar daar treed ik niet in. Misschien kan ik de heer Leegte in zekere zin geruststellen door te zeggen dat het kabinet eraan hecht dat er uniforme criteria gelden voor de wijze waarop je met de milieuzones moet omgaan, zodat het geen ratjetoe wordt in Nederland. Vervolgens zijn de gemeenten natuurlijk wel vrij om binnen de milieuzones zelf maatwerk aan te brengen. Wij hebben daar verschillende ervaringen mee. De ene gemeente is daar enthousiaster over dan de andere, dat is waar, maar het is een van de instrumenten die wij echt heel nadrukkelijk inzetten en waarvan we ook zeggen dat het kan werken.

Ik ben met de heer Leegte overigens van mening dat er natuurlijk veel meer dingen dienstig kunnen zijn bij het aanpakken van de problematiek, misschien ook op nationaal niveau. Hij heeft gevraagd welke brandstof-opties we hebben. Er zijn ook wat vragen gesteld over lpg.

In het algemeen is de overheid gehouden om de schoonst mogelijke vormen van brandstof te stimuleren. Dat doen we niet zozeer door te subsidiëren als wel door te faciliteren als dat kan en te helpen en te coördineren als dat moet. Ik wijs op het voorbeeld dat is genoemd van de elektrische auto's. De Dienst Rijkswaterstaat van ons ministerie heeft heel recent een zestal elektrische auto's in gebruik genomen, met de nadrukkelijke ambitie dat dit aantal binnen drie, vier jaar wordt opgevoerd naar 425. Dat type auto's kan niet door iedereen worden gebruikt, want het is vooral geschikt voor woon-werkverkeer. Op die manier kan de overheid haar voorbeeldfunctie gebruiken om te bereiken wat goed is voor de mens en voor de leefomgeving. Ik zeg erbij dat de problemen van de elektrische auto, de relatief korte actieradius en de lange oplaadtijd, daarmee niet zijn opgelost, maar de overheid kan daar proactief aan meewerken. In Brussel wordt bijvoorbeeld gewerkt aan verdere standaardisering van de oplaadsystemen. Dat zijn kleine punten, die wel helpen. Wat betreft de schone motoren en de schone energie heb ik al gewezen op de Euro 6-opties. Op dit gebied heeft Nederland niet niets gedaan, zeg ik tegen de heer Leegte. Wij verwachten daar echt slagen te kunnen maken.

Mevrouw Van der Werf heeft gevraagd naar de invulling van het beleid inzake bestelbussen, maar dat staat nog in de kinderschoenen. Naar aanleiding van de discussie die in december is gevoerd in de Europese Milieuraad, zijn de eisen voor de productie of fabricage van bestelauto's aangescherpt. Daarmee zijn ook weer grote stappen gezet.

Mevrouw Van Tongeren is in algemene zin ingegaan op de NSL-problematiek. Ik ben al ingegaan op de twee kernproblemen in Nederland. Voor de korte termijn moeten we het probleem van fijnstof in de pluimveesector oplossen. Voor de ietwat langere termijn, 2015, moeten we nog

een aantal slagen maken. Dat proberen wij vooral te doen via de automobilititeit, maar daar is de minister al op ingegaan. Ik vind dat er over zeezout een wat merkwaardige discussie wordt gevoerd. Het RIVM denkt met ons mee over hoe wij dat probleem kunnen oplossen, maar dat is voorwaar niet het grootste probleem. Zeezout komt van nature voor in Nederland. Zoals anderen rekening kunnen houden met de effecten van het Saharazand, is een flexibele manier van werken met dat zeezout denkbaar bij ons beleid. Ik ga ervan uit dat dit verder geen probleem oplevert.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Is de staatssecretaris bereid om te kwantificeren welke onzekerheden er mogelijkwijs in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zitten? Bij de algemene beschouwingen is de motie-Halsema c.s. aangenomen om bij Prinsjesdag natuur- en milieudoelen door te rekenen. Zou dit daar expliciet bij kunnen zitten? Wat betreft de zoutaftrek is de discussie niet of je deze moet hebben, maar het RIVM, het ECN, TNO en het Planbureau voor de Leefomgeving hebben allemaal gezegd dat de nu gehanteerde aftrek veel te hoog is. In Europa wordt gezegd dat het niet klopt om zoveel aftrek te hanteren. Daardoor komt dat programma ook in de problemen. Als het gekwantificeerd zou worden in een doorrekening met Prinsjesdag, hoeven we niet te kissebissen wie er gelijk heeft, maar dan zien we gewoon wat voor onzekerheden erin zitten en welke maatregelen de staatssecretaris daar tegenover stelt, zodat wij op tijd de Europese doelen en daarmee de schone lucht voor de Nederlanders gaan halen, want daarover waren wij het eens.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik herhaal wat ik over het zeezout heb gezegd. Wij hebben het RIVM gevraagd om te bekijken wat een praktische, pragmatische oplossing is voor het probleem van het zeezout. Ik heb ook gezegd hoe ik daarover denk.

Ik wijs erop dat de rapportages in de aanloop naar Prinsjesdag kunnen worden gekoppeld aan de al genoemde motie-Halsema. De minister-president heeft een toezegging gedaan over de wijze waarop deze motie wordt ingevuld. Daarin zullen de ambities die men in algemene zin, op globale wijze wil halen, zeker een plekje krijgen. Wij hebben het RIVM ervoor nodig om ze daaraan te koppelen, zoals men begrijpt. Tijdens het begrotingsdebat is al een vergelijkbare toezegging gedaan, maar die doe ik bij dezen nog een keer.

De heer **Leegte** (VVD): Mijn vraag was of de staatssecretaris ervoor wil zorgen dat we stoppen met het uitbreiden van die milieuzones, vooral wat betreft bestelbusjes, omdat het effect ervan zo gering is, zeker in het licht van de NO₂-discussie bij het RIVM. Wij hebben in verschillende debatten gesproken over het faciliteren van schone brandstoffen door de staatssecretaris. Kan hij binnenkort met een brief komen over het faciliteren van E85, elektrische auto's, lpg en CNG, wat mevrouw Van der Werf ook noemde?

Staatssecretaris **Atsma**: Dan moet ik uitkijken dat ik niet op het terrein van een andere minister zit. Het kabinet spreekt met één mond, maar de minister van EL&I is primair verantwoordelijk voor het elektrisch rijden. Ik ga ervan uit dat dit ongetwijfeld aan de orde komt in een van de eerstvolgende debatten die met hem over dit onderwerp worden gevoerd. Ik kan uit het blote hoofd wel wat stimuleringsmaatregelen voor het elektrisch rijden opnoemen, variërend van de fiscale vrijstelling tot het niet bijtellen van de bpm. Ik wil deze best op een rij zetten, maar ik meen mij te herinneren dat er heel recent nog vragen over zijn gesteld. Wij kunnen het antwoord daarop erbij halen en dan krijgt de heer Leegte dat uiteraard nog een keer toegezonden. Wij zijn met andere overheden aan het

inventariseren wat de precieze effecten zijn van bestelauto's. Wanneer de resultaten daarvan, die ook relevant zijn voor de fijnstofproblematiek, bekend zijn, kom ik daar uiteraard op terug.

