

Vergaderjaar 2009–2010

31 895

Milieueffecten wegverkeer

Nr. 7

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 maart 2010

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).  
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Pieper (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Elias (VVD), Schermers (CDA), Thieme (PvdD), Algra (CDA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Smeets (PvdA) en Agema (PVV).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).  
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppéus (VVD) en Agema (PVV).

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>2</sup> hebben op 3 februari 2010 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de president van de Algemene Rekenkamer, mevrouw S.J. Stuiveling d.d. 26 maart 2009 bij de aanbidding van het rapport Milieueffecten wegverkeer; Haalbaarheid van de beleidsdoelstellingen voor een schoon, zuinig en stil wegverkeer (31 895, nr. 1);**
- **de brief van de president van de Algemene Rekenkamer, mevrouw S.J. Stuiveling d.d. 3 juni 2009 met daarin de beantwoording van vragen van de commissie voor de Rijksuitgaven en de commissies van VROM en V&W over het rapport Milieueffecten wegverkeer (31 895, nr. 4);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 september 2009 met daarin een toezegging naar aanleiding van het AO Luchtkwaliteit van 2 juli 2009 over het experimenteren met het afvangen van fijnstof, bijvoorbeeld bij tunnelmonden, in het kader van duurzame infrastructuur (30 175, nr. 89);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 25 september 2009 met daarin de beantwoording van vragen van de commissies VenW, VROM en commissie voor de Rijksuitgaven inzake het rapport Milieueffecten Wegverkeer (31 895, nr. 6);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 2 december 2009 met betrekking tot halfopen retrofit roetfilters: resultaten vervolgonderzoek filters op vrachtauto's en onderzoek filters op personenauto's (30 175, nr. 90);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 7 december 2009 betreffende de effectstudie van de milieuzones voor vrachtverkeer 2009 en de stand van zaken met betrekking tot de sloopregeling (31 305, nr. 167);**

- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 28 januari 2010 met daarin de stand van zaken over openstaande toezeggingen met betrekking tot luchtkwaliteit (30 175, nr. 93);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 2 februari 2010 betreffende het TNO-rapport over praktijkcommissies van Euro V vrachtauto's (30 175, nr. 94).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Koopmans

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Van der Leeden

**Voorzitter: Spies**

**Griffier: Lemaier**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Koopmans, Spies, Neppérus, Poppe, Boelhouwer, Ortega-Martijn en Van Gent,

en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Iedereen hartelijk welkom.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. In het rapport van de Rekenkamer staan kritische dingen, maar ik haal er moeilijk uit wat men precies wil. De ministers schrijven dat zij al heel veel doen en veel dingen proberen. Ik kan mij daar zeker wat bij voorstellen, want dat doet met name de minister van VROM. Ik zeg altijd: werk vooral aan de bron, geef aan wat het moet worden en laat het hoe aan fabrikanten over. Wat mijn partij betreft zijn allerlei regeltjes daartussen niet nodig.

Bij gemeenten zijn er veel initiatieven. Uitgaand van het principe dat het doel moet worden aangegeven en niet het middel, gebeurt in Den Haag bij de aanbesteding van de bussen het tegenovergestelde. Daar is wel weer het middel voorgeschreven. Wij zien graag dat alleen het doel er staat. Daarvoor hebben wij eerder aandacht gevraagd en daar is ook een brief over gekomen. Hoe staat het daarmee?

**Voorzitter: Koopmans**

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Inzake gemeenten en de aanbesteding van openbaar vervoer wijs ik erop dat de eis voor het type motor vaak Euro III is. Dat betekent dat een meer vervuulende motor is toegestaan dan bij vrachtwagens. Ik vind het merkwaardig dat de overheid zichzelf ten opzichte van ondernemers kennelijk in een gunstiger positie stelt. Dat er strenge eisen zijn aan motoren vind ik prima. Op dit punt is er veel aandacht voor auto's en het is terecht dat het schoner moet. Wat mijn fractie betreft moet er vooral ook aandacht zijn voor de vraag hoe bromfietsen moderner kunnen worden, evenals vliegtuigen en boten.

Een vast thema voor mij betreft de halfopen roetfilters. Met de gesloten roetfilters zijn geen problemen, die werken. Daarover zijn de minister en ik het eens. Na veel vragen en discussie rond de vrachtauto's zijn de halfopen roetfilters stopgezet. Ik onderschrijf het voornemen van de minister om die stop te handhaven. Over de personenauto's lees ik: we kunnen wel blijven onderzoeken, laten we dat niet doen. Ik ben het met de minister eens over de conclusie om niet nader te onderzoeken, maar ik houd wel mijn twijfels over het rendement. Is het wel nuttig, als blijkt dat het rendement van zo'n halfopen filter na 17 000 kilometer al veel minder wordt? Hoe moet je daarmee omgaan? Dat brengt mij terug bij het vooral kijken naar de bron, naar betere producten.

In het kader van betere producten vonden wij het als VVD destijds heel goed om met de sloopregeling te beginnen. Daardoor zorg je dat oude auto's, terecht, van de weg verdwijnen. De regeling wordt nu geëvalueerd. Op zich vind ik het goed om, ook als je denkt dat dingen goed zijn, toch te evalueren, maar ik wacht deze gespannen af. Zo'n regeling waarbij vernieuwing gestimuleerd wordt spreekt ons namelijk veel meer aan dan het werken met halfopen dingen, zoals het halfopen roetfilter.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. De milieuproblemen worden door deze minister systematisch te slap aangepakt. Ik kan ze niet allemaal opnoemen, daar heb ik geen tijd voor, maar de bestrijding van fijnstof is er een van. De Rekenkamer is helder: de doelstellingen voor luchtkwaliteit,

geluidshinder en verkeerslawaaï worden met het huidige beleid niet gehaald. Een aantal keuzes heeft tot nu toe niet goed uitgepakt: de roetfilters doen het minder goed dan gedacht, de milieuzones staan onder druk van economische belangen, de milieueisen aan nieuw te bouwen auto's zijn door de autolobby in Brussel netjes de nek omgedraaid, en de sloopregeling blijkt eerder uit te pakken als een subsidie voor de auto-industrie dan als een aanpak van het fijnstof. De minister haalt de milieudoelen tijdelijk, met de hakken over de sloot, maar alleen omdat de internationaal graaiende bankiers een economische crisis hebben veroorzaakt. Het Planbureau voor de Leefomgeving zegt in de Milieubalans 2009 echter terecht dat het beleid aangescherpt moet worden.

2011 is volgend jaar al en dan moeten we voldoen aan alle normen inzake fijnstof. Binnenkort komt er een aanvulling op de nota Schoon en Zuinig, en voor geluidshinder wordt dit voorjaar de Wet geluidshinder aangepast. Heeft de minister de kracht en de moed al verzameld om zich te verweren tegen haar collega's van LNV, Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken?

Ik noem vijf praktische voorbeelden. Laat de Betuwelijn varen. Er gaat nog steeds erg veel transport over de weg en wij willen dat niet over het spoor doen. De halve vloot ligt op dit moment tegen de kant en dat is dus een prachtkans. Ik verzoek de minister iets te bedenken om de verladers te verplichten per direct een optimale inzet van transport over water te gaan doen.

De uitstoot van de zeescheepvaart is 8% van het fijnstof. Ik noem al jaren de bunkerolie, waar allerlei troep doorheen gemengd wordt. Dat veroorzaakt niet alleen stank en gevaarlijke stoffen, maar ook meer fijnstof. Ik vraag de minister om nu eindelijk met normen voor bunkerolie te komen. Ik heb het niet over zwavelnormen of gas, maar over bunkerolie voor zeeschepen.

Mevrouw **Spies** (CDA): Heb ik de heer Poppe goed gehoord? Eist hij van deze minister per onmiddellijk een verbod op alle vervoer van de Rotterdamse haven naar het achterland over rails en weg, en eist hij dat alles over het water gaat?

De heer **Poppe** (SP): Ik heb gezegd: een optimale inzet voor transport over water. Als je daadkrachtig wilt optreden en je ziet al die files met langzaam rijdende vrachtwagens ... In Ridderkerk willen de mensen een scherm hebben om het fijnstof uit de woonwijken te houden, en dat komt er nog steeds niet. Al die vrachtwagens rijden daar maar langs in files, terwijl we weten dat een groot deel van die files over het water kan op één schip. De minister moet daar krachtig op inzetten. Als er ruimte is op het water en de mogelijkheden er zijn, dan gaan ze de weg niet meer op met dat spul. Dat is wat ik bedoel. Dan pak je de fijnstofproblematiek en alles daaromheen krachtig aan.

Mevrouw **Spies** (CDA): Waarvan akte. Dan kunnen we de snelwegen en de rails sluiten, dan hoeven we die investering ook niet meer te doen.

De heer **Poppe** (SP): Er zijn drie modaliteiten: spoor, weg en water. Wij hebben altijd tegen dat spoor, de Betuwelijn, geprotesteerd. Dat concurreert met water, wat altijd het beste is. We zien dat dit spoor nauwelijks gebruikt wordt, het meeste gaat toch nog over de weg omdat dat kennelijk nog steeds het goedkoopst is. Milieutechnisch is het echter het slechtst en vandaar mijn voorstel. Dat zal Rotterdam niet met problemen opzadelen, het zal zeker in de Randstad de files voor een deel aanpakken en het zal een heel groot deel van de fijnstofproblematiek door vrachtverkeer oplossen. Dat is een goede oplossing en ik hoop dat het CDA ook op zo'n manier nadenkt over die dingen.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik hoor de heer Poppe juichend spreken over de scheepvaart. Zijn aanleiding is het fijnstof, maar veel binnenvaartschepen hebben juist verouderde motoren. Wat wil hij daaraan doen? Anders los je het ene probleem – het vuil op de weg – op, maar krijg je meer vuil op het water. Heeft de heer Poppe daar suggesties voor?

De heer **Poppe** (SP): Natuurlijk weten wij dat schepen met oudere motoren ook fijnstof uitstoten, maar er staat wel het equivalent van een gigantische file op zo'n vrachtschip. Als je dat omzet naar al die vrachtwagens, dan is de uitstoot van die ene motor die de hele file vervoert altijd nog minder dan al die vrachtwagens wanneer ze op de weg rijden. Het volgende punt: kom nog voor de zomer met een structuurvisie voor openbaar vervoer, met daarin een voorstel om de groei van 14% autoverkeer tussen 1999 en 2006 – dit staat in een van de brieven – om te buigen naar een 14% krimp ten opzichte van 1999. Verplicht alle gemeenten tot het instellen en handhaven van milieuzones, maar zorg aan de randen van de stad, bij de uitvalswegen, voor overslagterminals. Zorg voor distributie van goederen in de steden vanaf verdeelcentra buiten de bebouwde kom. In Amsterdam is een poging gewaagd dat te doen door per tram spullen in de stad te vervoeren en winkels te bevoorraden. Dat is onder de gesel van de markt tenietgegaan, maar in steden als Dresden en Zürich wordt wel op die manier gewerkt. Ik stel voor dat de minister een regeling ontwikkelt voor de steden, waardoor al dat gesjouw met vrachtwagens in de stad om de winkels te voorzien efficiënter gaat. Een soort open ov in de stad voor goederen, in plaats van zo veel individuele vrachtwagens.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Per schip.

