

## Van den Berg

Van den Berg het helemaal niet leuk vindt dat al die dingen naar boven komen. Het is toch belangrijk om dingen te weten, ook over gebrekkige veiligheid? Of heeft de heer Van den Berg daarover een andere mening?

De heer **Van den Berg** (SGP): Nee, ik heb daar geen andere mening over. Als mevrouw Slagter dat denkt, heeft zij me misverstaan. Het is goed dat dingen die fout zijn, zichtbaar worden gemaakt. De vraag is echter of een geweldige hoeveelheid publiciteit bij elke calamiteit goed is voor de verbetering van de kwaliteit. Daar zetten wij vraagtekens bij.

Mevrouw **Slagter-Roukema** (SP): Beoogt de heer van den Berg dat de inspectie haar pr-beleid aanpast, beoogt hij dat er minder transparantie komt of beoogt hij dat de media zichzelf gaan intomen?

De heer **Van den Berg** (SGP): De media reageren altijd op calamiteiten. Neem ze dat eens kwalijk; daar zijn ze voor. Men reageert echter vaak op incidenten en kijkt niet naar structurele ontwikkelingen: is het een incident of is de kwaliteit en veiligheid van onze gezondheidszorg structureel slecht? Dat onderscheid wordt niet gemaakt. Mijn zorg is dat als de inspectie calamiteiten iedere keer heel nadrukkelijk in de publiciteit brengt, er een vertekend beeld ontstaat. Dat zou jammer zijn.

Mevrouw **Slagter-Roukema** (SP): Het gaat dus om het pr-beleid van de inspectie.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ja.

Voorzitter, ik was bezig om te zeggen dat de kwaliteit volgens bepaalde rapporten kennelijk niet zo goed is. En wij als (toekomstige) gebruikers van de gezondheidszorg maar denken dat die Nederlandse gezondheidszorg zo goed en veilig is en in Europa uitstekend bekendstaat. Onze fracties vragen zich dan ook af of de invoering van bestuurlijke boetes werkelijk tot verbetering zal leiden. Ontstaat er hierdoor geen negatief effect zoals vermijdingsgedrag, een afwerende houding onder artsen en verpleegkundigen? In het verleden is gebleken dat er een grote drempel was, onder anderen bij artsen, om (bijna-)fouten te melden bij de daarvoor bedoelde commissies. Ook de bestuurlijke boete kan tot zo'n drempel leiden.

Veiligheid en kwaliteit in de zorg zijn voor onze fracties heel belangrijke onderwerpen, maar – zoals duidelijk zal zijn – wij hebben twijfels of de invoering van de bestuurlijke boete hier een positieve bijdrage aan zal leveren. Met belangstelling wachten wij de beantwoording van de minister af.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

---

Aan de orde is het **debat** over het **Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in relatie tot het wetsvoorstel Wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (30489)**, en over:

- de brief van de minister voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer inzake aanbieding definitieve versie van het kabinetsstandpunt Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (30489, letter R);
- het verslag van een schriftelijk overleg ter voorbereiding op het debat over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) op 26 mei 2009 een verslag (30489, letter U);
- het kabinetsstandpunt Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL);
- bijlagen bij kabinetsstandpunt Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL);
- de aangehouden motie-Smaling c.s. inzake monitoring en evaluatie van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (30938, letter H).

De **voorzitter**: De heer Smaling wenst kort het woord in verband met een eerder ingediende motie.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik houd het heel kort, want het betreft een formaliteit. Op 6 mei 2008 hebben wij in de Eerste Kamer een motie aangehouden die betrekking had op de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening. Inmiddels is uit correspondentie met de minister gebleken dat zij daar heel serieus en concreet mee aan de gang is gegaan. Opdat die motie niet jarenlang op een lijstje blijft staan, hebben de indieners besloten om de motie in te trekken, onder dankzegging aan de minister voor het concrete werk. Als indieners worden wij graag uitgenodigd bij de eerste sessie waarin de eerste resultaten van de monitoring zijn te zien.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Smaling c.s. (30938, letter H) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van de beraadslaging meer uit.

Ik heet de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van harte welkom. Het woord is aan mevrouw Huijbregts-Schiedon.

□

Mevrouw **Huijbregts-Schiedon** (VVD): Voorzitter. Bij de behandeling van het wetsvoorstel Wijziging Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in de voor- en nazomer van 2007, was de VVD kritisch en sceptisch over het NSL. Wij waren het niet oneens over de inhoud en de doelstellingen. Vooral de gekozen vorm van één groot bestuursakkoord om die doelstellingen te bereiken, dat de kern vormt van de wet, vond mijn fractie echter niet bepaald een sterk voorbeeld van wetgeving.

Enerzijds is het dan ook terecht dat de minister de betrokkenheid van ook de Eerste Kamer in het definitieve NSL heeft vastgelegd. Anderzijds is het een doekje voor het bloeden. Immers, na twee jaar soms moeizaam overleg, tientallen dure externe adviezen en het erbij betrekken van alle overheden, is het concept een kwetsbaar resultaat. Het kaartenhuis is inderdaad gebouwd. De bypassoperatie is gelukt, maar of de

## Huijbregts-Schiedon

patiënt daardoor een lang en gezond leven is beschoren, zal de tijd uitmaken. De eerste hobbel is genomen, de derogatie is verleend en nu komt het toch echt op uitvoering aan.

De VVD heeft twee jaar geleden bij de besluitvorming over het wetsvoorstel over de luchtkwaliteitseisen de knopen geteld. In het wetsvoorstel en het NSL heeft de VVD een voorzichtig begin van ont koppeling gezien. Ook nu antwoordt de minister op de schriftelijke inbreng van de VVD dat er inderdaad sprake is van flexibele ont koppeling. Welnu, hoop doet leven. De VVD-fractie herhaalt, nu met wat meer druk, dat deze noodzakelijke bypass van flexibele ont koppeling in het NSL bewijst dat alleen echte ont koppeling Nederland in vele opzichten overeind houdt in Europa. De VVD vindt dat hiermee ook in belangrijkste mate de werkelijke zorg voor het milieu en de volksgezondheid overeind wordt gehouden. De VVD-fractie is dan ook zeer benieuwd of de minister van plan is om juist dit aspect van het NSL, dus het systeem van flexibele ont koppeling, specifiek te monitoren. Mogelijk kan dat dan dienen voor een toekomstige discussie over de brede ont koppeling. De VVD zal de uitvoering in de praktijk met grote belangstelling volgen en gaat ervan uit dat de minister ons op dezelfde open manier blijft informeren, als tot dusverre, waarvoor dank.

□

De heer **Putters** (PvdA): Voorzitter. Bij de behandeling van het wetsvoorstel over de luchtkwaliteitseisen in oktober 2007 is door de Eerste Kamer veel gesproken over de juridische en uitvoeringstechnische onzekerheden die bij het NSL bestonden. Het NSL is een cruciale onderlegger voor de wet omdat de normen in de wet, die afkomstig zijn uit de Europese richtlijn over luchtkwaliteit, voornamelijk in Nederland niet worden behaald. Met het NSL worden voor de komende drie tot vijf jaar compenserende maatregelen daarvoor afgesproken. Onder de strikte voorwaarde van dat NSL heeft Nederland van Brussel uitstel gekregen. Wij hadden destijds veel vragen over de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het NSL, alsmede over de verhouding tussen de wet en het NSL. Onder de voorwaarde dat wij in de Eerste Kamer nog hierover konden spreken, zijn wij toen akkoord gegaan.

Zoals van haar mag worden verwacht, heeft de PvdA-fractie nu dus de onzekerheden van toen naast de plannen van nu gelegd. Daarbij hadden wij nog steeds een aantal vragen die in de lijn van de behandeling van het wetsvoorstel uit 2007 liggen. Veel van die vragen heeft de minister inmiddels adequaat schriftelijk beantwoord en daarvoor danken wij haar hartelijk. Wij realiseren ons goed dat wij bij veel zaken al snel in uitvoeringstechniek terechtkomen. Dat is deels onvermijdelijk door de vele vragen die bij de behandeling van het wetsvoorstel zijn blijven liggen. Tegelijk willen wij onze inbreng vandaag concentreren op het kader van uitgangspunten, op de vraag of de bedoelingen van het wetsvoorstel hier voldoende in verankerd zijn en op de vraag hoe houdbaar en uitvoerbaar het NSL in de dagelijkse praktijk zal zijn. Daar hoort de uitvoeringssystematiek dus bij.