De heer Leegte heeft ook een vraag gesteld over de NO₂-problematiek in het algemeen. Er vond een interessant debatje plaats tussen de heer Leegte en de heer Samsom, die terecht wees op het verzamelvat. NO_x kan wel degelijk gevolgen hebben voor de longen. De discussie die in andere landen over NO₂ wordt gevoerd, is ons niet ontgaan. Ik ga ervan uit dat wij er volop onze bijdrage aan leveren, wanneer die discussie in Brussel aan de orde komt. Daarover hoeft men zich geen zorgen te maken. Het is onverstandig om eenzijdig een van die pilaren onder het NSL uit te trekken, omdat daarmee alles op losse schroeven komt te staan. De juridische toetsing wordt daarmee ook ter discussie gesteld, en dat lijkt mij echt erg risicovol, want ik vind dat je even de knip moet maken. Je kunt erover discussiëren wat de feitelijke werking is van NO₂, maar je moet wel weten waar je aan begint voordat je zegt: wij trekken hem eruit. Die waarschuwing wil ik wel geven. Ik zou dat niet verstandig vinden, even los van de gezondheidsaspecten in algemene zin. Ik vind dat het te makkelijk en te kort door de bocht is om er een oordeel over te vellen.

De heer **Leegte** (VVD): De staatssecretaris beantwoordt de vraag hoe hij schone brandstof kan faciliteren met een antwoord over elektrische auto's, maar daar gaat mijn vraag niet over. Ik ben geïnteresseerd in bronmaatregelen voor schone brandstof, zoals CNG en E85. Dan gaat het over emissies en daarvoor is deze staatssecretaris verantwoordelijk. Hoe gaat hij stimuleren dat we naast schone auto's op grond van Euro 6 ook schone brandstoffen hebben en daarbij ook meer vaart maken met het meten van de luchtkwaliteit?

Staatssecretaris **Atsma**: Het belangrijkste middel dat je voor het stimuleren van schonere brandstof kunt inzetten is toch het verleiden van de weggebruiker om dat middel te benutten. Dat betekent dat er een taak is weggelegd voor andere overheden en voor producenten. De rijks-overheid kan ook een bijdrage leveren aan deze verleiding, maar dat is wat anders dan het beschikbaar stellen van honderden miljoenen euro's subsidie. Als de heer Leegte die heeft, denk ik dat de Kamer erg benieuwd is waar deze vandaan komen. Dat is niet ons eerste doel. Wanneer je prikkels kunt geven om versneld te investeren in innovaties die andere typen van verbrandingsmotoren binnen handbereik brengen, met goedkopere, duurzame en zuinige systemen, moet je die prikkels zeker niet achterwege laten. Ik hoop dat wij nog een paar suggesties aangereikt krijgen bij de bredere discussie over het topgebied logistiek en mobiliteit. Ik ben er erg voor om dat gezamenlijk te doen, zonder dat ik op voorhand kan zeggen dat er geld voor is. Verleiden betekent niet alleen verleiden met euro's. Je kunt het ook op een andere manier doen. We zien dat enkele gemeenten daar in de binnengemeentelijke zones mee aan de slag willen. De heer Leegte zegt ook dat hij toch wel moeite heeft met de wijze waarop sommige gemeenten de milieuzonering invullen. Ik stel vast dat zij daarvoor een eigen model kiezen, door schonere motoren en schonere auto's in de binnenstad toe te laten en de wat minder schone te weren. Dat kan een optie zijn, maar ik weet dat de heer Leegte van mening is dat dit niet mag. Wij moeten dan ook durven kiezen. Ik hoop dat de heer Leegte meehelpt om hierbij een handreiking te geven.

De **voorzitter**: De staatssecretaris vervolgt zijn betoog. Ik vraag hem om nader in te gaan op de milieuzones en de overige onderwerpen. Met het oog op de klok vraag ik hem om even door te pakken.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat zal ik doen, voorzitter. Mevrouw Van der Werf ging in op de vraag wat je lokaal allemaal kunt doen. Zij wees onder

andere op voorbeelden uit Rotterdam. Ik heb met belangstelling geluisterd naar die voorbeelden. Wij kunnen het lijstje moeiteloos aanvullen tot 20 of 25 verschillende voorbeelden, die variëren van wat zij heeft genoemd tot gemeenten die zeggen dat je het fietsen in de binnenstad, het woon-werkverkeer en het elektrisch rijden stimulerende impulsen moet geven. Een ander voorbeeld is om het autoverkeer bij scholen te ontmoedigen. Dat zou in veel binnensteden ook een zegen zijn, zowel voor de veiligheid als voor de luchtkwaliteit. Wij hebben voor die stimuleringsmaatregelen in de afgelopen jaren een forse som geld, te weten 350 mln., beschikbaar gesteld. De laatste tranche is nog niet volledig benut. Gemeenten die denken daarvoor in aanmerking te komen, hebben zich ongetwijfeld al gemeld. Op die manier heeft de rijksoverheid een aantal proactieve prikkels gegeven. Ik ben het dus ook niet helemaal met mevrouw Van der Werf eens dat er te weinig prikkels zijn gegeven. Ik zeg erbij dat je ook op gemeentelijk niveau nog veel meer prikkels zou kunnen geven. Het is niet onze bevoegdheid om dat op gemeentelijk niveau te doen, maar dat is aan de gemeenten zelf. Ik zou dat graag zo willen houden. Zo hebben wij dat nu eenmaal in ons land afgesproken. Laten we daar niet aan gaan tornen.

Ik vind dat de heer Slob enigszins somber is in zijn opmerkingen over fijnstof. Ik vind dat dit pessimisme niet nodig is. Wij liggen op koers. Er moet nog wel wat gebeuren, maar gezien de Europese context gaat het bepaald niet slecht. Ik ben het wel eens met zijn pleidooi om de zwarte rook als indicator scherper in beeld te brengen. Wij hebben daar ook in Brussel voor gepleit. Ik denk dat het heel goed is om de zwarte rook als indicator mee te laten wegen. Wij weten allemaal dat wij het dan hebben over roet en andere rare stoffen zoals dioxine en vul maar in. Het is heel goed om daar scherper op te letten.

De heer Slob heeft terecht gewezen op de specifieke rol van gemeenten. Ook vroeg hij naar de sloopregeling voor auto's die op initiatief van het vorige kabinet in de Crisis- en Herstelwet is vormgegeven. Ik vind dat deze sloopregeling een groot succes is geweest. Er zijn 83 000 auto's aangeboden in het kader daarvan. In 75 000 gevallen betekende dat een vervroegd afscheid van de vierwieler. Dat heeft een plus. Het is goed geweest voor de autohandel. De branche heeft er niet onder geleden en was er blij mee. Doordat er veel nieuw, nieuwer of minder oud voor oud in de plaats is gekomen, is er een betekenisvolle stap gezet als je kijkt naar het milieu. Ik denk dat wij allen de conclusie mogen trekken dat dit heel goed is geweest.