De heer **Poppe** (SP): Als er grachten zijn zou dat kunnen, dat is geen slecht idee. Een heleboel Nederlandse binnensteden hebben grachten. Tot slot: zorg voor transferia met goedkope Park & Pendel aan de randen van elke stad. Bezoekers moeten daarbij goedkoper uit zijn dan wanneer zij parkeren in bijvoorbeeld de private Q-parkings in de stad. Daarbij hoort een fijne pendeldienst tussen die parkeerplaatsen buiten de stad. Dat zal de instroom in de stad beperken, waardoor congestie wordt voorkomen, en het zal het fijnstof in de stad terugdringen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. De tirade van mijn buurman, met openingszinnen over wat niet goed is en dat het niet deugt, is de bekende riedel. Naarmate de verkiezingen naderen worden de daaraan gekoppelde oneliners alleen maar heviger, puntiger en ongenueanceerder. Uit het vervolgonderzoek is gebleken dat het rendement van de halfopen roetfilters beter is dan eerder gedacht, maar dat de reductie van 50% niet wordt gehaald. Hoewel dat rendement dus lager is, is er wel een reductie van de fijnstofemissie door vrachtwagens die halfopen roetfilters gebruiken. De minister laat daarom de toegankelijkheid van milieuzones voor vrachtauto's met halfopen roetfilters ongemoeid. Hoe denkt de minister over andere, aanvullende maatregelen in dat kader, om de verdere reductie van luchtvervuiling in de binnensteden aan te pakken? Een van de mogelijkheden is een landelijke regeling voor de bevoorrading van winkels in binnensteden, waar de problemen nu echt geconcentreerd raken. Ik nodig de minister uit nog meer mogelijkheden te onderzoeken om de luchtvervuiling in de binnensteden aan te pakken.

De heer **Poppe** (SP): Hoor ik de heer Boelhouwer echt zeggen dat hij hetgeen ik daarnet naar voren bracht geen slecht idee vindt, en het eigenlijk overneemt?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Het feit dat de heer Poppe vóór mij zit en dit dus eerder zei, betekent niet dat het zijn idee is en dat ik dat overneem.

De heer **Poppe** (SP): De heer Boelhouwer en ik blijken hetzelfde idee te hebben?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik kan niet ontkennen dat de heer Poppe soms een goed idee heeft.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): De heer Boelhouwer noemt de regeling voor de bevoorrading. Wil hij dat buiten de stad doen? Wil hij venstertijden hanteren? Ik hoor dat deze problemen geven. Wil hij dat veranderen? Hoe kan ik mij dat voorstellen?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik lees mijn volgende zin voor: nu hanteren veel gemeenten zogenaamde venstertijden. Die vallen vaak in de ochtenduren, en dus op momenten die samenvallen met de ochtendspits. Dat is derhalve niet handig, en de vraag is of hier nog een reductie van fijnstofemissie te behalen is. Ik heb begrepen dat de minister van Verkeer en Waterstaat een clubje aan het werk gezet heeft – onder leiding van de heer Janse de Jonge – dat met name het binnenstedelijk vervoer onder de loep neemt. Graag verneem ik wanneer daarvan resultaten verwacht worden. Worden de eisen die opgelegd worden aan het vrachtverkeer in milieuzones, ook opgelegd aan andere vormen van vervoer, zoals het openbaar vervoer? Het is raar dat we het openbaar vervoer soms dingen toestaan die we voor vrachtauto's verbieden. Aansluitend bij de opmerking van mevrouw Spies blijft het raar om aan het openbaar vervoer eisen te stellen in termen van de brandstof die verbruikt wordt, en niet in termen van de uitstoot die gerealiseerd wordt. Mogelijkerwijs is hier nog wel wat winst te behalen, ook voor de binnensteden. Het uiteindelijke doel is het realiseren van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), maar nog minder reductie van fijnstof dan het NSL voorschrijft is natuurlijk met het oog op de volksgezondheid alleen maar meegenomen. Komt de minister met aanvullende maatregelen?

De Europese Commissie heeft ons uitstel verleend om te voldoen aan de luchtkwaliteitseisen, zodat er voldoende tijd is om tot passende nieuwe afspraken te komen. Dat betekent natuurlijk niet dat de schadelijkheid van NO<sub>x</sub> on hold is gezet. Dat is niet zo, we moeten absoluut aan de gang blijven om de NO<sub>x</sub>-uitstoot te verlagen. In hoeverre laat de minister het gezondheidsrisico, met name in de steden met een te hoge NO<sub>x</sub>-uitstoot, een rol spelen bij de noodzaak om die maatregelen te nemen en welke termijn is daarmee gemoeid? Er zijn plannen naar buiten gekomen voor wegen die zijn aangelegd en een ernstige overschrijding te zien geven. Dan moeten maatregelen genomen worden. Geldt dat volgens de minister ook voor binnensteden?

Wij zien graag dat er haast gemaakt wordt met het terugdringen van de NO<sub>x</sub>-uitstoot en wat ons betreft mag het ook eerder worden dan 2015. Verder zijn wij altijd benieuwd naar de uitkomsten van experimenten inzake het afvangen van fijnstof. Niet alleen ter bevordering van innovatie, maar vooral ook om de reductie tot stand te brengen om de schadelijke gevolgen ongedaan te maken. Ik ben zeer benieuwd hoe het staat met de proef die door BAM en de TU Delft gedaan wordt naar het afvangen van fijnstof uit de tunnelmonden.

Het blijft van het grootste belang om de uitstoot aan de bron aan te pakken. Zijn er nog meer bronmaatregelen mogelijk? Is het mogelijk een doorkijkje te geven tot na 2015 inzake technologische veranderingen die eraan staan te komen, en de effecten die de minister daarvan verwacht? Voor het toekomstig beleid is het aardig om daarvan een beeld te krijgen.

Wij hebben wel eens gepleit voor walstroom. Het is goed dat ook te gebruiken in stedelijke havens en bij stedelijke loskades, om ervoor te zorgen dat daarmee de uitstoot in de binnensteden beperkt wordt.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Als ik de onderzoeken naar de effectiviteit van milieuzones en roetfilters op me in laat werken, wordt nog eens met hoofdletters bevestigd dat niets zo effectief is als het bestrijden van vervuiling aan de bron, alsmede het voorkomen dat er ellende uit de uitlaat komt. Hoe ambitieuzer de Europese prestatie-eisen, hoe schoner de lucht. Met alle respect en waardering voor milieuzones, roetfilters, differentiatie in parkeertarieven, sloopregelingen enzovoorts, het blijft uiteindelijk dweilen met de kraan open. Ik houd opnieuw een pleidooi voor stevige en ambitieuze Europese regelgeving voor auto's, vrachtauto's, boten, brommers, motoren, brandstoffen, de hele riedel. Ik ga ervan uit dat beide ministers deze inzet onverdroten leveren en ik ben benieuwd naar de voortgang in de diverse Europese raden.

Dat neemt niet weg dat we dweilen nodig blijven houden zolang de kraan nog niet dicht is. Maatregelen die we op nationaal niveau kunnen nemen moeten wat het CDA betreft prioriteit krijgen en dus boven lokaal of regionaal beleid gaan. Die conclusie zie ik ook in het rapport over de effecten van milieuzones. Kunnen de ministers ons zicht bieden op de effecten van bijvoorbeeld de bpm-differentiatie en de slurptaks op de luchtkwaliteit en CO<sub>2</sub>-reductie? Die fiscale maatregel leidt tot forse vernieuwing en vergroening van het wagenpark, en dat zouden we toch ook in de luchtkwaliteit terug moeten zien?

Ten aanzien van de milieuzones moet de overheid natuurlijk zelf het goede voorbeeld geven. Het kan niet zo zijn dat in de milieuzones zwaardere eisen worden gesteld aan de milieuprestaties van vrachtauto's dan aan die van de bus of andere openbaarvervoersfaciliteiten. We hebben vandaag een wonderlijk bericht kunnen lezen over wat er in Amsterdam wat dat betreft kennelijk allemaal kan. Het lijkt mij ongewenst dat de wethouder die de milieuzone instelt het tegelijkertijd goedvindt dat de bus in Amsterdam aan lagere eisen mag voldoen dan een vrachtauto. Weliswaar gaat het om iets dat, in dit geval, het ROA aanbesteedt en uitvoert, maar dit soort van meten met twee maten moet natuurlijk uitgebannen worden. Ik heb begrepen dat het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB) inmiddels op eigen initiatief met schonere bussen zou rijden, maar ik neem aan dat beide ministers zowel het bestuur van de regio als van de gemeente Amsterdam op dit slechtvoorbeeldgedrag zullen aanspreken. De sloopregeling lijkt effectief en dat is goed nieuws. Die maatregel zat dus niet voor niets in het crisispakket van maart vorig jaar. De doelstelling was tweeledig en betrof milieu-argumenten, alsmede een impuls voor een sector die het in deze economische tijden lastig heeft. Ik ben benieuwd naar de milieueffecten, maar ook naar de economische effecten van de regeling. De minister geeft aan dat zij verwacht dat de beschikbare hoeveelheid geld medio 2010 al op zal zijn. Is dat vandaag nog steeds de inschatting? Dit vraagt om het helder managen van verwachtingen, waarvoor ik al eerder aandacht gevraagd heb. Het kan niet zo zijn dat, op het moment dat het geld voor de regeling op is, er mensen teleurgesteld worden omdat zij dachten dat de regeling nog liep.

De praktijktesten inzake de roetfilters laten zien dat de keuze om te stoppen met de subsidie voor halfopen roetfilters op vrachtwagens noodzakelijk was. Wij steunen de inzet om door te gaan met de andere roetfilters, maar blijft er nu geld over? We hadden geld gereserveerd voor de halfopen roetfilters op vrachtwagens en dat wordt nu niet uitgegeven. Op welke manier blijft dat geld beschikbaar voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in de transportsector?

Bij het thema innovatie heb ik enkele opmerkingen. Eerder hebben wij een motie ingediend waarin wij vragen om onderzoek naar het zodanig beter richten van de normen, dat die zich uitsluitend nog richten op de ziekma-

kende deeltjes van het fijnstof. Als ik het goed begrepen heb, wordt in de Europese Commissie overwogen om eind 2010 weer te gaan praten over normen voor 2020. Als dat zo is, zou ik dolgraag willen dat we die normen alleen nog maar richten op de ziekmakende deeltjes van het fijnstof. Kunnen de ministers aangeven of het tempo van het onderzoek ons daartoe in staat stelt?