Wij toetsen uitdrukkelijk op uitvoerbaarheid. Daar zijn wij vandaag aan toe nu het NSL er ook ligt en er door Brussel een derogatieverklaring is getekend. Bij toetsing aan uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid moet de Eerste

Kamer er zeker van kunnen zijn dat het kabinet zich ook houdt aan wat het ons voorspiegelt. Die zekerheid is ook nodig omdat het hier om programmatisch vastgelegde afspraken gaat tussen verschillende overheidslagen met verplichtingen aan beide zijden.

De wet inzake luchtkwaliteitseisen die in 2007 door de Eerste Kamer is aangenomen, introduceert een andere wijze van toetsen van luchtkwaliteit. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtvervuiling kunnen op programmaniveau worden getoetst in plaats van op projectniveau aan grenswaarden. Positief daaraan vinden wij dat er nu in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit gerichte maatregelen worden vastgelegd om de luchtkwaliteit te verbeteren en om op termijn op overschrijdingslocaties aan de grenswaarden te voldoen. Projecten die niet in betekenende mate aan luchtverontreiniging bijdragen (NIBM), zijn weliswaar vrijgesteld van verdere toetsing. Er moet echter wel worden aangetoond dat het project onder de NIBM-grens blijft. Het klopt dus niet dat daarbij in het geheel geen toetsing meer nodig is, zoals hier en daar lijkt te worden gesuggereerd, overigens niet door de minister. Wel wordt hiermee de flexibele loskoppeling gerealiseerd tussen ruimtelijke ordening en milieu en volksgezondheid. Het standpunt van onze fractie dat wij voor behoud van de koppeling zijn, is bekend. Hierbij kijk ik ook naar mevrouw Huijbregts en de minister, van wie wij op dat punt een bevestiging van het kabinetsbeleid verwachten. Los daarvan hebben wij nog vragen over de juridische houdbaarheid van de flexibele loskoppeling, vooral in het licht van bezwaar en beroep. Daar kom ik later op terug.

Het NSL is cruciaal voor het uitstel of de derogatie die we in april dit jaar hebben ontvangen van de Europese Commissie om reeds nu aan de EU-handhavingstermijnen van de normen voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> te voldoen. Het uitstel voor stikstofdioxide geldt tot 2015 en behelst al met al dus nog een kleine vijf jaar. Het uitstel voor fijnstof geldt tot 2011. Dat is nog minder dan drie jaar. De compenserende maatregelen die in het NSL zijn geformuleerd, zijn de onderbouwing voor het uitstel. Die moeten ertoe leiden dat na die drie tot vijf jaar alsnog de grenswaarden worden behaald. Gaat dat ook lukken? Tweeënhalf tot drie jaar voor fijnstof is erg kort en vijf jaar voor de andere stoffen ook. Bepaalde maatregelen die in het NSL zijn opgenomen, worden nu al uitgesteld. Hoe realistisch is het NSL dan in de tijd gezien? Het gaat niet enkel over de kilometerbeprijzing, maar ook over de regeling voor sloopauto's en de herziening van milieuzones voor bestelbusjes, waarover de minister de Tweede Kamer op 8 mei jongstleden informeerde.

Ook de conclusies in het rapport van de Rekenkamer "Milieueffecten wegverkeer" laten zien dat de effecten van het Nederlandse klimaatbeleid in de sector verkeer en vervoer tegenvallen. De beoogde CO<sub>2</sub>-reducties worden beperkt gerealiseerd. Het is onduidelijk, zo wordt gesteld, met welke mate van zekerheid het kabinet in 2010 de streefwaarde voor de sector verkeer en vervoer wil halen. Veel extra maatregelen zijn nodig. Welke worden dat?

Over de aard en hardheid van die compenserende maatregelen heeft onze fractie dus nog vragen. In antwoord op onze schriftelijke vragen stelt de minister dat zij gelooft in het zelfcorrigerend vermogen van het NSL en van de overheden die erbij betrokken zijn. Juridisch snijdt dat natuurlijk hout, want het is vastge-

## Putters

legd. Hoe loopt het echter in de praktijk? De brief van minister Eurlings aan de Eerste Kamer waarin hij de problemen uitlegt die zorgen voor uitstel van zijn kilometerbeprijzing voor het NSL, biedt ons weinig zicht op dat zelfcorrigerend vermogen. Dat er wel compensatie komt en dat er met parkeertarieven iets wordt gedaan schept bij ons niet zoveel vertrouwen dat het goed komt. Het getuigt ook niet van zo veel besef bij Minister Eurlings van het belang van het NSL en van het behalen van de normen voor luchtkwaliteit binnen afzienbare tijd.

Naar wij uit de spoedbehandeling rond de kilometerbeprijzing in de Tweede Kamer begrijpen, betreft het geen vertraging van een aantal maanden, maar wordt met een waarschijnlijkheidsmarge van 85% tot 100% door de minister gesteld dat het 2014 wordt voordat de eerste uitvoeringsmaatregelen worden ingevoerd. Dat is dus een vertraging van drie jaren en niet van drie maanden. Klopt dit? De Tweede Kamer heeft in een motie gesteld dat er compenserende maatregelen moeten komen voor het vertragen van de kilometerbeprijzing, maar daar zijn geen termijnen aan gesteld, voor zover wij weten. Die termijn willen wij wel graag horen van de minister van VROM, tegen de achtergrond van de tijd die dus dringt in onze ogen.

Kortom, waarop baseert de minister haar vertrouwen in het zelfcorrigerende vermogen? Zij heeft naar de mening van onze fractie goed onderhandelingswerk verzet in de afgelopen anderhalf jaar, maar het kan niet zo zijn dat de gevolgen ook op haar bord liggen als anderen de afspraken over compenserende maatregelen niet of te laat nakomen. Richting lagere overheden zijn er aanwijzingsmogelijkheden als zij verplichtingen niet nakomen, maar hoe is dat richting de collega's in het kabinet? En wat doet de Europese Commissie dan, wordt de derogatie ingetrokken als er niet binnen een bepaalde termijn alternatieve compenserende maatregelen zijn? Het nu al vertragen van bepaalde maatregelen zoals de kilometerbeprijzing zal niet in ons voordeel werken, lijkt ons.

Dat brengt ons bij de vraag naar de afdwingbaarheid van het NSL jegens de collega-overheden, bijvoorbeeld bij het aanwijzen van gebieden en het afspreken van compenserende maatregelen. Er is sprake van heel veel en wisselende belangen, die niet altijd overeenkomen. Vandaar natuurlijk de soms moeizame onderhandelingen. Toch is het gelukt tot het NSL te komen, waarmee wij de minister nogmaals complimenteren! Desalniettemin zien wij nu dat er getornd wordt aan bepaalde maatregelen, hetgeen suggereert dat het allemaal geen gelopen race is. Dat kan nog tot enorm getouwtrek tussen Rijk, provincies, gemeenten en regio's gaan leiden. Hoe is de minister van plan daarmee om te gaan? Welke afspraken zijn er in het kabinet over gemaakt? Kan zij ons concreet schetsen wat zij doet indien de plannen niet tijdig gerealiseerd worden en daarmee de afspraken tegenover de samenleving – en ook tegenover Brussel – niet nagekomen worden? Voor ons blijft namelijk onduidelijk wanneer de doorzettingsmacht daadwerkelijk gebruikt zal worden, vooral ook in situaties waarin een bouwproject al is uitgevoerd of een weg al is aangelegd, maar de compenserende maatregelen teruggetrokken worden onder de noemer dat het technisch te ingewikkeld is of dat er toch geen geld voor is. Wij horen graag hoe de doorzettingsmacht er dan uitziet. Het lijkt ons van belang dat er geen misverstand over bestaat dat er een stok van

Cramer achter de deur staat en dat er daarmee ook geslagen gaat worden.