De heer Verhoeven heeft gewezen op de Euro 6-eisen. Ik heb in mijn inleiding al gezegd dat deze eisen op initiatief van Nederland zijn opgeschroefd. Wij hopen echt dat de effecten daarvan zichtbaar zullen zijn en dat zij ook een plus betekenen voor de problematiek waarover wij vandaag spreken.

Wat betreft de risico's voor bouwprojecten in algemene zin heb ik een- en andermaal proberen uit te leggen dat bij alles wat dit kabinet doet, nieuwbouw- of verbouwprojecten niet in gevaar komen, sterker nog, dat zij juist binnen de kaders van de wet worden gestimuleerd. Wij hopen dat andere overheden, particulieren en bedrijven zich daar volop van bewust zijn en ook losgaan met hun ambities.

De voorzitter: Ik constateer dat er nog een paar punten open zijn gebleven. Ik memoreer deze even, zodat de staatssecretaris hierop kan ingaan. Dan hebben we nog ruimte voor een tweede termijn, waarin iedereen de overgebleven punten kan noemen. De staatssecretaris is nog niet ingegaan op de opmerking van de heer Verhoeven over de kilometerheffing. Door verschillende leden zijn opmerkingen gemaakt over beplanting als buffer en het verwante onderwerp groen op gevels. Er is ook nog niet ingegaan op het project wassende weg.

De heer **Jansen** (SP): De vraag over de stedelijke wegen is ook nog niet beantwoord.

De **voorzitter**: Ja, inderdaad. Wellicht heb ik nog meer punten gemist, maar over deze punten hebben meerdere leden opmerkingen gemaakt. In tweede termijn hebben alle leden de mogelijkheid om individueel aan te stippen wat zij nog missen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb hier nog drie letters staan: lpg. Ik dacht dat de heer Leegte daarop in was gegaan. Ik ben erg voor het stimuleren van lpg, zoals ik al eerder heb gezegd, vooral vanwege de plus voor het milieu, maar ik zeg erbij dat we wel moeten beseffen dat het gebruik van deze brandstof ook eindig is. Dat laat onverlet dat lpg, kijkend naar de mogelijkheden en opties van biogas in de meest ruime zin, heel goed voor het gemotoriseerde verkeer kan worden gebruikt. Maar dat is eigenlijk een ander discussieonderwerp.

Ik ben erg voor groenbeplanting als het gaat om het creëren van een alternatief windscherm voor fietspaden, als het gaat om de aankleding en als het gaat om het leveren van een bijdrage aan het verminderen van de CO₂-problematiek. Groen in relatie tot fijnstof is echter wat ingewikkelder. Je moet uitkijken dat je niet meteen een substituut maakt voor datgene waarover de minister sprak. Het moge echter duidelijk zijn dat deze staatssecretaris enthousiast is over groen. Groen moet je doen, maar het is niet voor alles een oplossing. Daarvan moeten wij ons ook bewust zijn. De heer Jansen heeft een vraag gesteld over stedelijke wegen, maar die ben ik even kwijt.

De heer **Jansen** (SP): Er is uitgebreid gesproken over de problematiek van gevoelige bestemmingen langs snelwegen en provinciale wegen, terwijl de grootste knelpunten langs stedelijke wegen zitten. Daar is nog helemaal niets aan gedaan.

Staatssecretaris **Atsma**: Excuus. Ik dacht dat ik dat had gezegd in mijn algemene inleiding. Voor alle hoeken, gaten, wegen en wijken in Nederland kun je nakijken hoe het zit met de norm. De norm is dus niet alleen zichtbaar voor projecten en objecten bij snelwegen en provinciale wegen. Ook in het binnenstedelijk gebied kun je via je eigen computertje precies zien waar wat aan de hand is. De monitoring – het meten en vervolgens berekenen – is dus ook voor het binnenstedelijk gebied precies aan te geven. Ik ben het met de heer Jansen eens dat de druk binnenstedelijk soms heel fors is. Sterker nog, die zal in veel gevallen groter zijn dan op provinciale wegen die ik ken.

De heer **Verhoeven** (D66): Er zijn al veel vragen beantwoord, waarvoor mijn complimenten en dank. Ik wil graag het negatieve saldo van het NSL weten, zo goed mogelijk onderbouwd. Als dat nu niet kan, krijg ik het graag schriftelijk toegezonden. Een ander punt is wat wij gaan doen als Nederland in gebreke wordt gesteld. Ik weet dat het een als-danvraag is maar toch verneem ik het antwoord erop graag.

Staatssecretaris **Atsma**: Het NSL-saldo staat in de jaarlijkse rapportage, die bij mijn weten in oktober of november is verschenen. Over een maand of acht, negen komt er een nieuwe. Als de heer Verhoeven het rapport niet meer heeft of het niet heeft gezien, zullen wij het hem doen toekomen. Dat is geen enkel probleem. Het saldo is dus beschikbaar en de Kamer heeft het gekregen. Van de fractie van D66 heb ik tijdens een vorig kabinet geleerd dat je moet uitkijken met het reageren op als-danvragen. Wij gaan ervan uit dat wij het halen. Wanneer dit niet het geval is, komen wij bij de Kamer terug en dan zal zij een plan van aanpak horen. Ik ga er echter vanuit dat het lukt.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat is mooi om te horen. De staatssecretaris slaat mij om de oren met het feit dat de rapportage er in oktober al was en dat er in oktober weer een komt. Ik ben benieuwd of dat dan nog nodig is. Is het misschien verstandig om met een rapportage te komen die rond de datum van 11 juni relevant is? Of heeft de staatssecretaris er alle vertrouwen in en vindt hij het niet nodig omdat wij de norm gaan halen?

Staatssecretaris **Atsma**: Brussel is mans of vrouws genoeg om Nederland exact te controleren op dit punt. Wij worden door Brussel scherpgehouden. Ik denk dus niet dat het verstandig is om toe te zeggen dat wij rond 11 juni met een tussenrapportage komen. Dat heeft ook geen zin. Wij zorgen ervoor dat de Kamer op tijd wordt geïnformeerd. Als het niet goed is, hoort de Kamer het. Als het wel goed is, spreek ik met de Kamer af dat zij het dan ook hoort. Technisch is het ook nauwelijks te doen om op 11 juni een tussenrapportage aan te bieden, zo vertellen mijn ambtenaren mij.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Er staat nog een vraag open over de bestelbusjes.