Inzake de tunnelmonden volg ik de minister van VenW in zijn keuze om alleen te experimenteren met het afvangen van fijnstof, of het oplossen van het probleem van fijnstof daar waar er ook echt een probleem is. Hij kiest om die reden niet voor een experiment bij de A2 in Maastricht en dat kan ik mij voorstellen, maar wij krijgen wel buitengewoon interessante innovatieve ideeën aangereikt. De minister heeft aangegeven de Kamer in november te informeren over de eerste resultaten van praktijkproeven. Daarvan heb ik nog niets gezien. Ik ben tevens benieuwd of hij ook met andere innovaties aan de slag wil blijven, op plekken waar wel problemen zijn.

Wij hebben met de minister van VROM eerder gesproken over de luchtwassers voor de pluimveehouderij. Die waren toen technisch nog niet beschikbaar. Zij deze er inmiddels wel?

Mevrouw **Ortega-Martijn** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik vervang mijn collega mevrouw Wiegman.

Er vindt nog steeds veel onderzoek plaats naar de gevolgen van slechte luchtkwaliteit voor de gezondheid, met name naar de invloed van de kleinste deeltjes. Intussen worden de grootste knelpunten aangepakt. Er zijn grenswaarden bepaald, maar we moeten ervoor waken dat deze allesbepalend zijn. Uiteindelijk gaat het om de volksgezondheid. De filtering bij de nieuwe tunnelmonden van de A2 in Maastricht is afgewezen omdat dat formeel niet noodzakelijk lijkt. Dit is het dilemma dat ook speelt bij de ruimtelijke inpassing: het kan altijd beter, maar het kost ook meer. De ChristenUnie vraagt desondanks of er niet méér gekeken moet worden naar de gezondheidswinst die behaald kan worden in situaties die nog maar net voldoen aan de grenswaarden. Wat is de voortgang in het ontwikkelen van de indicator die een betrouwbare relatie legt tussen luchtverontreiniging en gezondheid?

Mevrouw **Spies** (CDA): Is mevrouw Ortega het met mij eens dat we, juist omdat we te maken hebben met een schaarse beschikbaarheid van middelen, ons moeten richten op die situaties waar wél op dit moment overschrijdingen van normen aan de orde zijn? Dat we de experimenten op die plekken moeten doen waar we op dit moment in de rode cijfers zitten, om het zo te zeggen?

Mevrouw **Ortega-Martijn** (ChristenUnie): Ja, zonder meer. Maar toch is het goed om te bekijken of we met een indicator kunnen komen die een betrouwbare relatie legt tussen de luchtverontreiniging en gezondheid. De ChristenUnie sluit aan bij de opmerkingen van de Algemene Rekenkamer. Die is van mening dat de wijze waarop de blootstelling aan luchtvervuiling en verkeerslawaaï, en de gezondheidseffecten daarvan, betrokken moeten worden bij de lokale besluitvorming over projecten, verbeterd kan worden. Ik vraag de minister hoe deze besluitvorming verbeterd kan worden.

Wat de ChristenUnie betreft moeten we niet alleen kijken naar de minimale normen, maar ook naar de baten indien er ruimer aan deze normen wordt voldaan. Is de minister bereid een instrument uit te werken waarmee bovenop de minimale normen ook de baten van extra maatregelen kunnen worden meegewogen?

Natuurlijk moeten nog veel aspecten van luchtkwaliteit onderzocht worden, maar zou de tunnel bij Maastricht juist daarom een goed experiment kunnen zijn?



Nu we sinds augustus het NSL hebben, moeten de gemeenten er ook gebruik van gaan maken bij de verantwoording van de ruimtelijkeorderingsprojecten. De ChristenUnie heeft de indruk dat dit nog niet gebeurt, of hooguit helemaal aan het eind van de procedure. Kan de minister aangeven in hoeverre alle NSL-maatregelen reeds geprogrammeerd zijn door de verschillende ministeries en gemeenten? Wat is de voortgang van het toegezegde monitoringinstrument?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Waarom dringt mevrouw Ortega zo aan op de tunnel van Maastricht? Daar moet de eerste schop de grond nog in, de tunnel gaat pas in 2016 open. Waarom niet een proef op een plek waar het al wél kan? Wat is de aanleiding om aan te dringen op een proef bij een tunnel in Maastricht die over zes jaar opengaat, terwijl er tunnels genoeg in Nederland zijn waar we die proeven kunnen doen?

Mevrouw **Ortega-Martijn** (ChristenUnie): Mijn vraag aan de minister is of het wellicht juist een goed experiment is om iets verder te kijken dan de grenswaarden. Daar gaat het mij om. Ik ben het met mevrouw Spies eens dat we prioriteiten moeten stellen, juist in deze tijd waarin we te maken hebben met heel wat tekorten op onze begroting. Maar ik vraag of, met het oog op de toekomst, dit soort zaken ook als experiment kan dienen. Het voldoet nèt aan de grenswaarden, maar hoe zit het in dat geval met het gezondheidsrisico of eventueel de gezondheidswinst?

De heer **Poppe** (SP): De oude Maastunnel in Rotterdam-Zuid, een tunnel van voor de oorlog, komt uit in een woonwijk. Daar zou je kunnen bekijken of er misschien maatregelen mogelijk zijn, en die kun je dan later ook gebruiken bij andere tunnels. Er zijn tunnels waar grote ventilatoren in zitten die alle lucht de tunnel uit blazen, en deze komt dan geconcentreerd uit de pijp. Kan dat niet afgezogen worden en op een andere manier, desnoods gefilterd, op een andere plaats de lucht ingaan? Vindt mevrouw Ortega het geen verstandiger idee om eens goed te kijken naar mogelijkheden bij bestaande tunnels?

Mevrouw **Ortega-Martijn** (ChristenUnie): Ik verwijs naar het pleidooi van mevrouw Spies, die zegt dat we op dit moment met van alles en nog wat bezig zijn om er zorg voor te dragen dat we kunnen gaan voldoen aan de normen van de luchtkwaliteit. In die zin hebben we op dit moment wat prioriteiten gesteld, omdat we inderdaad op een verantwoorde manier moeten omgaan met beschikbare middelen. Als het moment daar is dat de Maastunnel aan bod gaat komen zeg ik: oké. Maar ik ga daar niet over. De minister gaat over het heel duidelijk stellen van de prioriteiten in dezen.

Mevrouw **Spies** (CDA): Mevrouw Ortega stelt vragen en die zijn natuurlijk niet vrijblijvend. Zij weet waarschijnlijk net zo goed als ik dat het experiment in Maastricht een miljoen extra gaat kosten. Is de ChristenUnie-fractie bereid om dat miljoen op die plek in te zetten, gesteld dat dit beschikbaar is, en het niet in te zetten op plekken waar we op dit moment nog met een probleem te maken hebben? Dat is de prioriteitstelling waar mevrouw Ortega het over heeft, en dat betekent dat zij dus geld weghaalt daar waar het in mijn beleving op dit moment harder nodig is.

Mevrouw **Ortega-Martijn** (ChristenUnie): Zonder meer, maar ik denk dat het niet verkeerd is om aan te geven dat we ook iets verder in de toekomst moeten kijken.

Mevrouw **Spies** (CDA): Ik ben dat met mevrouw Ortega eens. Maar als wij hier vanmiddag voor de vraag komen te staan waar wij de beperkt beschikbare middelen aan uitgeven, is het dan haar voorstel om dat te

doen aan de A2-tunnel in Maastricht, en niet aan bijvoorbeeld de Maas-tunnel, waar we het probleem van de luchtkwaliteit nog lang niet hebben opgelost?

Mevrouw **Ortega-Martijn** (ChristenUnie): Laat ik het zo stellen: op het moment dat je prioriteiten stelt kun je ook altijd bekijken of er een bepaalde diversiteit kan zijn in prioriteiten. Ik geef aan dat ik van de minister wil weten of er inderdaad iets verder gekeken kan worden dan de grenswaarden.

De ChristenUnie roept de minister op de gemeenten er nogmaals op te wijzen om voor procedures te verwijzen naar het NSL en niet opnieuw in de valkuil te trappen van het toepassen van projecttoetsing. Er is nu gekozen voor een nieuwe benadering en dan moet iedereen zich ook aan de spelregels houden. In dat kader vraagt de ChristenUnie of de saneringstool naar behoren functioneert en of hiermee nu ook toekomstige plannen, die nog niet eerder waren opgevoerd, getoetst kunnen worden. De ChristenUnie krijgt namelijk signalen dat nieuwe plannen nog niet kunnen worden getoetst en dat met name grotere gemeenten in de Randstad tegen nogal wat fouten in de saneringstool aanlopen.

Een ander knelpunt is Ridderkerk. Hier worden zowel geluidsnormen als fijnstofnormen overschreden. Er liggen hier maar liefst zestien rijbanen naast elkaar. Door de bundeling van de snelwegen A15 en A16, en de toekomstige uitbreidingsplannen van deze wegen, zijn er grote zorgen onder de bevolking over de volksgezondheid. Uiterlijk in 2015 moeten er schermen komen, over een lengte van ruim drie kilometer, om de situatie te verbeteren. Ziet de minister een mogelijkheid om deze NSL-maatregel te versnellen?

Middels de motie-Spies, die de ChristenUnie mede heeft ondertekend, is gevraagd naar onderzoek naar de nieuwe normstelling voor de luchtkwaliteit, gezien de nieuwe inzichten over de schadelijke effecten van ultrafijnstof. Er volgt nog onderzoek, maar wat is de ambitie van de minister op dit punt? Is de minister ook bezig met nieuwe normen?

De minister noemt een aantal reservemaatregelen voor als de normen niet gehaald dreigen te worden. Zijn deze maatregelen al voldoende uitgewerkt en ziet de minister hier, in het kader van de heroverwegingen, mogelijkheden?

Ten slotte valt het de ChristenUnie op dat er geen actuele inventarisatie is van wat buurlanden doen in het kader van luchtkwaliteit. Juist bij implementatie van Europese richtlijnen zou je dat wel verwachten. Er komt een overzicht als alle verzoeken tot derogatie bij de Europese Commissie openbaar zijn. Hoelang duurt dat nog? Graag de toezegging van de minister om bij implementatie van dergelijke ingrijpende Europese richtlijnen op het gebied van milieu standaard ook te inventariseren hoe buurlanden de richtlijnen implementeren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik vervang collega Vendrik. Het verbeteren van de luchtkwaliteit in Nederland blijkt trager te verlopen dan binnen de EU overeengekomen is. Dat zegt niet alleen GroenLinks, dat zegt ook de Algemene Rekenkamer. Dat is een ernstige conclusie, vooral voor de honderdduizenden mensen die nog steeds veel te ongezonde lucht inademen, maar ook omdat het einde van de periode van uitstel, die Nederland van de Europese Unie kreeg om aan de normen te voldoen, in zicht begint te komen. Voor fijnstof is dat medio 2011 en voor stikstof begin 2015. Het schoner maken van de stadslucht is een buitengewoon weerbarstig proces. De GGD in Amsterdam, die zelf de luchtkwaliteit meet, schrijft over zijn cijfers voor 2008: «De belangrijkste conclusie is dat ook in 2008 geen verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam meetbaar is. Er zijn, met name op alle straatstations, ruime overschrijdingen van de grenswaarden voor NO<sub>2</sub>.»