Daarnaast leven er bij ons vragen over de meetmethoden die gehanteerd worden bij de programmatische toetsing. Kan de minister ingaan op de kritiek dat de saneringstool niet op onafhankelijke wijze tot stand zou zijn gekomen en dat de berekeningen enigszins willekeurig of niet op recente informatie gebaseerd zijn? Welke rol heeft het NMP – zoals toegezegd in het debat in onze Kamer – gespeeld bij de uiteindelijke fine tuning van het instrument? Daarnaast leeft bij ons de vraag of de handreikingen bij het meten eenduidig genoeg zijn om de metingen overal gelijk te laten verlopen. Dit is een verwijzing naar de discussie die wij destijds met elkaar hadden.

Wij realiseren ons dat het wegvallen of tegenvallen van maatregelen in het NSL en het introduceren van compenserende maatregelen een complicerende factor voor de saneringstool kan zijn. Dat blijkt wel uit de situatie rond de sloopregeling voor oude auto's en de invoering van milieuzones voor bestelbusjes. Nieuwere auto's blijken veel meer NO<sub>2</sub> uit te stoten dan oude. Aangezien ook de kilometerbeprijzing is vertraagd en de milieuzonering voor bestelbusjes tot 2013 is uitgesteld, vragen wij ons af of deze nieuwste gegevens in de saneringstool zijn meegenomen en dus in het NSL. Als dat zo is dan is de vraag relevant tot welke overschrijdingen van grenswaarden dit leidt. Zo niet, dan is de vraag waarom dit niet is meegenomen. Zijn er maatregelen achter de hand gehouden om in dit soort situaties alsnog de doelen te behalen? Dat zal ook de Europese Commissie van ons eisen. Bovendien vraagt onze fractie zich af of de minister ondanks de saneringstool nog steeds locatie- en projectspecifieke doorrekening nodig acht en wanneer. Op welke wijze wordt bijvoorbeeld in de saneringstool de toetsing aan het anticumulatiebeding meegenomen, op locaties en als onderdeel van diezelfde wet die wij hebben aangenomen?

Het bewaken of de aangenomen effecten die zijn opgenomen in het NSL ook kloppen, gaan de betrokken overheden zelf doen. Ons lijkt dat alle betrokken overheden echter ook zo hun eigen belangen kunnen hebben en dat een onafhankelijke kwaliteitscontrole op zijn plaats zou zijn. De monitoringsrapportage geeft niet per project of maatregel aan wat de effecten zijn, terwijl dat toch wel essentieel is als het NSL de onderbouwing moet geven voor projectbesluiten. Bovendien zijn de effecten van sommige maatregelen in het NSL sterk locatie- en projectafhankelijk, zoals de effecten van het dynamisch verkeersmanagement en het prijsbeleid. Voor de onderbouwing van projectbesluiten is dat cruciaal en wij vragen ons af of in dit opzicht de saneringstool voldoende te vertrouwen is. Ons is dus onduidelijk of in de onafhankelijke kwaliteitstoetsing en de bewaking van de effecten van projecten op locaties is voorzien en vragen de minister ons deze toe te zeggen.

Tot slot brengt mij dat bij het bezwaar en beroep. Er kan geen beroep tegen het NSL worden aangetekend door burgers en organisaties. Zo is dat destijds in de wet vastgelegd. Daar hebben wij steeds onze twijfels bij geuit. Te snel wordt in deze tijd in onze ogen afstand genomen van het recht van burgers om individuele belangen te behartigen, vaak ingegeven door terechte zorgen omtrent volksgezondheid en leefkwaliteit. Te snel worden die bezwaren gezien als lastig en als de oorzaak dat bouwplannen niet doorgaan. Ondanks dat er

## Putters

uiteraard altijd notoire dwarsliggers zijn, menen wij dat je de inspraak en het beroep aan de voorkant juist beter moet regelen om ellende aan de achterkant of in de uitvoering te voorkomen. Elverding stelt ook dat dit een kwestie van goed bestuur is. Het zijn heel vaak de besturen onderling die er niet goed uitkomen bij de uitvoering van plannen, door tegengestelde belangen. Patstellingen daarover leiden vaker tot uitstel van bouw dan bezwaren van burgers.

Tegen afzonderlijke projecten uit het NSL blijft overigens nog steeds bezwaar en beroep mogelijk. Daarbij zal de discussie over de aanname, de input en de controle middels metingen een belangrijke rol gaan spelen. Een voorbeeld zien we nu al bij de Tracéwet, waarbij de minister heeft aangekondigd in de memorie van antwoord aan onze Kamer dat een oplevertoets achterwege zal blijven. Dat is aanleiding voor bezwaar en discussie over de vraag of de metingen al dan niet gedaan zijn en of deze wel betrouwbaar zijn. Kan de minister aangeven waarom zij geen oplevertoets wil en hoe kijkt zij tegen bezwaarprocedures aan die er eventueel gaan komen? Een groot risico blijft dus dat de uitvoering van het NSL – programmatisch gericht of niet – vastloopt op het op projectniveau niet halen van de grenswaarden, dan wel dat het onvoldoende aannemelijk gemaakt wordt dat de inspanningen die de gemeenten in de plannen hebben staan, leiden tot de beoogde grenswaarden. Wij vragen ons af of er voldoende zekerheid is dat de inspanningsverplichtingen van de verschillende overheidslagen de rechterlijke toets der kritiek kunnen doorstaan. In dat opzicht is het hoger beroep bij het gerechtshof te Amsterdam tegen de gemeente Utrecht interessant, waarbij duidelijk wordt dat de rechter bewezen wil zien dat de gemeente voldoende maatregelen heeft genomen om de overschrijding van grenswaarden tegen te gaan. Wat zijn de verwachtingen van de minister rond dit soort situaties? Hoe kijkt de regering aan tegen de uitspraak van het hof dat meetgegevens voor verificatie nodig zijn? Die zitten immers niet op projectniveau in de saneringstool. Hoe kijkt de minister in dit licht ook aan tegen de bezwaren van de Stichting Natuur en Milieu, waarmee zij de derogatie aan sich aanvecht in Brussel? Natuur en Milieu meent dat Nederland niet al het mogelijke heeft gedaan om de grenswaarden te behalen en ziet in de huidige gang van zaken rond de kilometerbeprijzing en het niet hanteren van een oplevertoets voor de Tracéwet aanleiding om bezwaar in te dienen. Let wel: wij vinden het NSL ongelooflijk belangrijk, evenals het onderhandelingsresultaat van de minister, maar hoe schat zij de kansen in van dat bezwaar tegen het Europese derogatiebesluit, ook in het licht van de maatregelen uit het NSL die nu uitgesteld worden en waarvoor nog compenserende maatregelen gevonden moeten worden?

De PvdA-fractie vindt dat het NSL niet een instrument moet worden waarin andere overheden verantwoordelijkheden naar waar anderen afschuiven. Ondanks de juridische wederzijdse verplichtingen die zijn vastgelegd, is er bestuurlijk commitment van collega's en van andere overheden nodig. Ook in de richting van krachtig bronbeleid en het gebruik van nieuwe technologie. In dat opzicht oogt het voor ons toch wat defensief, hoe knap het ook is dat met zo veel partijen is gesproken en onderhandeld. Er is namelijk veel inzet nodig, en veel commitment. De euforie lijkt soms vooral dat bouw-

projecten nu kunnen doorgaan, maar wij zouden meer willen benadrukken dat de lucht er ook schoner van wordt, en dat wij met gerichte investeringen de volksgezondheid een dienst bewijzen. In dat opzicht is het risico dat het NSL qua aandacht, tijd en geld ook kan afleiden van grotere investeringen die nodig zijn. Wij vragen de minister, onze fractie gerust te stellen dat zij in en naast de uitvoering van het NSL ook inzet op aanpalend bronbeleid in dat perspectief.

Wij wachten met belangstelling de antwoorden van de minister af.

□

De heer **Schouw** (D66): Voorzitter. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit houdt de gemoederen al een tijdje bezig. Ik ben niet goed in het voorspellen van de toekomst, maar deze voorspelling durf ik gerust aan: Het NSL zal ons in de toekomst ook nog wel een tijdje bezighouden. Nederland is een van de meest verstedelijkte landen van Europa en dat stelt extra eisen aan de luchtkwaliteit. Om te voorkomen dat Nederland "op slot" gaat of in ongezonde lucht moet leven vanwege het overschrijden van grenswaarden die samen hangen met de luchtkwaliteit moeten zowel preventie, dat wil zeggen bronbeleid, als sanering van luchtvervuiling centraal staan.