De **voorzitter**: Ik heb daar een reactie op gehoord. Ik stel bij dezen voor dat wij een tweede termijn houden met een spreektijd van twee minuten per fractie en hooguit één interruptie per fractie tijdens de beantwoording.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Het is in eerste termijn volgens mij door vier personen gevraagd en daarna nog per interruptie herhaald, maar ik heb nog steeds geen toezegging van de staatssecretaris dat de genoemde voorbeelden van schoonrekenen op een transparante manier aan de Kamer worden teruggedirigeerd, zodat wij anderen ernaar kunnen laten kijken. Ik krijg graag een toezegging, anders moet ik hierover een motie indienen.

Ik heb gewezen op de motie-Duyvendak/Jansen van twee jaar geleden, die volgens de heer Samsom op een weinig subtiele manier regelde dat er voor gevoelige bestemmingen niet mag worden gebouwd in de 300 meterzone langs de snelwegen. Ik ben het er zonder meer mee eens dat dit niet subtiel is, maar het was wel heel simpel en helder. Wanneer er risico's worden gelopen, kun je daar beter niet bouwen. Als iedereen in de toekomst elektrisch rijdt, kun je er altijd nog bouwen. Als wij er nu gaan bouwen, creëren wij echter een nieuw probleem. Ik constateer dat wij met deze simpele oplossing het probleem van de nieuwe scholen niet zouden hebben gehad. Met de subtiele oplossing van mevrouw Van der Werf en de heer Samsom zitten wij met de gebakken peren.

De staatssecretaris heeft ook niet gereageerd op de vraag wat wij doen met bestaande scholen langs snelwegen en provinciale wegen die boven de norm uitkomen. Moeten zij in hun sop gaar koken? Moeten de gemeenten als eigenaar van de scholen dan zelf maar kosten maken om filters aan te schaffen? Of heeft de regering als veroorzaker van het probleem misschien ook nog een bepaalde verantwoordelijkheid? Dat lijkt mij toch een gedachte die misschien ook bij de regering zou kunnen opkomen.

Ik heb gewezen op het feit dat er een inconsistentie is wat betreft de grote aandacht voor de snelwegen en de provinciale wegen en het ontbreken van een vergelijkbaar kader voor de stedelijke wegen. Er zijn scholen die in smeriger omstandigheden staan dan scholen bij snelwegen, maar daarvoor zijn geen kaders, bijvoorbeeld in de vorm van een AMvB. Wat gaan wij daaraan doen? Moeten wij ook op dat punt met een motie komen of gaat de staatssecretaris als hoeder van het milieu zelf wat proberen? Ik had een vraag gesteld over de slager die zijn eigen vlees keurt. Ik had een concrete invulling voorgesteld, namelijk een zbo voor de handhaving van de milieueisen voor infrastructuur. Zet het op afstand van het

ministerie, zoals het Centraal Fonds voor de Volkshuisvesting voor de woningcorporaties op afstand staat van het ministerie. Ik snap niet waarom dat hier niet gebeurt.

Ten slotte herhaal ik mijn pleidooi om bij zonering ook rekening te houden met beplanting. Dat is een waardevolle toevoeging aan de gedachte van zonering. Ik heb daarop nog geen reactie gehad en zou die graag alsnog krijgen.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor de duidelijke antwoorden op de vragen en ook voor het niet antwoorden op vragen die niet zijn gesteld. Dat houdt het debat levendig en aangenaam. Als ik de staatssecretaris hoor, moeten wij eigenlijk toch tevreden zijn. Ik wil hem blijven pushen naar het bronbeleid want wat er niet is, hoeven wij ook niet op te lossen. Met de euronormering en de schone brandstoffen lossen wij het probleem op en dat is uiteindelijk het beste wat wij kunnen doen. Alle andere maatregelen blijven lapwerk, want je blijft met stoffen zitten die je liever niet wilt hebben. Ik steun de staatssecretaris dus van harte hierin.

Het gaat mij er niet om, stikstofdioxide oftewel NO_2 nu uit het NSL te trekken. In tegenstelling tot de woorden van de heer Samsom – hij is er nu niet – die normaal goed op de hoogte is, zegt het RIVM dat er geen enkele wetenschappelijke ondersteuning is van de relatie tussen NO_2 en gezondheidsproblemen. Tot mevrouw Van Tongeren zeg ik dat de x in NO_x staat voor 2, 1 of 3 omdat je allemaal NO-componenten hebt. De x is dus een soort verzamelnaam. NO_2 is het stofje waarover het gaat. Dat meten wij, want NO_x kun je niet meten. Er is dus geen enkele relatie mee. Ook met de andere stikstofoxiden die er zijn is er geen relatie. Wat kan dit betekenen voor het Brusselse beleid? Ik wil ervoor waken om maatregelen te nemen waarvan wij denken dat ze belangrijk zijn omdat zij positieve gezondheidseffecten hebben, terwijl ze dat doel niet dienen. Dit is ook van belang omdat wij weten dat de druk op één component effect heeft op de andere componenten. Als wij NO_2 willen besparen, hebben wij meer CO_2 , meer fijnstof of meer andere dingen. Daarom vraag ik de staatssecretaris om een reactie op het rapport van het RIVM. Op welke termijn kunnen wij die verwachten?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording en de gedane toezeggingen. Inzake de zeezoutaftrek begrijp ik dat de staatssecretaris denkt dat dit louter een technisch rekenpuntje is. Als je minder zeezout mag aftrekken, kom je evenwel nog verder in de problemen met het halen van de doelen in het programma. Wij gaan wellicht harder rijden, wij gebruiken vervuilerend gas, wij kunnen minder zeezout aftrekken en wij hebben geen kilometerheffing. Ik ben dus heel benieuwd naar het kwantificeren van de onzekerheden. Ik hoop natuurlijk in mijn milieuhart dat ik fout zit, dat de staatssecretaris gelijk heeft en dat wij alle doelen halen, maar ik vrees dat wij het niet zullen halen en dat er meer extra maatregelen nodig zijn dan hier en daar een scherm en de overstap van Euro naar Euro VI met een subsidie.

Ik ben blij met de toezegging over het rekenmodel, zodat geïnteresseerde leken het ook kunnen begrijpen. Is het mogelijk om in de monitoringstool een verfijndere meetmethode voor kwetsbare locaties op te nemen die een relatie heeft met de openingstijden? Is dat een oplossing voor het gekissebis over scholen, bejaardentehuizen en kinderopvanginstellingen? In de Macro Economische Verkenning van 2010 meldde het CPB dat de sloopregeling helemaal niet hielp voor het milieu en in de categorie «de vervuiler wordt beloond» moest worden geschaard. Volgens het CPB heeft de regeling er enkel toe geleid dat mensen die hun auto toch al wilden wegdoen, dat een paar maandjes eerder deden. Ja, het was goed voor de auto-industrie maar voor het milieu is het een ongelooflijk dure

maatregel met vrij weinig effect. GroenLinks zoekt het veel liever in andere maatregelen.

Ik dring er bij de minister op aan om te kijken of de Euro I- en II-bestelauto's toch uit de milieuzones kunnen worden gehouden. Eigenaren van vrachtauto's wijzen nu naar deze bestelbusjes die veel vuiler zijn, maar er wel in mogen, terwijl de vrachtauto's schoner moeten worden. Kan het echt niet iets sneller voor deze allervuilste busjes?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen en voor de toelichtingen.