Ik zal in sneltreinvaart een aantal oplossingen met de commissie door-nemen en ik verneem daarop graag de reactie van de ministers. Mijn collega Vendrik had vandaag een notitie willen aanbieden van GroenLinks; die eer is nu aan mij. In die notitie staan voorstellen om auto's «groen te pimpen», hetgeen de heer Vendrik bij zijn eigen auto heeft laten doen. Wij pleiten voor een groene APK, waarbij de reguliere autokeuring wordt aangegrepen om automobilisten te verleiden – ik benadruk: te verleiden – een aantal verbeteringen aan te brengen aan de auto om het milieu te ontzien. Per saldo pakt dat vaak nog voordelig uit ook, omdat je brandstof kunt besparen. Denk aan ecobanden, bandenspanningsventielen met een rood lampje dat brandt als je banden onvoldoende op spanning zijn – als ze goed op spanning zijn spaart dat brandstof – en ledlampjes. Ik vraag de minister, of de ministers, om een schriftelijke reactie op deze notitie. In januari 2009 beloofde minister Cramer dat de naleving van de milieuzones voor vrachtauto's in de zomer zo goed als 100% zou zijn. Dat is niet gelukt, zo blijkt uit het onderzoek van Milieudefensie, dat aangeeft dat 80% in orde is, en van het ministerie zelf, dat het heeft over 85%. Amsterdam scoort heel goed door camera's; de minister erkent dat ook. Gaat de minister de steden die milieuzones hebben, maar geen camera's, ertoe aanzetten die toch maar op te hangen, daar het een heel goede remedie is?

In antwoord op feitelijke vragen schrijft de minister dat het NSL in het najaar van 2010 gemonitord gaat worden. Dat kan ik niet helemaal rijmen met het feit dat nog voor de zomer het programma Schoon en Zuinig zal worden geëvalueerd. Op basis van welke gegevens gebeurt dat dan? Wij maken ons steeds grotere zorgen over de gaten die in het NSL vallen, bijvoorbeeld door het almaar naar achteren schuiven van de kilometerhef-fing. Eerder probeerde minister Eurlings dat te bagatelliseren, maar inmiddels liggen we al achter op het kritieke pad en raken de doelen steeds verder uit beeld. Hoe verhoudt die monitor zich tot de evaluatie van Schoon en Zuinig?

Tijdens de VROM-begrotingsbehandeling diende GroenLinks een motie in. Daarin werd onder meer gevraagd om in Europa te bepleiten de euro-normen voor tweewielers, de brommers, flink aan te scherpen. Dat zal er in de praktijk op neerkomen dat we de vieze tweetaktbrommers gaan uitbannen. De minister reageerde toen positief, maar de motie haalde het niet. Dat was vervelend, maar je moet het niet te snel opgeven. Daarom vraag ik het nog een keer rechtstreeks. Wil de minister aanscherping van de normen bij de Europese Commissie bepleiten? En ik voeg daaraan toe: wil de minister datzelfde doen voor bestelbusjes? Ook daarvoor loopt de normstelling namelijk achter op wat technisch mogelijk is.

In De Telegraaf staat vandaag een bericht dat de eisen die de gemeente Amsterdam stelt aan bussen, minder streng zijn dan de eisen die aan vrachtauto's worden gesteld. Wij vinden dat die dan ook moeten worden aangescherpt voor de bussen. Het is geen goede zaak dat dit op deze manier gebeurt, maar je moet altijd bereid zijn om bij te leren en ook te leren van de slechte dingen.

Bij dezen overhandig ik de voorzitter graag de notitie aan het kabinet en mijn collega's.

**Minister Cramer:** Voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng in eerste termijn. Ik hoorde verschillende Kamerleden heel positief praten over de voortgang NSL, en een aantal kritisch. Het is mijn opvatting dat we in drie jaar tijd ontzettend veel bereikt hebben en dat de luchtkwaliteit nu echt op orde gebracht wordt door middel van de aanpak van het NSL. Als we zien wat we moeten bereiken, ook in het EU-kader, zijn wij nu daadwerkelijk keihard bezig met de uitvoering. De normen ten aanzien van fijnstof worden gehaald, en ook die van de NO<sub>x</sub>. We doen ook wat we kunnen om het zelfs nog eerder te halen. Kortom, waar we mee bezig zijn is goed op de rit en wij zorgen daarmee dat de gezondheid van de mensen gegaran-

deerd wordt en dat er weer mogelijkheden zijn om de ontwikkeling van allerlei projecten -bouwprojecten of anderszins – goed te combineren met het in stand houden van een goede luchtkwaliteit.

Dit NSL is natuurlijk opgezet om te zorgen voor een goede kwaliteit van de lucht, opdat onze gezondheid niet in gevaar komt. Daarover zijn vragen gesteld, ook door mevrouw Ortega. Zij noemde de Algemene Rekenkamer, die graag juist de lokale besluitvorming nadrukkelijker op de agenda wil en ook wil zien dat daar meer rekening mee gehouden wordt. Wij zijn daarmee al druk bezig, want wij hebben een aanpak waarbij de gemeenten invulling moeten geven aan de goede ruimtelijke ordening. We hebben daarvoor een speciale methodiek, genaamd de gezondheids-effectscreening, de GES-methodiek. Met dit instrument kunnen gemeenten beter in kaart brengen wat de gezondheidseffecten zijn van lokale besluiten. Deze GES-methodiek bevat ook informatie over blootstelling en de relatie met gevoelige groepen. Met andere woorden: wij hebben met de gemeenten al een heel goed informatiesysteem opgezet. Het aardige is dat daardoor nu ook anderen – met name gebruikers – willen participeren in de toepassing van deze GES-methodiek. Onlangs heb ik bijvoorbeeld gesproken met de voorzitter van het Astma Fonds. Die gaf aan: het is voor ons heel belangrijk dat wij betrokken zijn bij de manier waarop u informatie verstrekt over met name de gevoelige groepen, en omdat wij daar veel over weten kunnen we daar een bijdrage aan leveren. Zo proberen we samen met de gemeenten juist die lokale besluitvorming te verbeteren.

Mevrouw Ortega noemde de motie-Spies, waarin is gevraagd naar onderzoek naar nieuwe normstelling. Mevrouw Spies stelde daarover ook een vraag, met name geënt op het feit dat er mogelijk nieuwe inzichten zijn omtrent de schadelijke effecten van ultrafijnstofdeeltjes. Ik vind het ook heel belangrijk om te onderzoeken of er een indicator bestaat die beter in staat is om de huidige mate van fijnstof – dat zijn vooral PM<sup>10</sup> en PM<sup>2,5</sup> – nog beter in kaart te kunnen brengen. Diverse Nederlandse instituten zijn op dat terrein actief, bijvoorbeeld het RIVM, TNO en ECN, en ik stimuleer de samenwerking, ook in internationaal verband, als het gaat om onderzoek op dit gebied. Het is de bedoeling om met een extra indicator te komen voor situaties die sterk beïnvloed worden door verkeer, waarbij met name de risico's die veroorzaakt worden door de kleinere deeltjes beter in kaart worden gebracht.

Mevrouw **Spies** (CDA): De motie ging niet zozeer over een extra indicator, als wel over een «in de plaats van». We hadden het over het radicaal genererend vermogen; de veronderstelling bestaat dat met name in verbrandingsdeeltjes het ziekmakende deel van het fijnstof gevonden kan worden. Op het moment dat we in staat zijn om een norm te formuleren die zich beter richt op de gezondheidsbescherming, gaan we dus ook scherper schieten. Dan zouden we niet meer schieten met de hagel waarmee we dat nu doen.

Minister **Cramer**: We moeten dan inderdaad heel specifiek zijn. Het gaat er uiteindelijk natuurlijk om de normstelling aan te scherpen. Om zicht te krijgen op die kleinere deeltjes moet je kunnen analyseren op grond waarvan je die kleinere deeltjes in kaart kunt brengen; dat is wat ik bedoelde. In dat opzicht zijn mevrouw Spies en ik het dus met elkaar eens.

De heer **Poppe** (SP): Verfijndere onderzoeksmethoden zijn natuurlijk altijd goed, maar het moet geen vlucht vooruit zijn. We weten nu waar de problemen zitten, Ridderkerk is in dat verband genoemd. We weten nu waar de problemen zich voordoen in de steden. Dat laaghangende fruit moeten we pakken; we kunnen later altijd nog kijken waar het hooghangende fruit zit. Als we de vervuilingnormen die er nu zijn halen, en

ingrijpen in de steden en daaromheen, zodat het daar echt minder wordt, verdwijnen de nanodeeltjes daarmee ook.

Minister **Cramer**: Dat is precies het beleid dat wij al in gang hebben gezet. Wij richten ons nu juist eerst op de grote vissen en zorgen dat de concentraties van het fijnstof sterk verbeteren, laat daarover geen misverstand bestaan. Maar daarnaast moet je altijd scherp blijven op mogelijk nadelige effecten die nóg kleinere deeltjes met zich meebrengen, waarvan we op dit moment nog onvoldoende weten. Het is terecht dat de Kamerleden Ortega en Spies daarnaar vragen. Dat onderzoek loopt nog, dus ik kan daar op dit moment nog geen uitspraken doen.

Mevrouw **Ortega-Martijn** (ChristenUnie): Wanneer kunnen wij de resultaten van dit onderzoek tegemoet zien?

Minister **Cramer**: Zodra dat onderzoek is afgerond, wordt het natuurlijk ook in internationaal verband afgestemd en kritisch bestudeerd. Ik heb niet alleen in de hand wanneer dat precies zal zijn, maar zodra het kan verstrek ik zo snel mogelijk de resultaten.

Ik ben verbaasd over de vraag van mevrouw Ortega inzake de extra onderzoeken rond de situatie in Limburg. Onderzoek laten doen, zoals mevrouw Ortega voorstelt, naar tunnelmonden en tunnels die er nog niet liggen heeft helemaal geen zin. In deze tijden, waarin we het geld juist hard nodig hebben om de problemen van nu op te lossen, zou het echt een verkeerd signaal zijn om geld, 1 mln., dat we nu in Ridderkerk moeten stoppen omdat daar echt iets moet gebeuren, plotseling te gaan verschuiven naar zaken die gaan spelen in de toekomst. Ik begrijp het punt wel dat je de normen en de grenswaarden die je hebt altijd in acht moet nemen, maar op dit moment hebben we geen onderzoek nodig naar tunnelmonden die er nog helemaal niet liggen. Het geld groeit ons niet op de rug. Wij moeten scherpe keuzes maken en wij geven prioriteit aan de dingen die nu nodig zijn.