Het is geen geheim dat het in ons land niet goed gaat met de luchtkwaliteit. Het is daarom dat aan de Europese Commissie uitstel is gevraagd om – nog even – niet te voldoen aan twee normen. De geschetste aanpak van Nederland heeft de Commissie ervan overtuigd om de normen voor Nederland later te laten gelden.

In oktober 2007 hebben wij al uitputtend over het NSL met elkaar gesproken. D66 en OSF hebben toen de grootst mogelijke twijfels geuit over zowel de uitvoerbaarheid als de effectiviteit van de wet.

De grote vraag is nu: hoe gaat dat NSL in de praktijk werken? En hoe ik ook mijn best heb gedaan om alle positieve krachten in mij te verzamelen, ik heb niet kunnen ontsnappen aan het idee van een magische zwarte doos, vol met tovenarij, waarvan ik de logica maar ternauwernood kan ontdekken. Er zijn meetwaarden, een monitoringtool die weer de doorontwikkeling is van de saneringstool, modellen, statistieken en analyses. Ik begrijp dat alles op een wonderlijke manier hoogst intelligent met elkaar samenhangt. Samen met de gemeenten, de provincies en Jan en alleman is dat allemaal bij elkaar bedacht in deze grote doos van tovenarij. Maar of het ook werkt? Of het stuurbaar is? Onze fracties hebben daarover echt de grootst mogelijke twijfel. Ik kan er helaas niets anders van maken op dit moment, maar wij hebben natuurlijk altijd nog een eerste termijn van de minister.

Daarom is het goed om het doel van dit circus scherp voor ogen te houden: het verbeteren van de luchtkwaliteit met een set van maatregelen om normen te handhaven.

De collega's van de VVD stelden al eerder de vraag: is het NSL niet vooral een afsprakenkader in plaats van een uitvoeringsplan? Ik kan me eigenlijk maar moeilijk los maken van dat beeld. Vrijblijvende afspraken in plaats van echt iets doen. Onze fracties zien op dit moment vier majeure risico's die een succesvolle werking van het NSL bedreigen, namelijk het wegvallen van de kilometerbe-



## Schouw

prijzing, het systeem van monitoring, het ontbreken van reservemaatregelen en de juridische toets.

Wat de beprijzing betreft, was het pikant dat vrijwel direct nadat de Europese Commissie uitstel had verleend, de minister van Verkeer en Waterstaat de voornemens om te komen tot kilometerbeprijzing nog zelfs dezelfde dag achter in de tijd plaatste. En als dat al toeval was, leek het toch heel veel op een geregisseerd toeval. Beprijzing zou te ingewikkeld zijn. Een groot risico om het nu in te voeren. Maar naar de opvatting van onze fracties heeft dat besluit aanzienlijke gevolgen voor het behalen van de prestaties van deze minister. Want beprijzing was toch een cruciaal element van de plannen? En wat nu als het hart wegvalt? De brief die wij hebben gekregen van de minister van Verkeer en Waterstaat stelt ons op dat punt niet gerust. Dat is een te gemakkelijke brief, die bijna onverantwoord omgaat met het dossier dat de minister beheert. Graag een reactie. Wij weten immers dat het verkeer een van de grootste boosdoeners is in dit dossier. Wat voor nieuwe eisen zou dat dan moeten betekenen voor het bronbeleid van Verkeer en Waterstaat? Graag krijg ik een antwoord van de minister van VROM.

In het antwoord van de minister staat met zoveel woorden dat het Europees bronbeleid niet krachtig genoeg is om op termijn te kunnen voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit. Maar wat is nu het Nederlands bronbeleid en hoe krachtig is dat? En waarom wordt op het Nederlandse bronbeleid niet een paar extra verdiepingen gezet, ter compensatie van het achter in de tijd plaatsen van de beprijzing?

Terug naar de luchtkwaliteit. De vraag is of er nu ook een dalende trend zichtbaar is. Natuurlijk, de recessie helpt mee, maar als de economie weer aantrekt, stijgt de vervuiling ook weer mee. In dit verband begrijp ik het antwoord van de minister in haar brief op vragen van leden uit deze Kamer niet dat "door jaarlijkse verschillen in meteorologische omstandigheden het moeilijk is om een dalende trend vast te stellen". Wat zijn die meteorologische omstandigheden en zijn er geen modellen om daarvoor te corrigeren?

Ik kom bij de monitoring. Of het mechaniek dat zich binnen de zwarte doos van het NSL bevindt werkt, is vooral afhankelijk van het geobjectiveerd krijgen van de resultaatmetingen en de bijsturingmogelijkheden. Als wij een poging doen om die zwarte doos een beetje te ontleden, zien wij dat die twee mechanismen toch eigenlijk wel heel zwakke schakels zijn in het geheel. Ten aanzien van de monitoring van het NSL valt op dat overheden zelf moeten bewaken of de aangegeven effecten kloppen. Jaarlijks moeten zij die gegevens doorgeven aan het bureau monitoring. Maar het is natuurlijk goed denkbaar dat overheden de effecten zonniger voordoen dan ze zijn, want waarom zouden zij het zwaarter schetsen dan het is, of waarom zouden zij iets aan bureau monitoring doorgeven waardoor zij zelf enorm in problemen komen? Het is dan ook heel goed denkbaar om daar een onafhankelijke kwaliteitscontrole op te organiseren. Hoe is die voorzien? Of zijn er steekproeven ter controle en verificatie? En hoe is te meten, te verklaren welk project of welke maatregel nu een positieve bijdrage geeft en welke niet? Graag een reactie.

Wat mij ook bevreemdt, is dat de monitoring niet per project of per maatregel het effect aangeeft, zo staat immers te lezen in de beantwoording. Eigenlijk is dat wel

bijzonder. Immers, het NSL moet de onderbouwing geven voor projectbesluiten. Als effecten niet per maatregel of project zijn beschreven, is het achterhalen van welk projecten of maatregel effectiever is en welke juist weer niet hartstikke lastig; zeg maar een hagelschot waarvan je niet weet welk kogeltje doel treft. Dat is toch een serieuze weetfout. Kan de minister hier eens op ingaan? Ontstaat niet het risico, vraag ik de minister, dat de monitoring een erg zwakke schakel is, ook in juridische zin, omdat die gebaseerd is op eenzelfde soort berekening als het NSL, zonder feitelijke metingen?

Nog een punt over de projecten. Als gevolg van van alles en nog wat zullen projecten in de nabije toekomst wijzigen. Nu wordt een zogenaamde redelijkerwijsstoets ingevoerd op de kenmerken voor gewijzigde projecten. Maar over welke kenmerken hebben we het dan, en wat is de bandbreedte voor redelijkerwijs? Is die toetsing van een redelijkerwijsachtige verandering van projecten niet zo zacht als boter als geen heldere set met criteria wordt geïntroduceerd?

Wat de reservemaatregelen betreft, in een uitstekend onderzoek van de Algemene Rekenkamer over de milieueffecten voor het wegverkeer wordt nog eens flink uitgepakt waarom de minister van VROM over doorzettingsmacht moet beschikken. Als Nederland de norm al haalt, zal dit met de hakken over de sloot zijn, aldus het recente rapport van de Rekenkamer. Het is dan ook verstandig om vooraf duidelijk te maken in welke situaties de minister gebruik zal maken van haar doorzettingsmacht. Ik bedoel daarmee niet alleen de doorzettingsmacht jegens haar collega-ministers, waar de heer Putters zo indringend en expliciet naar vroeg hetgeen mij natuurlijk buitengewoon nieuwsgierig maakt naar de beantwoording. Neem bijvoorbeeld de casus over kilometerbeprijzing en de relatie met dit dossier. Het gaat mij er ook om dat de minister in dit debat duidelijk maakt over wat voor doorzettingsmacht zij beschikt, hoe die macht eruit ziet, via welke procedure die doorzettingsmacht tot effectuering komt en op welke wettelijke grondslag dit zal geschieden. Gebeurt het bijvoorbeeld bij een algemene maatregel van bestuur? De Rekenkamer zegt indringend dat als de minister niet laat zien welke alternatieve maatregelen zij gaat nemen als die luchtkwaliteit niet wordt gehaald, maatregelen die zij met doorzettingsmacht moet halen, er niets van terecht komt. Met andere woorden, de Rekenkamer doet een oproep om te komen met een lijst van maatregelen die de minister gaat nemen om de doorzettingsmacht te effectueren. Wanneer kunnen wij die lijst met kansrijke projecten zien?