Wij moeten toch vaststellen dat er onrust is ontstaan over de scholenproblematiek, zowel aan deze kant van de tafel als bij ouders. Door de beantwoording is dat deze niet geheel weggenomen, omdat de meetmethode toch een punt blijft. Zojuist is hierover al een aanvullende vraag gesteld. Ik zou het prettig vinden als de staatssecretaris de Kamer hierover een brief doet toekomen waarin hij ingaat op de gehanteerde meetmethode op gevoelige plekken in relatie tot wat wij daarmee kunnen doen bij nieuwe scholen.

Ik was erg blij met het lijstje van innovaties en met het nieuws dat de laatste tranche nog openstaat maar dat er waarschijnlijk al voldoende op is ingetekend. Ik ben heel benieuwd wat wij daarvan leren. Wij hebben dan een aantal jaren stimulerende maatregelen getroffen. Kan de Kamer daarover een rapportage krijgen?

Wij hebben opnieuw alle projecten doorgelopen. Een van mijn belangrijkste vragen in eerste termijn was of wij niet het risico lopen dat er een lappendeken ontstaat van maatregelen en projecten. Hoe zit het met het toekomstbeeld? Wij hebben richting nodig voor de ontwikkeling van de infrastructuur, voor criteria inzake openbaarvervoeraanbestedingen, voor de milieuzones en voor het inrichten van wagenparken. Morgen praten wij over duurzaam inkopen. Hoe gaan wagenparkbeheerders de inkoop regelen? Wij hebben richting nodig inzake de omgang met technologie, bronbeleid en maatregelen. Mijn belangrijkste vraag was wanneer wij de slag maken van al die verschillende projecten in gemeenten, die prima zijn, want wij moeten niet tornen aan de autonomie van gemeenten en wij leren daar ook veel van, naar een eenduidig beeld.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Om heel eerlijk te zijn vond ik het overleg toch een beetje onbevredigend verlopen, in die zin dat ik de beantwoording wel een heel hoog «er is geen vuiltje aan de lucht»-gehalte vond hebben. Niet voor niets was een groot aantal fracties, ook de mijne, kritisch wat betreft de vraag of wij de doelen halen. Van de staatssecretaris krijg ik vervolgens als antwoord: wij zitten op koers en het gaat – ik citeer hem woordelijk – vanuit Europees perspectief gezien niet slecht. Wat zegt hij daarmee nu eigenlijk? Halen wij de doelen of halen wij ze niet? Ik wil daarover toch iets meer duidelijkheid.

Ook over betrekking tot de rekenmodellen wordt gezegd dat er in feite niets aan de hand is. Over de verkeersmodellen heb ik een voorbeeld gegeven waarop niet is ingegaan. Wij weten dat er honderden tot duizenden motorvoertuigen uit beeld verdwijnen als ze een gemeentegrens passeren of een snelweg op rijden. Ik heb de regering gevraagd of het niet verstandig is om met één database met verkeersgegevens te werken om dit probleem te tackelen. De verkeersgegevens uit de verkeersmodellen zijn namelijk een heel belangrijke basis voor de berekening van de luchtkwaliteit. Ik krijg hierop graag een reactie. Ik heb ook gevraagd of de invoergegevens van de luchtkwaliteitberekeningen onafhankelijk kunnen worden gecontroleerd. Ik heb daarop, dacht ik, geen antwoord gehad.

De Kamer heeft eerder uitgesproken dat zij vindt dat het kabinet niet slechts moet wachten op de eigen evaluatie in 2013 en op datgene wat er

uit Europa komt, maar ook zelf actief moet zoeken naar nieuwe normen voor onderzoek en andere emissies. De staatssecretaris zei tegen mij dat de zwarte rook wel een goede indicator was. De vraag was echter of hij daar zelf mee verdergaat en of hij deze ervaringen en kennis actief gaat delen om ook Europa te beïnvloeden. Wij krijgen straks met nieuwe normen te maken die nog wel een stukje sterker kunnen zijn dan wat wij nu al hebben. Het is dan goed om daarin actief te participeren. Het is mooi om het aantal auto's te horen dat gebruik heeft gemaakt van de sloopregeling, maar mijn vraag was of er nu echt vervuilde auto's uit zijn gehaald en of dit vooral in de zwaarbelaste gebieden is gebeurd. Kortom, ik krijg graag iets meer inhoudelijke onderbouwing van de effectiviteit van de sloopregeling. Wij hebben er met elkaar 85 mln. in gestoken, waarvan 65 mln. van het Rijk. Wij mogen dan ook kritisch kijken naar de effecten.

Ik wil positief eindigen. Ik heb altijd geleerd dat je in woorden moet kunnen wonen en dat zij gerieflijk moeten zijn. Ik ben blij dat er een vervolg komt op de VERS-regeling en dat daarbij zal worden geleerd van de eerste regeling. Dat is goed nieuws voor de binnenvaart. Dat kunnen ze daar wel gebruiken in deze tijd.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Dank aan de minister en de staatssecretaris, die ons beiden even lief zijn. Daarover hoeft geen twijfel te bestaan. Hoe lief houd ik even in het midden, maar ze zijn ons even lief. Misschien heb ik niet goed opgelet, maar ik hoor graag wanneer wij informatie krijgen over de snelheidsexperimenten en wat wij daarvan mogen verwachten. Wij zijn natuurlijk erg benieuwd of wij nu gaan scheuren op de Afsluitdijk of dat het toch racen op de Zeelandbrug wordt. De minister heeft gezegd dat het helemaal niet de vier genoemde wegen hoeven te zijn, dus wij horen graag wanneer hierover duidelijkheid komt, ook in het licht van de datum van 1 maart. Is die datum dan ook fake, om het zo te zeggen?

Er ging toch even een alarmbel bij mij rinkelen toen werd gesproken over mitigerende maatregelen. Ik heb het even nagezocht en ik concludeer dat het enigszins kunstgrepen zijn. Een collega van mij sprak van een trukendoos. Wij willen graag dat er meer aan de bron wordt aangepakt en dat de beweging wordt beperkt. Ik hoop dus dat de minister zegt dat zij niet alles op het mitigeren gooit en dat er iets meer echt beleid komt op het gebied van bron en beweging.