De heer **Poppe** (SP): Ik hoor de minister zeggen: «die 1 mln. die wij in Ridderkerk moeten stoppen». Betekent dit dat de schermen in Ridderkerk, die ook nog fijnstofafvangend of -opvangend kunnen zijn, naar voren gehaald worden, zoals eigenlijk ook de afspraak is? Ik hoor de minister zeggen dat daarvoor een miljoen beschikbaar is.

Minister **Cramer**: Ik moet mij preciezer uitdrukken, ik weet het bedrag niet precies. Bij wijze van spreken een miljoen, want er gaat flink wat geld in de situatie Ridderkerk zitten omdat die prangend is en we die zo snel mogelijk moeten aanpakken. Collega Eurlings kan aangeven wat daarbij de fasering in de tijd is. Wij moeten ons houden aan de normen die vanuit Brussel gesteld worden en dus moet het probleem Ridderkerk zo snel mogelijk opgelost worden.

De heer **Poppe** (SP): Wat is zo snel mogelijk?

Minister **Cramer**: Dat precieze getal heb ik niet, de heer Eurlings kan dit misschien aangeven. Onze inzet is dat we datgene wat we, ook in financieel opzicht, kunnen doen, in volgorde van prioriteit zo snel mogelijk gaan doen.

Mevrouw **Ortega-Martijn** (ChristenUnie): Inzake de tunnelmonden in Maastricht ben ik het met de minister eens dat we inderdaad moeten kijken naar de prioriteiten die we stellen. Maar ook als er sprake is van weinig geld en prioriteiten stellen, hebben we het wel over innovatie. Op het moment dat je inderdaad een experiment aangaat in Maastricht kan het resultaat dat het oplevert ook worden toegepast op andere tunnels,

die we in de toekomst gaan bouwen. Mijn vraag is: als we daar toch naar kijken, is dit dan misschien een mogelijkheid?

Minister **Cramer**: Mevrouw Ortega vraagt iets wat niet kan. Die innovatie doen we daar waar tunnelmonden al liggen, want we moeten technieken verzinnen om fijnstof af te vangen. Je kunt niet met iets gaan experimenteren en dat verder ontwikkelen als die tunnel er nog niet ligt. Mevrouw Van Gent vroeg of er fouten zitten in de saneringstool, want de grote steden hadden allerlei problemen. Wij hebben die tool nu uitontwikkeld. In de toepassing zal altijd nog wat bijstelling nodig zijn, en die doen we dan ook. Dat wordt meteen doorgevoerd in de monitoring, dus als het gaat om de onderbouwing van het halen van de doelstellingen wordt dat onmiddellijk verwerkt. In die zin is er dus een directe terugkoppeling. Inzake algemene maatregelen in het kader van het NSL werd gevraagd welke bronmaatregelen nog mogelijk zijn en welke effecten die zouden kunnen hebben. Inderdaad, eigenlijk zouden we het moeten hebben van die bronmaatregelen. Het gaat mij in Europa eerlijk gezegd niet snel genoeg. In elke Milieuraad heb ik, als het gaat om verkeer en vervoer, wel weer een «any other businesspunt» over versnelling van juist die bronmaatregelen. In Europees verband gaat het inderdaad gestaag, het kan veel sneller. Bij de bronmaatregelen heb je natuurlijk de maatregelen in de sfeer van personenauto's: eerst naar een betere Euroklasse, te weten klasse VI, ook voor vrachtwagens. Maar uiteindelijk zul je ook naar andere typen brandstoffen moeten, zoals de elektrische vervoerswijze, waterstof, andere vormen van biogas. Er zijn veel mogelijkheden, en het een zal meer effect hebben op de luchtkwaliteit dan het ander. Als we schone energie zouden gebruiken in elektrische auto's, dan zouden we gewoon geen luchtkwaliteitsprobleem meer hebben. In dat opzicht kunnen we dus vele malen meer doen, en dan hebben we inderdaad meteen ook geen geluidsprobleem meer. Collega Eurlings en ik hebben al vaker besproken dat we er bij het nemen van maatregelen heel goed op moeten letten dat we niet desinvesteren, want alles dat je kunt doen om schermen te voorkomen – omdat je brongerichte maatregelen kunt nemen – moet je natuurlijk doen, dat is veel effectiever. Daarover zijn we het volstrekt eens. Deze periode moet gezien worden als een overgang naar een periode waarin we inderdaad – mogelijkerwijs over vijftien tot twintig jaar – geen schermen meer nodig hebben, omdat we brongerichte maatregelen hebben kunnen invoeren in het wagenpark, hetgeen qua vervanging natuurlijk wel een tijd zal duren.

Over de milieuzones ten aanzien van vrachtauto's hebben we meermalen van gedachten gewisseld in deze Kamer. We hebben nu tien ingestelde zones voor vrachtauto's en die blijken een positief effect te hebben op de volksgezondheid in de betreffende steden. Dat blijkt ook uit een effectstudie die op 4 december 2009 aan de Kamer is gezonden. De milieuzones dragen voor een groot deel bij aan het voldoen aan de lokale NO<sub>2</sub>- of NO<sub>x</sub>- en PM<sup>10</sup>-waarden, de fijnstofgrenswaarden, en de meeste gemeenten zijn goed op weg met milieuzonering waar het gaat om vrachtauto's. Per 1 januari 2010 zijn de toelatingscriteria, zoals vastgelegd in het convenant van 2006, aangescherpt. Daarnaast hebben nu ook Leiden en Delft een milieuzone ingevoerd. Na twee jaar milieuzones zien we een stijging in het nalevingspercentage, waar ik zo meteen nog op terugkom. Ik hoop dat ik hiermee de vraag van mevrouw Spies over de effectiviteit van de milieuzones beantwoord heb. De generieke maatregelen blijven, naast milieuzones, natuurlijk nodig om de normen te halen, maar het helpt wel dege-

lijk. Uit de ervaringen in Amsterdam blijkt dat camera's inderdaad heel goed werken bij de handhaving in de milieuzones. Op zich is het een verantwoordelijkheid van gemeenten om ervoor te zorgen dat hun beleid gehandhaafd wordt. Wat wij als rijksoverheid doen is die goede ervaringen zo veel mogelijk promoten bij de overige gemeenten die milieuzones

zones hebben ingevoerd, zodat zij de goede voorbeelden kunnen navolgen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb er navraag naar gedaan omdat de minister in januari 2009 zelf zei dat het in de zomer van 2009 100% zou zijn. Uit cijfers van haar eigen ministerie, maar ook uit cijfers van Milieu-defensie, blijkt dat dat niet het geval is. Camera's werken heel goed, dus ik wil dat de minister mij toezegt dat zij de gemeenten ertoe gaat aanzetten om beter te controleren. Iedereen heeft er belang bij dat we tot die 100% komen.

Minister **Cramer**: Het is aan de gemeenten om ervoor te zorgen dat zij goed handhaven. De opgaven zijn navenant, want als ze niet goed handhaven hebben ze een probleem om de doelen te halen. Dus er is ook een gemeente veel aan gelegen om ervoor te zorgen dat de milieuzone, als die ingevoerd is, ook goed functioneert. Er zit dus een prikkel bij de gemeenten zelf om dat te doen, en als ze het niet doen moeten ze andere maatregelen, die veelal duurder zijn, toch invoeren om aan hun doelstellingen te kunnen voldoen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik snap de verantwoordelijkheidsverdeling best, maar het gaat er mij om dat mevrouw Cramer de minister van Milieu is. Ik kan mij voorstellen dat zij het er toch nog eens met de gemeenten over gaat hebben, dat zij het voorbeeld van Amsterdam, waar het goed werkt, promoot en dat in alle redelijkheid overlegt met de gemeenten. Dan kan toch alleen maar een win-winsituatie opleveren?

Minister **Cramer**: Ik heb zojuist al gezegd dat we dat constant doen. Alle goede voorbeelden proberen we zo veel mogelijk bij de andere gemeenten onder de aandacht te brengen en ze te stimuleren dat ook te doen, want dat helpt enorm. Er is dus geen twijfel over mogelijk dat we dat op die manier communiceren.

Inzake de vragen die betrekking hebben op roetfilters en op NO<sub>x</sub> hoef ik over dit onderwerp niet te herhalen wat er al in een briefwisseling aan de Kamer is medegedeeld over de effectiviteit van de open en halfopen roetfilters. Mevrouw Neppérus heeft twijfels over een teruglopend rendement van de halfopen roetfilters voor personenauto's na 70 000 km. Dat is niet onderzocht en het technisch ontwerp van de halfopen roetfilters geeft geen aanleiding tot twijfels. De situatie bij vrachtauto's is dus een andere dan die bij personenauto's.

Mevrouw Spies vroeg naar geld dat over is in verband met de roetfilters. Hoe krijgen we de garantie dat dit gebruikt wordt voor de luchtkwaliteit? De ambitie met betrekking tot de verbetering van de luchtkwaliteit blijft natuurlijk recht overeind. Het betreft vooral FES-middelen, en niet bestede FES-middelen worden in beginsel doorgeschoven naar 2011 ten behoeve van verkeersmaatregelen, die natuurlijk ook leiden tot verbetering van de luchtkwaliteit. De gelden worden dus inderdaad besteed aan het doel waarvoor we ze nu ook gereserveerd hebben.

De normen bij bestelbusjes lopen achter ten opzichte van de personenauto's, aldus mevrouw Van Gent. De normen worden conform eenzelfde richtlijn gefaseerd ingevoerd, en voor bestelauto's gaat de Euro V-norm ruim een jaar later in dan voor de personenauto's. Ook hierover heb ik in de Milieuraad, in het kader van «any other businesspunten», weer aangedrongen op een scherpe doelstelling, ook voor de bestelauto's, omdat we ervoor moeten zorgen dat juist middels bronbeleid de luchtkwaliteit wordt verbeterd.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik ben het met de minister eens dat we naar bronbeleid moeten, ook wat auto's betreft. Over de halfopen roetfilters staat zowel in de brief als in het TNO-rapport dat er veroudering optreedt.

Ik wil daar een uitleg over, want zeggen dat het niet zo is, gaat mij toch even te snel.

Minister **Cramer**: In het rapport wordt inderdaad gesproken over veroudering, maar tegelijkertijd wordt er gezegd dat de halfopen roetfilters, wat betreft de toepassing in personenauto's, een dusdanig rendement opleveren in reductie van uitstoot, dat ze ook als ze ouder worden, nog steeds zeer duidelijk lonen. Dat is de essentie van de boodschap.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Het zal wel zitten in een verschillende manier van lezen, maar als ik dat verhaal lees in dat dikke rapport staat het punt van veroudering wel degelijk aangegeven. Op het einde wil men nader onderzoek, waarop de minister zegt: laten we stoppen met onderzoeken. Ik kan me daar iets bij voorstellen, maar ik wil een reactie op die veroudering, en niet alleen maar dat het wel meevalt.