Onze fracties vragen zich af hoe ruimhartig de mand gevuld is met die reservemaatregelen. In de brief van de minister lezen we dat er diverse maatregelen zijn, maar dat die – nu komt het – "in de praktijk veelal niet toepasbaar vanwege het onvoldoende beschikbaar zijn van technologie". Ik heb het niet verzonnen, de minister heeft het zelf geschreven in haar brief. Tja, dat lijkt op een vat vol hol klinkende lege flessen. Wil de minister nu eens concreet vier of vijf van die reservemaatregelen noemen die, onafhankelijk van technologie, bij wijze van spreken morgen al inzetbaar zijn? Om welke maatregelen gaat het en welke effectiviteit mag ervan worden verwacht?

De heer **Smaling** (SP): Denkt de heer Schouw dat die reservemaatregelen andere maatregelen zijn dan die in

## Schouw

het kabinetsbesluit reeds zijn opgesomd? Maatregelen als schermen, doorstromingsmaatregelen en minder verkeer zijn al genoemd. Denkt hij aan meer van dat soort maatregelen, of aan maatregelen die tot nu toe nog niet aan bod zijn gekomen?

De heer **Schouw** (D66): Je kunt het hebben over maatregelen met een impact op lange termijn, laat ik het zo maar formuleren. Ik zie dat er daar veel van bedacht zijn. Op een gegeven moment haal je echter de norm niet en zul je een maatregel moeten nemen die morgen effect heeft. Gekscherend wordt weleens gesproken – ik weet niet of dat nog geldt – over maatregelen in de trant van: auto's met een oneven nummerbord mogen volgende week Amsterdam niet in. Ik snap dat dit niet populair is en ik snap ook dat je dit liever niet wilt zeggen of doen. Ik sluit echter niet uit, gezien mijn eerdere redenering over het wankel bouwwerk dat het NSL in onze ogen is, dat je moet komen tot dit soort maatregelen als de economie weer aantrekt en het zo meteen weer zomers en warm wordt et cetera. Een aantal landen om ons heen, niet ver hiervandaan, heeft er al mee te maken gehad. Als er in België een aantal dagen een bepaald type weer is, mag je op alle snelwegen nog maar 60 of 70 kilometer per uur rijden. Kijk, dat zijn maatregelen die naar mijn mening ook transparant gemaakt moeten worden. Als we de luchtkwaliteit willen verbeteren, kunnen we het niet hebben van een vat vol goede bedoelingen, maar moeten we af en toe ook een beetje streng zijn.

In dit verband heb ik ook nog een vraag over het Besluit maatregelen richtwaarden (luchtkwaliteitseisen). In de artikelen 2 en 3 staat dat de minister alle nodige maatregelen kan vaststellen, als deze maar geen onevenwichtige kosten met zich meebrengen. Hoe moet ik dit lezen? Betekent het dat eventuele reserve-maatregelen geclausuleerd zijn door de kosten? Zijn dit dan ook maatschappelijke kosten? In de memorie van toelichting las ik dat het inderdaad ook maatschappelijke kosten zijn. Als dat echter zo is, ben je natuurlijk met handen en voeten gebonden bij het nemen van maatregelen. Ik zou graag van de minister horen hoe zij dit interpreteert. Ook al is het begrensd door een kosten-batenanalyse van maatschappelijke kosten ten gevolge van bepaalde maatregelen, dan nog is de vraag aan wat voor soort kosten wij moeten denken.

De juridische houdbaarheid van het NSL is het vierde zwakke punt. De bedoeling van de minister is een verandering te realiseren van een projecttoets naar een zichzelf corrigerende programmatoets. Dat klinkt natuurlijk te mooi om waar te zijn. Die zelfcorrectie is weer gebaseerd op ten eerste de monitoring zonder validiteitstoets – ik herhaal het nog maar even – en ten tweede de reservemaatregelen, die er naar onze beleving onvoldoende zijn. Een kern in het betoog van de minister is dat zij ervan uitgaat dat beroepen van burgers zich beperken tot een programmatische toets. Ik wijs de minister er op dat gedurende de periode dat het NSL van kracht is, belanghebbenden de vraag aan de rechter kunnen voorleggen of de uitvoering van het NSL leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit en of de genomen maatregelen genoeg zijn om de normen te halen.

De heer Puffers noemde de volgende casus zojuist al, maar ik noem hem ook, omdat de uitspraak weleens heel cruciaal kan zijn en naar mijn mening het fundament onder het NSL kan weghalen. Het gerechtshof Amster-

dam stelde rond de jaarwisseling in hoger beroep in een zaak aangaande de gemeente Utrecht, dat de gemeente Utrecht er niet alles aan had gedaan om de lucht schoon te krijgen. Het hof ging de Utrechtse maatregelen een voor een na en zo ontstond een soort rechterlijk toezicht op de effectiviteit van plannen. De gemeente moest duidelijk maken wat ze had ondernomen. Dat bleef natuurlijk steken bij goede bedoelingen en veel intenties. Het leek wel alsof de gemeente uitging van een inspanningsverplichting terwijl de rechter een resultaatsverplichting verwachtte. Wij weten allemaal dat daar een levensgroot verschil tussen zit.

Is het derhalve niet zo dat niet alleen individuele plannen aan het NSL getoetst kunnen worden, maar ook de effectiviteit van de daaruit voortkomende maatregelen? Het gerechtshof te Amsterdam stelde in de zojuist genoemde zaak dat een effectiviteitstoets dient te geschieden met de Kaderrichtlijn als toetsingskader. Dit betekent dan toch, naar de opvatting van onze fracties, dat naast de programmatische toets die wordt uitgevoerd door de bestuursrechter, ook een toets ten aanzien van de effectiviteit, door de burgerrechter, direct aan de Kaderrichtlijn plaats kan vinden? Als dat zo is, dan hebben we ten aanzien van die juridische toetsing nog wel wat te stellen met elkaar.

We moeten ons daarbij realiseren dat gemeente Utrecht natuurlijk geen uitzondering vormt op andere gemeenten. Het hof oordeelde overigens dat zij het overleggen van meetgegevens onontbeerlijk acht. Kent de minister deze casus? Heeft ze laten nazien welke implicaties de uitspraak heeft voor het NSL? De rechter fungeert hier eigenlijk als toezichthouder op de effectiviteit van het NSL, en dus niet de minister, het openbare bestuur. Dat is een heel mooie bijzonderheid. Maakt deze casus niet duidelijk dat er meer inzicht moet komen in de lokale meetgegevens en de effecten van de maatregelen?

Het is naar de mening van onze fracties een misvatting dat eventuele beroepen van burgers zich zullen beperken tot een programmatische toetsing. Achterliggende aannames van het NSL staan immers ook ter discussie. Burgers kunnen hun beroep halen bij de burgerlijke rechter. Mijn voorspelling is dat gemeenten verantwoord gaan afleggen, niet aan de "monitor" van de minister maar aan de rechter. Die worden, waar ze dachten misschien ooit te winnen aan het NSL, als je niet uitkijkt dus het slachtoffer van de nu gekozen aanpak. Zou het niet verstandig zijn, omdat meet- en effectgegevens zo belangrijk zijn, om veel meer te doen aan effectmeting, effectbeoordeling, kennisoverdracht en kennisuitwisseling over wat wel en wat niet werkt? Er zou een evidenced based policyaanpak moeten komen om lokale overheden te leren om te gaan met maatregelen en veel meer inzicht te geven in de effecten.

Ik zie uit, samen met de fractie van de OSF, naar de beantwoording.

□

De heer **Laurier** (GroenLinks): Voorzitter. Het onderwerp waar we vandaag weer over praten, luchtkwaliteit, is van groot belang. In een eerdere discussie refereerde ik al aan het feit dat er naar schatting zo'n 18.000 mensen per jaar vroegtijdig overlijden aan de gevolgen van slechte luchtkwaliteit. Een belangrijke reden dus om met voortvarendheid de verbetering van de luchtkwaliteit aan

## Laurier

te pakken. Aan die voortvarendheid heeft het afgelopen decennium in Nederland ontbroken.