De staatssecretaris heeft duidelijke antwoorden gegeven. Ik hoop echt op een goede inzet van hem, ook op lokaal niveau. Ik doel dan op de stimulering waarover hij sprak. Ik zeg tot mijn collega Van der Werf van het CDA dat een lappendeken misschien niet zo gelukkig is, maar dat een stikstofdeken nog veel slechter is. Wat ons betreft is er dus ook inzet op lokaal niveau. Dat kan hier wat meer zijn en daar wat minder, als het maar wordt gestimuleerd door een centrale overheid. Ik heb daar enig vertrouwen in, maar ben het ook met de heer Slob eens dat de beantwoording wel een erg «goedweerverhaal» was. Ik houd echt mijn hart vast voor 11 juni. Ik wil het zelfs zo zeggen dat het zwaard van Damocles boven ons hoofd hangt en dat wij op 11 juni het touwtje doorknippen. Ik wens de bewindspersonen veel succes om ervoor te zorgen dat wij het goed opvangen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik kan kort zijn. De fractie van de ChristenUnie heeft gevraagd naar één database voor verkeersgegevens. Wij updaten regelmatig onze verkeersmodellen, dus dan komen er weer nieuwe. Ik zal dan ook de vraag meenemen over de verdwijnende motorvoertuigen. De modellen worden steeds aangepast aan de realiteit om te voorkomen dat het model niet meer overeenkomt met de werkelijkheid. Misschien neemt dit antwoord iets van de zorgen

van de heer Slob weg. Zodra de nieuwe verkeersmodellen er zijn, presenteren wij ze aan de Kamer. Zij kan ze dan nagaan en inzien. De mitigerende maatregelen zijn uiteraard niet de enige maatregelen die wij nemen. Ze worden nu ook genomen in het kader van het NSL. Daar waar er te veel geluidsoverlast is, zet je schermen neer om de overlast weg te nemen. Er zijn natuurlijk ook bronmaatregelen. Een heel interessant punt waarop ik nog later zal terugkomen, betreft het beter benutten. Er zijn ook elementen die worden ingezet als wij met de snelheidsverhogingen komen. De meeste maatregelen zullen voor 1 maart komen.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Een aantal vragen gaat over hetzelfde onderwerp. Ik kom niet voor 1 maart met een brief over alles, maar ik zeg wel toe dat ik een aantal dingen snel oppak.

De heer Jansen heeft gevraagd naar de transparantie. Ik denk dat het volstrekt helder is, maar misschien heb ik mij niet helder genoeg uitgedrukt. De gegevens die voor de monitoring worden gebruikt, worden aangereikt door Rijkswaterstaat als het gaat om het grote wegennet en de gemeenten. Dat is de invoer. Vervolgens worden op basis van de invoer berekeningen gemaakt. Wanneer een gemeente niet goed berekent of als iemand denkt te weten dat het niet goed wordt weergegeven, is het logisch dat je aan de bel trekt. Dat mag ook helder zijn. Dat is het systeem. Veel transparanter kan het ook niet zijn, omdat je precies weet wie wat heeft ingebracht. Dat is overigens allemaal terug te halen.

De heer Jansen vroeg ook hoe het zal gaan met scholen in de binnenstad. Ik heb al gezegd dat voor heel Nederland hetzelfde systeem wordt gehanteerd. De getallen zijn voor alle wijken in heel Nederland uit het systeem te halen, dus ook voor de binnensteden. Daar kan iedereen bij komen. Wij kunnen allemaal kijken wat er in onze eigen stad of ons eigen dorp gebeurt.

De heer **Jansen** (SP): Het gaat mijn fractie er niet om dat mensen kunnen nakijken hoe dat schoongerekend is. Het gaat ons om de werkelijkheid en vervolgens om wie de verantwoordelijkheid heeft om een geconstateerd probleem op te lossen. Als een bestaande school in een binnenstad boven de norm komt, wie zorgt er dan voor dat de kinderen in die school niet langer aan de te hoge emissie worden blootgesteld? Is dat de staatssecretaris of moet het gemeentebestuur dat probleem maar oplossen?

Staatssecretaris **Atsma**: Het lijkt mij volstrekt helder dat dit een primaire verantwoordelijkheid is van de verantwoordelijke bestuurder. Dat is heel vaak de gemeente. Als dat het antwoord is waarnaar de heer Jansen op zoek was, hebben wij dat in elk geval duidelijk gemaakt. Laten wij elkaar er vooral op blijven aanspreken dat iedereen zijn eigen verantwoordelijkheid heeft. Ik heb niet de overtuiging dat er op dit moment bestaande scholen zijn met dit type problemen. Als het wel zo is, zullen de gemeenten of de verantwoordelijke bestuurders dat ongetwijfeld snel horen. Ik vind dat ze daar dan ook terecht op worden gewezen. Iedereen kan het dus vaststellen.

Ik pak de vragen van mevrouw Van der Werf erbij. Zij liet weten het onbevredigende gevoel te hebben dat nog niet helder is wie waarvoor verantwoordelijk is en of het allemaal wel veilig is en binnen de normen valt. Ik heb al verteld hoe het systeem werkt. Ik vind ook dat het volstrekt helder moet zijn. Samen met het ministerie van OCW – en er zal ongetwijfeld ook een stempel op komen van VWS – zullen wij nog eens uit de doeken doen op welke wijze het systeem in elkaar zit en op welke wijze schoolbestuurders een en ander kunnen toetsen als zij aan nieuwbouw willen doen. Ik kan het niet duidelijker zeggen. De inventarisatie van het aantal knelgevallen kan hierbij ongetwijfeld worden betrokken. Ik ken ze op dit moment echter onvoldoende om ze hier te kunnen noemen. Voor

zover wij hebben kunnen achterhalen, is via het Astma Fonds op basis van een cijfer uit 2007 een indicatie gegeven. Of die klopt, weet ik niet. Dat er onrust is ontstaan, begrijp ik na de publiciteit van gisteren heel goed. Ik vind met mevrouw Van der Werf dat wij die onrust zo snel mogelijk moeten wegnemen. Ik zeg toe dat wij dat voor 1 maart doen.

De heer Leegte heeft gezegd dat bronbeleid toch het allerbeste is. Ik deel die opvatting volstrekt. Bronbeleid is het begin en het einde van wat je zou moeten willen doen. Daarmee spreek je overigens ook alle direct betrokkenen aan op hun eigen verantwoordelijkheid. Daarmee kun je de grootste winst behalen.

Ik heb het idee dat de NO₂-discussie in eerste termijn niet echt een discussie is, omdat wij het erover eens zijn dat als NO₂ volstrekt onschadelijk zou zijn, het gek zou zijn om het nog als graadmeter mee te nemen. Tot de heer Leegte zeg ik echter dat het RIVM niet zozeer heeft gezegd dat NO₂ onschadelijk is, maar dat het een mengsel is van verschillende stoffen waarvan NO₂ slechts een indicator is. Het ligt dus iets genuanceerder. De heer Samsom heeft in eerste termijn terecht opgemerkt dat het mengsel problemen kan opleveren voor de luchtwegen en de longen. Als je conclusies trekt, moet je dus wel heel erg uitkijken. Daarom is het goed dat de specifieke vraag over NO₂ Europabreed leeft, zoals de heer Leegte terecht opmerkte. Het komt dan ongetwijfeld op de agenda. Ik ben met hem van mening dat wij er snel afscheid van moeten nemen als het iets is wat er niet toe doet. Wij doen dat echter alleen als dat onafhankelijk is vastgesteld en als het verder geen juridische gevolgen heeft voor het NSL-programma, want anders zetten wij onszelf op ongelooflijke achterstand. Dat lijkt mij onverstandig. Daarmee is ook antwoord gegeven op de vraag van de heer Leegte wat dat betekent voor het Brusselse beleid. Ik heb al gezegd hoe ik daarin zit.