Minister **Cramer**: Ik heb ook niet ontkend dat er veroudering optreedt. TNO zegt ons dat voor personenauto's de halfopen roetfilters nog geen aanleiding geven tot twijfel, wat wel het geval is geweest bij de vrachtauto's.

Gevraagd is of er voldoende aandacht is voor het goed afronden van de sloopregeling. Het antwoord is natuurlijk: jazeker! Teleurstellingen en verkeerde verwachtingen moeten uiteraard voorkomen worden, en we zullen met alle betrokken partijen zorgen voor een «zachte landing» van de sloopregeling. Een vraag was namelijk ook of wij extra geld hebben in kader van het crisispakket. Nee, dat hebben we dus niet. In beginsel is de sloopregeling een tijdelijke regeling. De ergste crisis is hopelijk achter de rug en de autoverkopen laten de laatste maanden weer een stijgende lijn zien. Verhoging van de rijksbijdrage is nu dan ook echt niet aan de orde. We zullen zeker aan verwachtingenmanagement moeten doen, want anders heeft de sector het idee dat we hieraan nog meer geld kunnen besteden. Dat geld is in deze tijden niet beschikbaar.

Mevrouw Ortega vroeg om een overzicht van alle verzoeken tot derogatie bij de Europese Commissie. Zijn die verzoeken openbaar en wordt uitgewisseld in hoeverre er door andere landen op eenzelfde wijze aan de slag gegaan is? Het NSL doet al heel veel aan het uitwisselen van kennis en ervaring met betrekking tot de implementatie van de richtlijnen. Zij doet dat onder andere via werkgroepen in Brussel, en via informele contacten met buurlanden. De derogatieverzoeken van de andere lidstaten zijn te vinden op de website van de Europese Commissie. Op dit moment hebben bijna alle lidstaten voor PM<sup>10</sup> derogatie aangevraagd en slechts een klein deel daarvan is gehonoreerd. Kortom, onze plannen zijn in Brussel zeer goed ontvangen en wij horen bij de landen waarvan de Commissie zegt dat die het aanpakken zoals bedoeld. Nederland was veruit de eerste met het aanvragen van derogatie, voor zowel PM<sup>10</sup> als NO<sub>2</sub>. We lopen ook voorop in de implementatie en het zorgen voor een goede kwaliteit van de lucht voor onze burgers.

Aan hetgeen ik gezegd heb over toekomstscenario's voeg ik toe dat we ook toekomstvisies ontwikkelen voor 2020 en de periode daarna. Met name om inderdaad te bezien wat mogelijk via bronbeleid kan worden gerealiseerd en hoe dat samenhangt met de verkeersemisseries.

Over de pluimveehouderij worden inderdaad relatief minder vragen gesteld, maar ik ben blij dat mevrouw Spies daarvoor ook aandacht vraagt. Het is namelijk een punt waar we nog echt hard aan moeten trekken. Het gaat bij luchtkwaliteit niet alleen om verkeer en vervoer, maar ook om de pluimveehouderij, waarbij het fijnstof nog steeds een zorg is, zowel voor mevrouw Verburg als voor mij. Er zijn al luchtwassers beschikbaar voor de pluimveehouderij, namelijk een biologische luchtwasser en een waterwasser. Voor deze sector is echter nog geen gecombineerde luchtwasser beschikbaar; daar zijn we nog steeds naar op zoek. Het inno-



vatieproces heeft te kampen met onverwachte tegenvallers, die vooral te maken hebben met de hoge stofproductie door de pluimveehouderijsystemen, waardoor de wassers voortdurend verstopt raken. De innovatie-inspanning gaat onverminderd voort en we zoeken echt naar alle mogelijke oplossingen die we maar kunnen vinden om dit probleem aan te pakken. Ik heb hierover veel contact met collega Verburg. Voorlopig laat de techniek ons dus nog in de steek als het gaat om de gecombineerde luchtwassers in de pluimveehouderij.

Mevrouw **Spies** (CDA): Dat is een heldere toelichting op de stand van zaken. Geldt hiervoor dan ook, net als bij de subsidieregeling voor de roetfilters – want ook voor de luchtwassers was een subsidieregeling in het leven geroepen – dat dat geld beschikbaar blijft voor hetzelfde doel als waarvoor het bedoeld was, in afwachting van de komst, hopelijk, van het gereedkomen van die innovaties?

Minister **Cramer**: De middelen die er voor het NSL en de pluimveehouderij zijn blijven gewoon beschikbaar, en we gaan daarmee zo hard mogelijk door. Het is nog wel een zorg om alles op tijd gereed te hebben. Tot slot was er een vraag van mevrouw Van Gent die mij verbaasde. Zij noemde het NSL en koppelde dat onmiddellijk aan Schoon en Zuinig, en dat is een verkeerde afslag. Als we het hebben over het NSL, dan hebben we het over fijnstofreductie en over NO<sub>x</sub>-reductie, maar niet over CO<sub>2</sub>. In het kader van de Schoon en Zuinigopgave hebben we het over de broeikasreducties. Het zijn twee belangrijke dossiers, maar mevrouw Van Gent moet deze niet door elkaar halen.

De heer **Poppe** (SP): In mijn eerste termijn ben ik begonnen met het zeggen van – voor de minister – wat lelijke dingen. Ik heb de minister in haar beantwoording niet één keer horen zeggen: en nu de beantwoording op de voorstellen en vragen van de heer Poppe. Er is er niet één antwoord.

Minister **Cramer**: Ik heb de heer Poppe geantwoord door te zeggen dat er een aantal Kamerleden was dat wat kritisch was over het effect van het NSL. Ik heb gezegd dat ik het daarmee niet eens was, dat wij ongelooflijk veel meters maken op het terrein van het NSL en dat wij als een van de eersten in Europa ons programma op orde hebben en met de uitvoering bezig zijn. De extra maatregelen die de heer Poppe noemde zijn allemaal maatregelen die te maken hebben met het verkeer- en vervoersbeleid, en ik geef graag collega Eurlings ruim de gelegenheid daarop te antwoorden.

De heer **Poppe** (SP): Het is niet helemaal juist wat de minister zegt. Ik heb het over de vervuilende zeeschepen gehad, over het gebruik van verkeerde blendmiddelen voor de bunkerolie en dan gaat het niet over het zwavelgehalte. Ik heb over een structuurvisie openbaar vervoer, waar de minister in haar eigen brief over schrijft, gevraagd of zij dat naar voren wil halen.

De **voorzitter**: Ik geef eerst de minister van Verkeer en Waterstaat het woord, en daarna bekijken we hoe een en ander zich verhoudt tot de gestelde vragen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Inzake innovatie in relatie tot tunnelmonden heb ik eerder aangegeven, in een algemeen overleg van juli 2009, dat ik in beginsel bereid ben om te bezien of wij kunnen experimenteren met nieuwe technieken voor het afvangen van fijnstof bij tunnelmonden. Als nieuwe technieken ons daarbij kunnen helpen, is dat natuurlijk mooi meegenomen. Ik heb toen direct al gezegd, aan het begin van die ontwikkeling, dat er wel sprake moet zijn van een evident probleem, want mijn

collega van VROM en ikzelf hebben geen onbeperkte middelen. Wij willen ons land schoner en schoner krijgen, maar als je nieuwe, nog onzekere technieken gaat inzetten, doe je dat natuurlijk primair daar waar echt normen worden overschreden. In ons dichtbevolkte land hebben wij helaas nog heel wat plekken die onze speciale aandacht wat dat betreft behoeven. Deze lijn – in principe bereid, maar wel focussen op technieken die werken en ze inzetten op plekken waar echt een probleem is – heb ik op 7 september van het vorig jaar in een brief aan de Kamer herhaald. Ook tijdens de MER-behandeling, eind vorig jaar, heb ik deze lijn nog eens proberen uit te stralen. In beginsel ben ik dus wel positief, maar laten wij oppassen met technische, onzekere experimenten daar waar er geen noodzaak toe is. We hebben wel eens eerder experimentele technieken gehad bij tunnels en ik geloof niet dat dit de Kamer erg goed is bevallen, mijzelf als minister in elk geval geenszins. Op dat vlak wil ik de zaak dus zekerder achterlaten dan ik die heb aangetroffen, en de Kamer zal inzake tunnels en zekere techniek te zijner tijd nog voorstellen krijgen.

In de brief van 7 september heb ik de Kamer bovendien gemeld dat in het kader van het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) inmiddels een proef gestart was bij de Thomassentunnel bij Rotterdam, dat is op de A15. Het betrof een proef voor het afvangen van fijnstof bij die tunnelwand. Die proef heeft laten zien dat de hier toegepaste techniek – het aanbrengen van een elektrostatisch veld in de tunnel – weliswaar effect heeft op het reduceren van de concentratie fijnstof, maar ook dat de resultaten nog met heel veel onzekerheden omgeven zijn. Het is dus een beetje een dubbel beeld. Partly promising, maar er blijven ook nog heel veel onzekerheden. Die onzekerheden zitten onder andere in de configuratie van het systeem in de tunnel. In dat opzicht moet de techniek zich nog verder gaan bewijzen. Afgezien van de vraag of er bij tunnelmonden daadwerkelijk problemen zijn, moet de beproefde techniek dus nog verder worden bewezen en wellicht nog verder worden ontwikkeld. Het is daarom dat ik voor dit moment, daar waar zich bij tunnelmonden daadwerkelijk problemen voordoen, voorlopig nog op reguliere locatiespecifieke maatregelen wil koersen, daar die zeker werken. Maar natuurlijk blijven wij ook kijken naar mogelijkheden, met slimme vormgeving van het tunnelontwerp etc., om die nieuwe technieken ook een plek te geven. Het IPL is eind 2009 afgerond en daarmee hebben we al een belangrijke impuls gegeven aan innovatieve technieken, maar we gaan in de toekomst dus verder bekijken hoe we die kunnen gebruiken. Dat is zo'n beetje de stand van zaken op dit moment.

Inzake de tunnel in Maastricht ken ik de stichting die ijvert voor nadere maatregelen rond de tunnelmonden. Ik neem die stichting zeer serieus. Deze heet Kloar Loch, en dat betekent niet dat de lucht klaar is, maar het betekent in het Maastrichts heldere of schone lucht. Ik heb met de mensen van de stichting om de tafel gezeten, samen met de door mij zeer gerespecteerde GroenLinks-wethouder Wim Hazeu. Onze conclusie in dat gesprek was dat er, op basis van alle berekeningen die wij hebben, geen probleem is. Dit omdat het huis dat het dichtst bij de tunnelmond staat, binnen de bestaande norm valt. Alle huizen die boven de toekomstige tunnel liggen hebben straks natuurlijk helemaal geen luchtverontreiniging meer; daarvoor is de tunnel een structurele oplossing. Dat het er bij deze tunnel volgens iedere berekening goed uitziet, zit 'm voor een belangrijk deel in het ontwerp. Dat ontwerp is onder andere duurder geworden omdat wij op twee niveaus een tunnel gaan aanleggen, waardoor je aan beide kanten van de tunnel op twee plekken een tunnelmond hebt. Dat verdeelt de verontreiniging naar vier plaatsen, in plaats van de gebruikelijke twee, waardoor deze al meer verspreid wordt. Wij hebben met de stichting Kloar Loch afgesproken dat de stad en ikzelf ons er, tussen het ontwerptractébesluit ergens halverwege dit jaar, en het tracébesluit eind dit jaar, nog eens een keer van zullen vergewissen dat, op basis van de allerlaatste inzichten, het beeld dat er geen probleem is overeind blijft.