Reden om er vandaag over te spreken, is het bekend worden van het kabinetsstandpunt over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Verder heeft de minister deze Kamer een brief geschreven over vragen die hier ten aanzien van het NSL nog leven. Waarvoor dank, maar daarmee zijn nog niet al onze vragen en kanttekeningen weggenomen.

Kern van het NSL is dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet meer getoetst worden op het niveau van een project, maar op het niveau van het programma. In het programma zijn niet alleen deze projecten opgenomen, maar ook allerlei compenserende maatregelen die moeten leiden tot een betere luchtkwaliteit. Doel van het NSL is zowel de luchtkwaliteit te verbeteren, en wel tot een niveau waarop aan de Europese normen kan worden voldaan, als projecten of, liever gezegd, ruimtelijke ontwikkelingen doorgang te laten vinden. Op deze dubbele doelstelling kom ik zo dadelijk terug.

Het NSL kent echter nog een derde doelstelling: het dient er ook toe derogatie van de EU te krijgen en dat is gelukt. Ongetwijfeld is de minister daar uitgebreid mee gefeliciteerd, niet in de laatste plaats door haar collegae in het kabinet. Ik gun de minister haar successen, zeker als het om het milieu gaat, maar er zit mij wel iets dwars. De derogatie werd op 7 april verkregen, althans bekend gemaakt, en op diezelfde datum maakte minister Eurlings bekend dat de invoering van de kilometerheffing, een niet onbelangrijk onderdeel van het NSL, vertraagd is. Kan de minister aangeven hoe de afstemming tussen haar en haar collega van Verkeer en Waterstaat heeft plaatsgevonden? Was zij op de hoogte van het feit dat haar collega, zodra de derogatie bekend zou worden, het uitstel van de kilometerheffing bekend zou maken?

Het kabinet is ervan overtuigd dat deze dubbele doelstelling gaat slagen. Het is er zo van overtuigd dat het de beperking van de rechtsbescherming van belanghebbenden daarmee rechtvaardigt. Het grootste belang is immers dat aan de normen van de luchtkwaliteit wordt voldaan. Als achteraf, bij de monitoring, zou blijken dat deze veronderstelling niet juist is geweest, dan kan betrokkene alsnog naar de rechter stappen om te proberen om meer of andere compenserende maatregelen af te dwingen.

Het programma staat toe dat ook in gebieden waar al overschrijding is, projecten mogen worden uitgevoerd, omdat, en ik citeer de minister, "zeker wordt gesteld dat uiteindelijk op de daartoe geldende datum overal in Nederland aan de normen wordt voldaan". Het programma staat met dezelfde redenering ook toe dat er bij de zogenoemde gevoelige locaties – een thema dat hier en aan de overkant herhaaldelijk aan de orde is gesteld – projecten worden uitgevoerd die leiden tot meer verkeersbewegingen en daarmee tot verhoging van de concentraties. Letterlijk schrijft de minister daarover in haar brief van 27 april 2009: "Dat is niet in strijd met de regelgeving, omdat met het NSL zeker is gesteld dat de grenswaarden worden gehaald op de daarvoor geldende data." Hoe kan het nu, dat terwijl beide Kamers meer dan eens uiting hebben gegeven aan hun bezorgdheid voor kwetsbare bevolkingsgroepen, zoals die ook genoemd zijn in de richtlijn, het NSL voor slechts een van die gevoelige locaties maatregelen ten behoeve van hen bevat?

Keer op keer geeft de minister de verzekering dat het lukt, maar wat nu als het niet lukt, als de voorgestelde compenserende maatregelen niet kunnen worden uitgevoerd of stuiten op andere juridische of maatschappelijke problemen? Het antwoord is keer op keer: dan komen er extra maatregelen. Maar zijn die er? Is het voorstelbaar dat, in het uiterste geval, wegen niet in gebruik genomen mogen worden, bouwprojecten niet mogen worden bewoond, kantoren moeten blijven leegstaan of winkelcomplexen niet in gebruik worden genomen? Eerlijk gezegd geloof ik mijn fractie daar niets van en er zal niets anders resten dan een nieuwe vlucht naar voren. Dat is de reden dat ik bij de vorige behandeling van de voorstellen over luchtkwaliteit, de aanpak gekwalificeerd heb als een piramidespel.

Als het gaat om een betrouwbaar NSL, een NSL dat werkelijk zicht geeft op een substantiële verbetering van de luchtkwaliteit, en het geschatte aantal mensen dat voortijdig overlijdt aan onze luchtkwaliteit, rechtvaardigt dat, dan zal aan een aantal criteria voldaan moeten zijn:

1. De onderliggende gegevens moeten een getrouw beeld geven van de werkelijkheid.
2. De beschreven effecten van de voorgenomen projecten moeten kloppen met wat er in werkelijkheid gaat gebeuren.
3. De compenserende maatregelen moeten realistisch zijn en daadwerkelijk een bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

Over deze drie punten heeft mijn fractie nog wel een aantal vragen. Klopt het dat de berekeningen voor het NSL zijn uitgevoerd met een gedateerde rekenmethode, namelijk CAR – what's in a name? – 7.0? Klopt het dat momenteel een geavanceerder model wordt gehanteerd, CAR 8.0, en dat de nieuwe emissiefactoren van dit model al bekend waren voordat het concept-NSL door het kabinet werd vastgesteld? Klopt het dat als gevolg van het hanteren van het gemoderniseerde model de uitstoot van fijnstof die toe te rekenen is aan het verkeer van personenauto's, 15,7% hoger zal blijken te liggen? Klopt het dat dit voor de uitstoot van stikstofdioxide 57,5% hoger ligt? En als dit klopt, of zelfs maar ten dele klopt, wat zijn dan de gevolgen voor de haalbaarheid van de in het NSL genoemde data waarop de normen moeten zijn bereikt? Klopt het dat de behaalde winst in de nabijheid van wegen op het punt van de uitstoot van NO<sub>2</sub> in niet onbelangrijke mate is terug te voeren op verandering van de meetmethode, namelijk dat in plaats van 5 meter van de weg nu op 10 meter wordt gemeten?

Hoe zit het nu eigenlijk met de metingen van de verschillende regionale plannen die onderdeel zijn van het NSL? Ik noem als voorbeeld het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2008, dat 14 maart door het Utrechtse college is vastgesteld. Klopt het dat in het actieplan door de gemeente gerekend wordt met 30 microgram/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>, terwijl metingen in opdracht van het actiecomité uitkomen op 77 microgram? Hoe verklaart de minister dit verschil? Klopt het dat in datzelfde plan wordt gerekend met concentraties in 2015, waarbij de aanname is dat verkeersintensiteit onder het niveau van 2003, 2004 ligt, terwijl het autoverkeer in de stad jaarlijks met 2% groeit? Klopt het dat in datzelfde plan de op 14 mei 2008 uitgekomen MER voor het Muziekpaleis en omgeving uitkwam op een toename van 1300 autoritten per etmaal, maar dat in het luchtkwaliteitsonderzoek slechts uitgegaan wordt van 180 ritten per etmaal? En indien dit juist is, hoe is dat wonderbaarlijke verschil dan te

## Laurier

verklaren en, wellicht nog belangrijker dan onderdeel van het NSL, door de minister te verantwoorden?

Ik kan zo nog even doorgaan. Ik kan de voorbeelden ook uitbreiden naar zogenaamde oplossingen: naar lpg-bussen, waar de concessievoorwaarden aan de vervoersmaatschappij in feite dieselbussen voorschrijven, waar tunnels in 2010 in het vooruitzicht worden gesteld, maar waar zelfs nog niet een begin is gemaakt met besluitvorming en waar het stimuleren van goederenvervoer over water in feite niet meer om het lijf heeft dan een bierboot die de cafés gevestigd aan de Utrechtse Oude Gracht bevoorraadt. Er zal heel wat bier in Utrecht gedronken moeten worden, en dan met name aan de Oude Gracht, om de veronderstelde gezondheids-winst die met de implementatie van richtlijn luchtkwaliteit van de EU beoogd wordt, ook in de reëel bestaande samenleving te halen.

Samenvattend, hoe realistisch schat deze minister de aannames op de door mij genoemde punten in het NSL nu eigenlijk in? Zij heeft hart voor milieu, dat weet ik, maar acht zij zichzelf, ook in het licht van de door haarzelf genoemde dubbele doelstelling van het NSL, in staat om de doorzettingsmacht van de door Diederik en Koelemeijer genoemde dominante ontwikkelingswens te keren?