Mevrouw Van Tongeren ging nog eens in op het zeezout. Ik geef voor de laatste keer mijn mening op dit punt. Het RIVM heeft gezegd dat wij het zeezout niet op een juiste wijze verrekenen in het totaalplaatje. Wij hebben het RIVM vervolgens gevraagd om ons te helpen door te vertellen hoe het dan wel kan. Daarop zitten wij nu te wachten. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat het zeezout, kijkend naar de totale problematiek, niet ons grootste probleem is. Sterker nog, daar komen wij naar mijn overtuiging wel uit.

Mevrouw Van Tongeren heeft ook een opmerking gemaakt over de auto-voor-autoregeling, de aanpak uit de Crisis- en herstelwet waarnaar de heer Slob in tweede termijn opnieuw verwees. Ik heb het aantal aangeboden oude auto's genoemd en heb gezegd dat dit per saldo een plus betekent voor mens en milieu. Ik heb ook gezegd dat het niet verstorend heeft gewerkt op de autohandel. Daarmee is een dubbele doelstelling gerealiseerd. Wij hadden de Crisis- en herstelwet vooral in het leven geroepen om de economie een duwtje in de rug te geven. Dat hebben wij bereikt. Als de heer Slob mij vraagt waar de effecten zich hebben voorgedaan, zeg ik in zijn algemeenheid dat dit was in de 430 gemeenten die Nederland rijk is, behoudens in dit geval de eilanden Bonaire, Sint-Eustatius en Saba. Op 18 november vorig jaar hebben wij de Kamer een gedetailleerd overzicht van de sloopregeling voor auto's doen toekomen. Ik wil dat verslag nog wel eens opsturen. Hoewel het mij niet nodig lijkt, hecht ik eraan om dat nogmaals te zeggen. Ik ben dus optimistischer over de haalbaarheid van de doelstellingen dan de heer Slob. Ik zeg dat ook tot de heer Verhoeven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben wat verbaasd dat de minister de cijfers van het CPB negeert. Als het cijfers waren van een milieuorganisatie, tja, dan weet ik dat deze regering daar zo nu en dan langs kijkt. Dit is echter het eigen CPB dat zegt dat het niets heeft opgeleverd voor het milieu, maar wel 85 mln. heeft gekost. Het heeft een heel kortstondig effect gehad doordat mensen misschien vier maanden

eerder een nieuwe auto kochten. Ik ben dus benieuwd hoe de staatssecretaris onderbouwt dat het echt een serieus milieueffect heeft gehad. Wat de zeezoutaftrek betreft: als je minder mag aftrekken, moet je er meer vervuiling uithalen. Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris dat gaat doen.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat laatste is dus niet gezegd. Het gaat bij zeezout alleen om het model dat je hanteert: hoe ga je ermee om? Dat wil niet zeggen dat je er minder van mag aftrekken. Wij hebben de vraag bij het RIVM neergelegd. Er komt absoluut een oplossing voor. Ten aanzien van de auto's het volgende. Het CPB heeft vooraf aangegeven vraagtekens te zetten bij deze milieumaatregel. Ik heb in eerste termijn al gezegd wat het daadwerkelijke effect is geweest. Ik wijs mevrouw Van Tongeren ook op de brief die wij in november vorig jaar hebben gestuurd. Ik voeg eraan toe dat het aantal zogenaamde freeriders binnen dit circuit gelukkig heel erg binnen de perken is gebleven. Dat was een van de zorgpunten van het CPB. Veel meer kan ik er niet aan toevoegen. Per saldo is het resultaat positief. Wij kunnen beter vieren dat wij betere, schonere en efficiëntere auto's krijgen, wat goed is voor het milieu, dan zielig zitten doen dat het allemaal helemaal niets was. Ik heb eigenlijk alleen positieve geluiden gehoord. Ik vind het een beetje jammer dat mevrouw Van Tongeren nu meegaat in de klaagzang dat het helemaal niets voorstelt. Jammer, want het is wel degelijk een plus geweest, niet alleen voor het milieu maar ook voor de economie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik word hier persoonlijk aangesproken alsof ik loop te klagen. Ik vraag om een feitelijke onderbouwing. Dat is niet hetzelfde als klagen.

Staatssecretaris **Atsma**: Dan ga ik wel klagen. Ik heb een- en andermaal gezegd dat wij in november vorig jaar exact hebben aangegeven hoe het verloop van de regeling is geweest, wat deze heeft gekost, welke auto's zijn ingeleverd, welke auto's zijn gekocht, wat de milieuwinst is en wat er in het grijze circuit is verdwenen. Dan weet ik niet wat mevrouw Van Tongeren nog meer wil. Als zij daarover wil praten, is dat prima, maar ik kan eerlijk gezegd geen argumenten meer verzinnen. Wees blij, wees enthousiast dat het zo goed is gegaan!

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat is maar de vraag. Ik vind het toch wel opvallend dat de staatssecretaris op een wel heel makkelijke manier naar brieven verwijst en zich op die manier van de beantwoording afmaakt. Er is een ex ante-studie geweest over de milieueffecten die werden verwacht. Wij weten uiteindelijk wat eruit is gekomen. Daar zit ontzettend veel licht tussen, dus het is gewoon tegengevallen. Dat kunnen wij met elkaar toch gewoon uitspreken?

Staatssecretaris **Atsma**: Nu vind ik het echt flauw worden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Nou, ik heb de BES-eilanden er niet bij gehaald.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb gezegd dat vooraf met enige scepsis is voorspeld wat het zou kunnen worden. Achteraf hebben wij vastgesteld dat de regeling veel beter is uitpakkt. Het was ook een goed besluit van het toenmalige kabinet, zeg ik er nog een keer bij. Wij hadden toen gelukkig wat geld om dit soort regelingen te doen. Achteraf blijkt dus dat de resultaten... Ik heb de aantallen nota bene genoemd! Dan moet u mij niet verwijten dat ik in de lucht aan het zwammen ben. Ik heb de aantallen gegeven. De Kamer heeft die in november al gekregen. Het is niet flauw om daarnaar te verwijzen. Wij hadden deze brief op de agenda moeten

zetten, dan hadden wij hem allemaal bij ons gehad. Dat had misschien veel onduidelijkheid kunnen voorkomen.