Dan zullen we nog een keer de proef op de som nemen. Mochten wij helemaal mis gezeten hebben en er toch een probleem blijkt te zijn, dan heb je natuurlijk een andere situatie dan wanneer wij wel goed zitten met alle berekeningen, en er de facto geen probleem is. Zo inhoudelijk wil ik erin zitten. Ik zeg dus niet per definitie nee, maar ik zeg wel dat wij, zoals het beeld zich nu opdringt, ook doordat wij flink investeren in een dubbel-laagstunnel, de problemen op die manier voorkomen hebben en er geen andere maatregelen nodig zijn. Dat is het beeld tot nu toe, ik zal de Kamer natuurlijk op de hoogte houden van de verdere ontwikkeling.

Er is gevraagd naar de ambassadeur stedelijke distributie, de heer Janse de Jonge, die belangrijk werk doet. Hij werkt samen met lokale overheden en marktpartijen een aanpak uit die verdergaat dan alleen de venstertijden. Het gaat om het indammen van inefficiënte goederenstromen naar de stad. Deze goederenstromen moeten efficiënter gepland worden. Het gaat ook om meer ruimte voor innoverende techniek en logistiek. Het moet echt een win-winsituatie zijn. Ik noem initiatieven als dagranddistributie, onder andere met aardgas- en biogastrucks. Ik denk aan de binnenstadservice, waar op veel plekken in het land echt enthousiast mee aan de slag wordt gegaan. In het begin denken bedrijven dat het nooit efficiënt kan zijn, maar je ziet het enthousiasme toenemen op het moment dat zo'n initiatief een tijdje draait. Met die binnenstadservice kunnen door de bundeling, volgens onafhankelijke rapportages, tussen de 15% en 25% aan voertuigkilometers uitgespaard worden. Dat betekent dus behoorlijk veel minder NO<sub>x</sub>, fijnstof en CO<sub>2</sub>. Het zijn private initiatieven die nadrukkelijk in samenwerking met tientallen lokale autoriteiten worden uitgevoerd en uitgewerkt en ik ben daarover enthousiast. Wij hopen van de heer Janse de Jonge nog voor de zomer een verdere concrete uitwerking van maatregelen te ontvangen. Hij zit er zelf stevig in, het is natuurlijk een spel waarbij je velen nodig hebt. Wij willen niet het hele huis van Thorbecke gaan rearrangeren, want dat kost heel veel tijd, energie en moeite. We proberen het op een praktische manier op te lossen, maar de heer Janse de Jonge heeft gezegd: ik reken wel op de medewerking van die lokale overheden. Wij moeten de goederenstromen efficiënter maken, en daar hoort op zijn minst bij dat er toch iets van eenduidigheid komt. Het is nu vaak een legpuzzel van verschillende lokale regeltjes. Dat is misschien lokaal wel goedbedoeld, maar als je het over het land bekijkt wordt daarmee de goederenstroom niet efficiënter, maar juist inefficiënter. Dat brengt niet alleen economische problemen met zich mee, maar ook heel veel problemen op het vlak van het milieu. De heer Janse de Jonge zit daar goed in, maar ik houd de Kamer op de hoogte van hoe hij verder vaart.

De heer Poppe hield een pleidooi voor het verplichten van bijvoorbeeld vervoer over water. Ik kan de Kamer zeggen dat staatssecretaris Huizinga heel actief is in het stimuleren van het vervoer over het water. Zo is er al veel geld uitgetrokken om binnenhavens te verbeteren en hebben we een discussie gehad over containertransferia. Op die manieren wordt echt geprobeerd de binnenvaart een push te geven. Ook qua regelgeving doen wij veel. Neem de prachtige Tweede Maasvlakte in wording; dat is echt een geweldig project waar wij weer een stukje nationale trots uit kunnen putten. Er is daar nu zelfs steun van Milieudefensie. Laat het een lijn zijn die wij in de toekomst vaker gaan zien. Van die Tweede Maasvlakte gaat straks meer per spoor en binnenvaart dan dat er nog per truck zal gaan. Dat wordt gewoon als harde randvoorwaarde opgelegd. Daarin is de haven van Rotterdam heel erg vernieuwend. Dat vind ik prima, daarmee stimuleer je de bedrijven die daar naartoe komen om vanaf het begin, in die modal split, te denken: wat kunnen we per binnenvaart doen en wat per spoor? Het is wel en-en-en; dat zeg ik niet alleen omdat de Europese regelgeving ook een stuk vrije keuze toelaat, maar ik zeg het ook omdat zo'n Betuweroute natuurlijk wel degelijk van belang is. Er gaan steeds meer treinen over de Betuweroute. Dat is niet alleen goed voor het milieu,

maar ook voor de veiligheid, want het haalt gevaarlijk vervoer van het gemengde net af, zoals bijvoorbeeld de Brabantroute, dat dwars door de binnensteden van Brabant loopt. Het is ook goed voor het personenvervoer, want dat krijgt meer ruimte op vaak drukke ov-lijnen. Wij moeten het vervoer over de weg overigens niet in een al te negatieve hoek zetten. Juist daar is de innovatie – de steeds schonere motoren – een belangrijk deel van de oplossing. Als de vraag is of ondergetekende en de collega van VROM bereid zijn om in Europa tot de absolute voorhoede te blijven behoren om de regels verder aan te scherpen, dan is het antwoord ja, met een hoofdletter J en een hoofdletter A. Want daar zit een groot gedeelte van de winst, niet in het puur beschimpen van de auto- of vrachtautomobiliteit, maar in het bieden van alternatieven en vervolgens in het vergroenen van die vrachtautomobiliteit. Ik heb al eerder gezegd dat een dieselmotor uit 1975 ongeveer 50 keer zo vervuilend is als een dieselmotor uit 2009.

Gevraagd werd wat wij verder doen om de uitstoot naar de lucht te verminderen, en met name de zeescheepvaart passeerde de revue. De luchtvervuiling door zeeschepen bestaat hoofdzakelijk uit de uitstoot van zwaveldioxide, fijnstof en stikstofoxides; dat kunnen dioxides zijn of eenvoudige oxides. De uitstoot van de zwaveldioxide en fijnstof wordt inderdaad bepaald door het zwavelgehalte van de brandstof. In de internationale regelgeving MARPOL annex VI geldt op dit moment een mondiale norm van maximaal 4,5% zwavel voor de brandstof. In 2012 wordt dit gelukkig verder aangescherpt naar maximaal 3,5% en in 2020 tot nog maar 0,5%. Minder zwavel in de brandstof betekent dus automatisch minder zwaveldioxideuitstoot en minder fijnstofuitstoot. In de zogenaamde Sulphur Emission Control Areas, de SECA's, zoals de Noordzee en de Oostzee, geldt nu al een norm van 1,5% zwavel maximaal. Per 1 juli 2010 wordt dat aangescherpt tot 1,0% en in 2015 wordt het nog maar 0,1%. Dit alles is IMO-regelgeving, de zogenaamde MARPOL annex VI. Aanvullend hierop eist de EU-zwavelrichtlijn dat schepen die in de Europese havens aan de kade liggen brandstof gebruiken met maximaal 0,1%. Dat geldt nu al, want die regel is ingegaan op 1 januari van dit jaar. Het is prima dat Europa hierin vooroploopt, maar gelet op het totaal mondiale karakter van de zeescheepvaart is het ook van belang om de IMO mee te krijgen, en in dezen op IMO-vlak ook te blijven pushen. De uitstoot van de stikstofoxides wordt bepaald door de scheepsmotoren, dat is dus de laatste categorie. MARPOL annex VI stelt een norm van de NO<sub>x</sub>-uitstoot voor scheepsmotoren, de aangescherpte annex VI stelt voor schepen gebouwd na 1 januari 2011 een 20% strengere norm vergeleken met de situatie nu. Motoren op schepen gebouwd na 1 januari 2016 die varen in een zogenaamd SECA moeten voldoen aan een maar liefst 80% strengere norm vergeleken met de huidige annex VI. Het is de bedoeling dat de Noordzee en de Oostzee, die nu al SECA's zijn, op dat moment aangegeven zullen zijn als Emission Control Area. Voor de ons omringende zeeën betekent dat een 80% verbetering ten opzichte van nu op het vlak van NO<sub>x</sub>. Daarmee zijn we er vast nog niet. Wij blijven verdergaan, maar ter waardering van mijn collega van VROM zeg ik dat wij hier echt een voortrekkersrol vervuld hebben. Dat zullen wij ook na dit binnengehaalde succes blijven doen.

Het openbaar vervoer in Amsterdam werd genoemd. Het bedrijfsleven, 21 gemeenten en het Rijk hebben gezamenlijk het Convenant milieuzones afgesloten. Hierin zijn afspraken gemaakt om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voor het bedrijfsleven betekent dit dat alleen nog schone vrachtwagens bepaalde binnensteden binnen mag. Voor gemeenten en het Rijk betekent dit dat ook zij zich tot het uiterste moeten inspannen om maatregelen te nemen die de luchtkwaliteit verder zullen verbeteren. Mijn lijn hierin is heel simpel: gelijke monniken, gelijke kappen. Een van de afspraken in het convenant is dat gemeenten ook gehouden zijn aan het duurzaam aanbesteden van het openbaar vervoer. Het is in dit verband

goed dat Amsterdam zelf heeft aangegeven hier nader naar te zullen kijken en werk te maken van het ontstane beeld, en daar dus iets ten positieve aan te veranderen. Het lijkt mij goed dat Amsterdam daarnaar kijkt, want wij moeten voorkomen dat het beeld ontstaat dat wij van de marktsector meer vragen dan van onszelf in de aanbesteding. Dat is denk ik de bedoeling niet geweest, maar ik vind het prima dat Amsterdam daarnaar kijkt; mocht er discrepantie zijn, dan heb ik er vertrouwen in dat het wordt rechtgetrokken en dat in de aanbesteding door het ROA dezelfde milieunormen worden gehanteerd.