Ik kom op mijn een-na-laatste punt. Sinds de derogatie verkregen is hebben zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan: de kilometerheffing is uitgesteld, de Spoedwet wegverbreding is aangenomen, de milieuzones voor bestelauto's zijn gesneuveld en Milieudefensie heeft beroep ingesteld tegen de beschikking rond de derogatie. Wat zijn hiervan de gevolgen voor de realisatie van het NSL? Uitstel van de kilometerheffing is geen bedreiging voor het halen van de normen, meent de minister. Kan zij dit toelichten? Wat is nu eigenlijk nog de kans dat er voor 2015 zelfs maar een begin gemaakt wordt met de heffing voor de eerste groep personenauto's? Als dit inderdaad niet zou lukken, dan zou dit toch een enorm gat in het NSL slaan? Hoe zijn nu eigenlijk de projecten van de Spoedwet wegverbreding meegenomen in het NSL? Hoe zit het nu met het sneuvelen van de zones voor bestelauto's? Begrijpt mijn fractie goed dat de minister in feite zegt dat het weren van oude bestelbussen uit stadscentra nauwelijks uitmaakt? Betekent dat dan dat oude bussen nauwelijks meer vervuilen dan nieuwe? Als dat zo is, geldt dat dan ook voor personenauto's? Hoe moet dat dan begrepen worden tegen het licht dat het kabinet van mening is dat de uitstoot vanzelf minder wordt, omdat het wagenpark vernieuwt?

Milieudefensie is in beroep gegaan tegen de beschikking van de Europese Commissie om Nederland uitstel te verlenen. Overigens heeft, naar ik begrepen heb, dit beroep geen opschortende werking. Niettemin kan zeker gezien het aantal bezwaren dat in het beroep is aangevoerd, 76 maar liefst, niet uitgesloten worden dat het beroep wordt gehonoreerd. Wat is dan plan B van de minister?

Ik rond af. We praten over maximumnormen. Meer mag het niet zijn. Maar het lijkt er zo langzamerhand op dat we met het halen van de norm tevreden zijn. Dat is een uiterst beperkt ambitieniveau. Het bereiken van de norm betekent niet dat de lucht daarmee schoon en gezond is. Als het om fijn stof gaat, wil de WHO naar 20 microgram per m<sup>3</sup>. De norm is nu 40 microgram. Is de

minister daar tevreden mee? Hoe ver strekt de ambitie van deze minister voor milieu eigenlijk?

Mijn fractie wacht de beantwoording van de vragen met belangstelling af.

## Voorzitter: Timmerman-Buck

□

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Wij hebben eerder, zoals de collega's ook al aanduiden, uitvoerig gesproken over de luchtkwaliteit aan de hand van het wetsvoorstel dat wij hier in oktober 2007 hebben besproken. Ik ben toen namens mijn fractie ingegaan op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Wij waren toen en zijn nog steeds somber over de aanpak. Ik heb het toen letterlijk een bestuurlijke moloch genoemd, een enorm groot samenwerkingsverband met een enorm pakket aan maatregelen, waarvan het de vraag is – ik begrijp dat dit vandaag door veel andere fracties wordt gedeeld – wat de effecten ervan zullen zijn. Het wordt dus een lastige opgave om dat tot stand te brengen.

Vandaag is het NSL aan de orde zoals wij het destijds hebben afgesproken. Derogatie is verleend op 7 april. Het komt dus nu aan op een effectieve uitvoering. In het kader van de uitvoering hebben wij nog een aantal vragen aan de minister. Vraag is in hoeverre de verkregen derogatie onaantastbaar is. De heer Laurier gaf daarover al een signaal af. Zo kan op basis van artikel 230 van het EG-Verdrag een natuurlijke of rechtspersoon naar het hof van Justitie stappen en daar een verzoek indienen om deze ontheffing van de Commissie ongedaan te maken.

Uit de stukken begrepen wij dat in de agglomeratie Heerlen-Kerkrade een te hanteren uitzondering op de toestemming van de Commissie noodzakelijk is. Kan de minister aangeven hoe zij deze specifieke problematiek gaat aanpakken? Voor ons is nog belangrijker: moet daarvoor het hele NSL overhoop worden gehaald of is daarin voorzien? Het is maar een voorbeeld. Wij sluiten niet uit dat zich in de toekomst andere voorbeelden voordoen waarbij het minder goed gaat met de luchtkwaliteit.

Graag ook een reactie, zoals andere fracties vragen, op de brief van Milieudefensie. Als ik het goed begrijp, gaat het volgens Milieudefensie om een besluit dat op "verkeerde gronden" zou zijn verleend. Wat te denken van het aangekondigde verzoek om herziening of beroep? Dat is mij niet helemaal duidelijk gebleken in de brief.

Vervolgens is het de vraag wat de betekenis is van de verkregen derogatie voor de aanpak van grote ruimtelijke en vooral infrastructurele werken. Een paar collega's wezen er ook al op. Recentelijk is hier inderdaad de Spoedwet wegverbreding aangenomen. Dat is een. Twee is of de minister kan ingaan op de reikwijdte van de motie-Roefs van de Tweede Kamer, waarin wordt ingegaan op de juridische afdwingbaarheid van de oplevtoets infrastructuurprojecten. Dat heeft alles te maken met de koppeling en de ont koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling en luchtkwaliteit. Kan de regering ook ingaan op de bezwaren van VNO-NCW, die stelt dat het Actieplan fijn stof, een onderdeel van het NSL, veel te ver voert om dat als algemene eis voor alle bedrijven te stellen en dat op 5mg/Nm<sup>3</sup> van het totaal



## Janse de Jonge

aan fijn stof. Is hier sprake van wederom een kop op de Europese regelgeving? Kan de minister exact aangeven in welke zin de Nederlandse regering voornemens is de Europese richtlijnen nu, in 2015 en in 2020 om te zetten in nationale regelgeving, zonder daarbij koppen op Europese regelgeving te zetten?

Het laatste punt is door de heer Laurier uitvoerig behandeld. Op welke wijze gaan wij dat meten? Nog lang niet duidelijk is op welke wijze fijn stof en luchtkwaliteit in brede zin op een betrouwbare manier zullen moeten worden gemeten.

Wij wachten met belangstelling de reactie van de minister af.

□

De heer **De Boer** (ChristenUnie): Mevrouw de voorzitter. Deze bijdrage is namens de fracties van ChristenUnie en SGP.

Allereerst willen onze fracties de minister danken voor de uitvoerige beantwoording van onze vragen in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, het NSL. Uit de beantwoording blijkt haar grote betrokkenheid bij een goed NSL. Dat is terecht. Schone lucht is immers letterlijk een levensvoorwaarde voor mens en dier. Regering en parlement kunnen daar dan ook nauwelijks voldoende aandacht aan besteden. Die aandacht mag niet een eenmalige zijn: systematisch zal het beleid inzake schone lucht aan evaluatie en zo nodig verbetering moeten worden onderworpen. Schone lucht is een voortgaand proces. De minister zal dat ongetwijfeld met ons eens zijn.

Onze fracties willen in dat perspectief nog een aantal vragen en opmerkingen maken. Ziet u dat maar als een nauwe betrokkenheid van onze fracties bij dit onderwerp.

Allereerst vragen wij de aandacht voor het onderwerp NSL en gezondheid. De minister stelt in haar beantwoording van 27 april onder andere: "In het definitieve NSL zal ik daarom meer aandacht besteden aan de gezondheid en het effect van het NSL daarop." Graag vernemen we van de minister een concrete toelichting op dit voornemen. Welke aandacht en welke effecten op het NSL? Deze vragen willen we plaatsen in het perspectief van eerdere vragen van onze fracties, namelijk de vragen die we stelden op 31 maart jongstleden en waarop in de beantwoording van de minister van 27 april geen antwoord gekomen is. We hebben in die vragen gerefereerd aan een algemeen overleg van de Tweede Kamer uit februari 2009. De minister stelde toen in de brief die zij ons stuurde, dat bij de Europese totstandkoming van de grenswaarden naast het gezondheidsaspect ook de praktische haalbaarheid een rol heeft gespeeld. We vroegen en vragen haar nu weer om een toelichting op deze zin te geven: hoe speelde het gezondheidsaspect een rol en welke aspecten van gewenst gezondheidseffect zijn uit praktische overwegingen niet meegenomen? Het kan toch niet zo zijn dat praktische overwegingen gewenste positieve gezondheidseffecten blokkeren? Graag een toelichting op dit thema.