Voorzitter. Ik had mevrouw Van der Werf nog een reactie beloofd. Zij sprak van een lappendeken aan maatregelen. Zelf vind ik het toch ook een beetje de charme van het systeem dat je gemeenten een eigen verantwoordelijkheid hierin geeft en dat zij die dan ook oppakken. Ik geloof dat de heer Verhoeven ook iets dergelijks zei. De paar honderd miljoen die wij daarvoor beschikbaar hebben gesteld, zijn op een heel creatieve maar vooral ook heel efficiënte en daarmee effectieve manier ingevuld. Dat laat onverlet dat je moet voorkomen dat er een ongelijk speelveld ontstaat. Dat ben ik wel met mevrouw Van der Werf eens. Daarom heeft het Rijk vanaf het begin algemene kaders gesteld waarbinnen moet worden geopereerd.

Voorzitter. Ik geloof dat ik hiermee de gestelde vragen heb beantwoord.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Met het woord lappendeken wil ik niet denigreren zijn over datgene wat gemeenten doen. Het is goed om heel veel te verkennen, zoals ik ook een paar keer heb gezegd. Het is goed dat de rijksoverheid dat stimuleert; dat is allemaal prima. Toen ik mijn vraag stelde, zei ik dat ik geen concreet antwoord hoefde. Ik heb echter eigenlijk helemaal geen antwoord gekregen. Mijn vraag was wanneer wij de slag maken van de vele projecten en pilots naar het doel om bijvoorbeeld in 2020 allemaal elektrisch te rijden.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik vind het dan het meest praktisch om te verwijzen naar de routekaart naar 2020 die wij overeengekomen zijn. In het Brusselse jargon heet dat de roadmap. Die is vooral gekoppeld aan de CO₂-doelstelling. Wij hebben tegen Eurocommissaris Hedegaard gezegd dat wij met een eigen routekaart naar 2020 komen. Een groot aantal van de maatregelen die te maken hebben met verkeer en vervoer kan en moet daarin een plekje krijgen. Daarmee zeg ik overigens niet dat alles en iedereen elektrisch gaat rijden, maar wij hopen wel dat daaraan een belangrijke impuls wordt gegeven. De minister van EL&I komt nog dit voorjaar met een notitie over het elektrisch rijden in het algemeen. Ik heb de Eurocommissaris toegezegd dat Nederland dit jaar met de routekaart zal komen. Dat betreft zowel de routekaart voor de korte termijn naar 2020 als de langetermijnvisie op 2050. Dat gaat nog iets verder dan de vraag, maar ik denk die daarmee te hebben beantwoord.

De **voorzitter**: De heer Verhoeven heeft een vraag aan de staatssecretaris.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter, ik heb gewacht tot de hele beantwoording voorbij was en heb, als u mij dat toestaat, een vraag in relatie tot het antwoord van de minister.

De **voorzitter**: Dat sta ik u toe maar op zichzelf is het de bedoeling dat u dat doet op het moment dat de minister klaar is. Wij hebben evenwel nog een paar minuten.

De heer **Verhoeven** (D66): Goed om te horen; dank u wel daarvoor.

De **voorzitter**: Heel graag gedaan.

De heer **Verhoeven** (D66): Overigens wil ik ook nog iets tegen de staatssecretaris zeggen. Hij zegt: gij moet blij zijn, gij moet gelukkig zijn. Wij zien echter op 11 juni of wij kunnen juichen. Anders is de droom in duigen.

De minister heeft duidelijk gezegd dat het voor 1 maart komt. Daar ben ik blij om. Is het mogelijk dat zij de Kamer de mogelijkheid geeft om voor

1 maart over de voorstellen te praten? Anders praat de Kamer helemaal niet meer over de plannen in hun uiteindelijke vorm terwijl die dan wel worden uitgevoerd. Ik krijg graag een toezegging op dit vlak.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Omdat ik met experimenten aan de slag ga en deze ook voor 1 maart moet realiseren, behoort dit gewoon tot de bevoegdheden van de minister. Wij komen er vanzelf over te spreken naar aanleiding van de experimenten en het daadwerkelijk realiseren van de wegen. Wij hebben het BABW, al moet u mij niet vragen waarvan dit precies een afkorting is, dat mij de bevoegdheid geeft om op de wegvakken onder beheer van het Rijk te experimenteren met maximumsnelheden die worden toegepast. Dat zal ik ook doen.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij bijna aan het einde gekomen van dit algemeen overleg. Ik dank de staatssecretaris en de minister voor hun beantwoording.

Tot slot neem ik de toezeggingen door. Ik begin met enkele toezeggingen die al eerder zijn gedaan. Wij zien deze niet als een toezegging als zodanig, maar meer als een herhaling. Over de scooters is een toezegging gedaan in het AO over verkeersveiligheid. Datzelfde geldt voor de 130 km/u-discussie, waarover verschillende toezeggingen zijn gedaan die hier zijn herhaald. Dat geldt ook voor de toezegging over het zeezout, waarvoor ik verwijs naar de algemene politieke beschouwingen.

Er zijn ook enkele nieuwe toezeggingen gedaan die ik met de leden doorloop om te kijken of wij alles hebben. De minister heeft toegezegd de Kamer nader te informeren over de geconstateerde verschillen in de systematiek bij de berekening van luchtkwaliteit en congestie en daarbij aan te geven op welke manier deze aan niet-deskundigen helder kunnen worden uitgelegd. De minister heeft tevens toegezegd om in een rapportage over verkeersgegevens het door de heer Slob aangedragen punt van één database voor verkeersgegevens te betrekken.

De staatssecretaris zal in overleg met de bewindspersonen van OCW en VWS bekijken op welke wijze de toetsing voor de locaties van de basisscholen kan worden verbeterd en de Kamer hierover voor 1 april informeren.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik heb niet gezegd dat het verbeterd kan worden. Ik heb gezegd dat wij zullen uitleggen hoe het systeem werkt. Ik heb aangegeven dat het mij goed lijkt dat wij dat samen met VWS en OCW doen, omdat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid is om volstrekt helder te maken dat er geen risico's worden gelopen, nu niet en in de toekomst niet.

De **voorzitter**: Prima. Ik zie mevrouw Van der Werf ja knikken. De toezegging was naar aanleiding van haar opmerkingen en die van anderen.

De minister heeft toegezegd om de VERS-regeling een vervolg te geven met een programma inzake milieuverbeteringen voor binnenvaartschepen en dit voor april 2011 bekend te maken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het klopt dat er op Prinsjesdag een doorrekening komt van de motie-Halsema c.s. op allerlei natuur- en milieudoelen. Dat was echter niet alleen ten aanzien van de zeezoutaftrek. Het RIVM kwam met de vraag hoe dat verwerkt moet worden. Het ging erom, de onzekerheden inzake de luchtkwaliteit op hoofdlijnen te kwantificeren. Ik zie mijn buurvrouw knikken.

Staatssecretaris **Atsma**: Als de buurvrouw van mevrouw Van Tongeren knikt, dan knik ik. Het gaat er dus gewoon om dat wij op Prinsjesdag de

toezegging gestand doen hoe de Europese richtlijnen en doelen worden gehaald en waar wij staan.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. De SP-fractie heeft behoefte aan een VAO over dit debat.

De **voorzitter**: Er zal een VAO worden aangevraagd.