Mevrouw **Spies** (CDA): Het beeld is mij tot daar aan toe, maar volgens mij is dit binnen de aanbestedingsvoorwaarden van het ROA nog steeds mogelijk. Dat betekent dat of de wethouder heeft zitten slapen, of dat het ROA een verkeerde aanbesteding heeft gedaan. Dit moet gewoon zo snel mogelijk hersteld worden. Ik kan het mij toch niet voorstellen dat er bussen kunnen blijven rijden die een slechtere milieuprestatie hebben dan sommige vrachtauto's.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat ik heel helder geweest ben, en ik ben het volstrekt met mevrouw Spies eens. Het is van belang het signaal van wethouder Vos in dezen serieus te nemen. Ik heb begrepen dat zij gezegd heeft dat het niet kan zijn dat met twee maten wordt gemeten. Ik onderstreep die lijn: het kan niet zo zijn dat je van een marktpartij meer vraagt dan je jezelf oplegt. Wethouder Vos heeft aangegeven werk te maken van deze zaak en ik zal de Kamer nader inlichten over wat wij uit Amsterdam vernemen. Haar reactie is op ons overgekomen als een van herstelwerk op dat punt, dus ik reken erop dat men zich daar tot het uiterste toe inzet.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Gelukkig zegt de minister in tweede instantie dat het toch niet alleen het beeld is. Als je naar schoner vervoer toe wilt, is gelijke monniken, gelijke kappen natuurlijk wezenlijk. Het is mooi dat de milieuwethouder van Amsterdam zegt er werk van te zullen maken, maar dit moet gewoon echt veranderen.

Minister **Eurlings**: Jazeker, en ik heb ook gezegd: gelijke monniken, gelijke kappen. Het is belangrijk dat dit rechtgetrokken wordt.

De **voorzitter**: De minister zei zojuist dat hij de Kamer daarover informeert. Kan dat volgende week?

Minister **Eurlings**: Ja, zo rap als mogelijk is. Volgende week kan ik de Kamer schrijven hoever we daarmee gevorderd zijn.

Wanneer komt ov-visie? Staatssecretaris Huizinga bereidt deze visie op dit moment voor. Het betreft een integrale visie waarin ook duurzaamheid nadrukkelijk een rol zal spelen. Ik neem aan dat de staatssecretaris die visie nog rond de zomer naar de Kamer zal sturen, dus ook dat komt halverwege dit jaar rond.

Mij werd gevraagd of ik een mogelijkheid zie om de NSL-maatregel voor het knelpunt Ridderkerk eerder uit te voeren. De maatregelen voor fijnstof moeten wettelijk in juni 2011 zijn genomen. Op dat moment moeten wij namelijk overal voldoen aan de fijnstofnorm van de Europese Unie. Ik ben altijd voor sneller, ik erger mij aan alle procedures etc., maar deze heb ik nog een keer gecontroleerd: de doorlooptijd is nu al erg krap, omdat wij ook rekening moeten houden met de procedures en de bouwtijd. Wat hier met name speelt, is de slappe grond. Dat betekent dat je er langer over doet om een goed construct neer te zetten. Daarom zie ik nu, vooral op technische gronden, geen mogelijkheden om dit verder te versnellen. Als het enigszins zou kunnen zou ik het graag doen, maar wij koersen dus op 2011. Dan zou het gereed moeten zijn. In juni van dat jaar moet het sowieso af zijn.

De groene apk is niet alleen een samenwerking tussen mevrouw Van Gent en de heer Vendrik, maar het is eigenlijk ook een eenparige gedachte over partijgrenzen heen. Het grappige is – op het vlak van milieu wordt het nog wel eens wat met z'n allen – dat de heer De Rouwe van het CDA dit ook een keer heeft aangedragen. Toen merkte ik al heel veel instemming. Ik vind het een interessante gedachte. Ik zie wel een verschil, want als ik het me goed herinner, was het idee van de heer De Rouwe iets meer vrijwillig: reik het aan. Bij mevrouw Van Gent bespeur ik iets meer de dwang.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb zelfs twee keer «verleiding» gezegd!

Minister **Eurlings**: Mevrouw Van Gent kijkt mij streng aan; het is wel een verleiding, maar met een stok achter de deur! Laat ik het volgende zeggen: wij moeten dadelijk, in het kader van de monitoring, de evaluatie van het NSL, zien waar wij staan. Ik heb dat de Kamer eerder toegezegd: wat leveren wij qua milieuprestaties verkeer en vervoer? Wat zouden we leveren? Wat doet het beter dan gepland en wat duurt langer? Wat is het effect van een vertraagde kilometerprijs, om maar eens iets te noemen? Wij moeten dan bekijken wat de totaalprestatie is. Ik zeg toe dat ik op dat moment deze verleidingsmaatregel nadrukkelijk zal bezien in het kader van mogelijk extra te nemen maatregelen, en die heel serieus meeneem. Want ik vind het op zich interessant, ook omdat ik denk dat heel wat Nederlanders, als zij erop gewezen worden wat je soms met een kleine investering voor het milieu – en soms tegelijkertijd voor je beurs, zoals met de betere bandenspanning – kunt winnen, bereid zijn om vrijwillig zo'n extra stap te zetten. Ik neem het dus positief op, maar ik wil het graag bij de evaluatie laten terugkomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben natuurlijk blij met deze toezegging, maar ik vraag me af of het «extra» moet zijn, bij extra te nemen maatregelen hoort. Het gaat natuurlijk sowieso om een aantal sympathieke maatregelen die een win-winsituatie opleveren. Als het CDA en GroenLinks het daarover eens zijn, moet dat toch met net iets meer verve opgepakt kunnen worden. Ik wil ook graag een reactie op onze concrete voorstellen.

Minister **Eurlings**: Daar zal ik mee komen, maar als de commissie mij dat toestaat, doe ik dat bij de evaluatie. Tussen juli en september zijn de berekeningen gereed, dus het wordt sowieso dit jaar. Ik kan bekijken of ik al eerder een beeld heb. Ik ben het ermee eens dat je dit soort zaken sowieso moet bekijken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zie enthousiasme opborrelen. Het is dus een tikje jammer dat het dan weer juli, september en nog verder wordt. Doe dat gewoon wat eerder. Het gaat erom het extra goed te maken. Dat kan door onze maatregelen en datgene waar de heer De Rouwe het over heeft gehad, met wat meer enthousiasme en verve op te pikken. Dus: voor de zomer.

Minister **Eurlings**: Ik kom voor de zomer met een reactie op dit punt. Wij willen het totaaloverzicht bezien van de extra maatregelen die wij kunnen nemen. Dus als je echt naar mogelijke effecten gaat kijken, neem ik dit graag mee in de evaluatie.

Ik kom op het milieueffect van de ombouw bpm. De opbrengst van de ombouw bpm zou tussen 0,1 en 0,3 megaton per jaar in 2020 kunnen zijn. De ombouw vindt plaats tussen 2010 en 2013 en wij zullen hierop nader terugkomen bij de evaluatie.

De apk voor brommers hebben wij al nadrukkelijk bediscussieerd. Daar hebben wij een aantal maanden geleden een discussie over gehad,

waarbij wij gesteld hebben dat het op zich wel sympathiek klinkt maar dat het probleem – anders dan bij automobielen – is dat het in termen van luchtkwaliteit niet zo veel blijkt toe te voegen. Van motorrijders is bekend dat zij hun mooie motor normaal gesproken met stoflap heel precies onderhouden; het is hun paradepaardje. Brommerrijders kunnen er voor de keuring van alles afschroeven, en dat er na de keuring weer opzetten. Zo gebeurt het heel vaak, en daarom zijn wij als regering geen voorstander van een apk-keuring voor de brommer.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Het Europese ja voor ambitieuzere prestaties moet wat de CDA-fractie betreft vergezeld gaan van een in hoofdletters geschreven nee voor aanscherping van normen zonder bijbehorend bronbeleid.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Ik ben blij dat de minister van VROM vooral het bronbeleid blijft beschouwen als essentieel, want daarmee zal het toch moeten gebeuren. Ik wacht af hoe de zaak Amsterdam uitpakt.

Het punt van de aanbesteding van bussen in Den Haag is mij toch nog niet helemaal helder.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. Ik heb geen antwoord gehad op mijn voorstel van de transferia met goedkope Park & Pendel aan de randen van de stad voor de bezoekers van de stad, in plaats van parkeergarages middenin de stad. Dat zou ook moeten gelden voor de toeristenbussen. Met name in onze oude zeventiende-eeuwse binnensteden scheuren die rond. Die vallen waarschijnlijk ook net buiten de normen voor vrachtverkeer. Gaat de minister ervoor zorgen dat die toeristenbussen niet meer door onze zeventiende-eeuwse binnensteden trekken, maar aan de buitenkant parkeren en hun publiek gewoon op een andere manier de binnenstad in leiden?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag over het idee om ook walstroom te overwegen in binnensteden waar schepen liggen te ronken.

Mevrouw **Ortega-Martijn** (ChristenUnie): Voorzitter. De minister is alleen ingegaan op 2011, inzake fijnstof, om de schermen te plaatsen in Ridderkerk. Ik vraag of er versnelling mogelijk is voor de stikstofdioxide. Die schermen komen er pas in 2015. Kan dat naar voren geschoven worden?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb toch een beetje brommerpech, zou ik bijna zeggen, want ik krijg een antwoord op een apk-keuring, maar dat had ik niet gevraagd. Ik had een vraag gesteld over de vieze tweetaktbrommers. Is de minister bereid om aanscherping van de normen te bepleiten bij de Europese Commissie? Het zijn gewoon vieze stinkdingen en daar moeten we eens wat aan doen.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Er zijn geen vragen aan mij gesteld.

Mevrouw **Spies** (CDA): Dat is niet waar. Ik wil toch graag het nee horen op aanscherping van Europese normen zonder bijbehorend bronbeleid.

De **voorzitter**: De minister dacht dat het een retorische vraag was?

Minister **Cramer**: Ja.

Mevrouw **Spies** (CDA): Dan is het dus nee.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik zeg nogmaals toe dat ik de reactie van Amsterdam – waarmee ik nader contact zal hebben – aan de Kamer zal doen toekomen. Ik hoop dit debat enige continuering te geven door de Kamer schriftelijk een aantal zaken nader te doen toekomen. Dat gaat met name over de NO<sub>x</sub>-schermen in Ridderkerk: ik wil nog eens kijken of het daar wel eerder zou kunnen. Ik kan dat nu niet voldoende beantwoorden. Hetzelfde wil ik vragen – dat raakt het beleidsterrein van de staatssecretaris – voor de walstroom in binnensteden. Daarop krijgt de Kamer dan ook een nadere reactie. Ik kom ook nog terug op de smerige tweetakt-brommers, aldus de bewoordingen van mevrouw Van Gent.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb een vraag gesteld die minister Eurlings niet beantwoord heeft, namelijk over de transferia en de toeristenbussen.

Minister **Eurlings**: Het lijkt mij niet goed als bussen met toeristen niet in de binnenstad kunnen komen. De Vinex-locatie is minder interessant dan de grachtengordel. Maar ook dit punt zal ik serieus meenemen in de brief die ik de Kamer doe toekomen.

De **voorzitter**: Ik sluit het overleg.