We willen vervolgens aandacht vragen voor de laatste alinea van de brief van 15 april jongstleden. De minister schrijft daarin dat het NSL in april wordt geactualiseerd op grond van inspraak, parlementaire behandeling en nieuwste emissiegegevens, terwijl ook nagegaan wordt of regionale en lokale maatregelen goed zijn verwerkt. Kan de minister hier nader op ingaan? Het is nu eind

mei. Wat zijn met name de nieuwste emissiegegevens? Vragen die aanpassing van het NSL? Wat is de stand van zaken lokaal en in de regio's?

Onze fracties willen nog twee andere zaken aan de orde stellen, namelijk het niet realiseren van maatregelen die wel onderdeel van het NSL vormen en de beschikbaarheid van reservemaatregelen. Ik heb begrepen dat dit een breed gedragen thema is bij ook andere fracties in dit huis.

Nadrukkelijk vragen hebben onze fracties bij de gevolgen van het niet realiseren van maatregelen die wel onderdeel van het NSL vormen. Concreet – het is eerder gezegd – is hierbij te denken aan het uitstel van de invoering van de kilometerheffing. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in een brief van 12 mei 2009 in antwoord op vragen van de Eerste Kamer de gevolgen van dit uitstel ons inziens nogal gemarginaliseerd. Het in deze brief genoemde uitstel van acht maanden zou slechts een beperkt effect op het NSL hebben. De doelstelling van het NSL wordt sowieso gehaald, aldus de minister van Verkeer en Waterstaat, zo nodig met het inzetten van extra maatregelen. Kan de minister van VROM aangeven wat dat beperkte effect is? En wat als de invoering van de kilometerheffing nog langer wordt uitgesteld? Van de behandeling in de Tweede Kamer hebben onze fracties namelijk de indruk gekregen dat het uitstel veel langer kan duren. Dat is immers niet ondenkbaar, omdat ook de minister van Verkeer en Waterstaat in zijn brief aangeeft dat de planning nog probabilistisch is. Dat is een eufemisme voor: de planning is omgeven met risico's en onzekerheden. Waar blijven wij met die acht maanden? Hoe lang wordt dit werkelijk?

Het moge duidelijk zijn dat de minister van VROM, en niemand anders, uiteindelijk wordt afgerekend op het behalen van de doelstellingen van het NSL, en via haar gemeenten en regio's. In dit verband vragen we de minister in te gaan op het positieve gevolg van de huidige economische crisis dat, hoe raar het ook klinkt, door minder activiteiten de uitstoot van schadelijke gassen tijdelijk vermindert. Hoe filtert de minister de effecten van de economische crisis uit bij het monitoren van het NSL? Als dat niet gedaan wordt, hebben we immers het idee dat de doelstellingen worden bereikt, terwijl we bij terugkomende groei een fors probleem kunnen hebben. We willen in dit verband ook verwijzen naar een artikel in de Volkskrant van 7 mei jongstleden met de opbeurende kop "Mooi weer spelen over klimaat slaat nergens op". Ik wil graag een reactie van de minister op deze problematiek.

Een volgende zaak betreft het beschikbaar hebben van reservemaatregelen voor het geval de doelstellingen van het NSL niet worden gehaald. We vroegen de minister reeds aan welke maatregelen gedacht moet worden en waarom eventuele reservemaatregelen niet direct worden ingezet voor het bereiken van het goede doel: zo zuiver mogelijke lucht voor mens en dier. De minister geeft een openhartig antwoord en dat is in haar te prijzen. Volgens de minister gaat het namelijk over maatregelen zoals het vroegtijdig stimuleren van de Euro VI-emissie-eisen die technologisch nog onvoldoende beschikbaar zijn. Deze maatregelen kunnen dus nu nog niet genomen worden en kunnen niet helpen bij het eerder realiseren van fijnstofnormen. Dat is een helder antwoord, dank daarvoor. Echter, de grote vraag blijft welke maatregelen dan wel worden genomen als de

## De Boer

doelstellingen van het NSL niet worden bereikt. De maatregelen waar de minister aan denkt, zijn nog in het stadium van ontwikkeling. De minister van Verkeer en Waterstaat noemt deze maatregelen wel als reserve-maatregelen. Letterlijk schrijft hij dat het kabinet "nu al inzet op ontwikkeling van reservemaatregelen zoals de stimulering van Euro VI voor vrachtauto's". Wij herhalen onze vraag met klem: wat denkt de minister aan concrete maatregelen te gaan nemen als onverhoopt de doelstelling van het NSL met de huidige voorgenomen maatregelen niet wordt gehaald? Wat kunnen de gevolgen zijn van het wegvallen van voorgenomen maatregelen voor de van de Europese Commissie ontvangen derogatie? Kunnen eventueel alsnog aanvullende maatregelen worden gevraagd?

We vroegen de minister ook naar het perspectief na 2015. Dat is overigens al op korte termijn, de tijd gaat immers erg snel. Onze fracties pleiten en pleitten voor proactief beleid met betrekking tot luchtkwaliteit en voor het milieu in het algemeen. Neem maatregelen om vervuilde lucht te voorkomen. De minister is dat, antwoordde ze, met ons eens. Er moet aanvullend nationaal en regionaal beleid komen. Het NSL is echter een goede eerste aanpak waarmee we, aldus de minister, nog ervaring moeten opdoen. Ik heb hierbij twee opmerkingen hierbij. Ten eerste is het te mager om te zeggen dat het NSL er is om ervaring mee op te doen. Het NSL is er om de luchtkwaliteit te verbeteren, niet meer maar vooral niet minder. Ten tweede het perspectief na 2015: we zouden het bijzonder op prijs stellen als de minister in grote lijnen schetst wat haar beleids-perspectief is. Er zit tegen die tijd wel zeker een ander kabinet, maar dat ontslaat het huidige kabinet niet van de verplichting om na te denken over de toekomst. Regeren is ten slotte vooruitzien. Het NSL is dan ook een, zij het noodzakelijke, tussenstap naar een beter milieu. Onze fracties steunen de minister daarom met dit plan, we wensen een toekomstgericht vervolg en wachten zoals gebruikelijk in spanning de antwoorden af.

□

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Met de Europese verkiezingen voor de deur sta ik weer eens stil bij de karrenvrachten aan groenboeken, wetboeken, mededelingen, richtlijnen, kaderwetten en verordeningen die hier wekelijks tot ons komen. Twee maanden geleden las ik met enige verbijstering het Groenboek territoriale cohesie dat door het Planbureau voor de Leefomgeving aangeduid wordt als dé oplossing voor een nog vast te stellen probleem. We hebben de aanbestedingen voor gratis schoolboeken, de kaarsrechte komkommers, de afgedwongen teloorgang van de petfles, het verplichte schoolfruit, het subsidiëren van wijnboeren én alcoholpreventie, van tabaksboeren én rookverboden, maar de milieuwetgeving uit Brussel onderschrijft de SP van harte. De lucht is wel eens vliezer geweest en een relatief strengere Europese wetgeving heeft zeker geholpen, al is de toon natuurlijk gezet door de Hollies die 35 jaar geleden al zongen: "All I need is the air that I breathe."

Allereerst heeft de SP een paar vragen over het kabinetsstandpunt over het NSL, dat dikke boek met bijlagen. Ik heb lang zitten turen naar de figuren 1a en 1b, zo'n beetje de moederfiguren van dat document. De lijnen voor autonome ontwikkeling-alleen vallen in alle gevallen samen met die voor autonome ontwikkeling

plus in betekenende mate projecten. In deze figuren lopen de PM10-waarden voor het onderliggend wegennet zelfs allemaal parallel. De lijn autonoom, autonoom plus in betekenende mate, autonoom plus in betekenende mate plus generieke maatregelen van de regering, en autonoom plus in betekenende mate plus generieke maatregelen van de regering plus lokaal specifieke maatregelen lopen allemaal hetzelfde. Dat begrijp ik niet. Bovendien worden de grenswaarden voor zowel PM10 als NO<sub>2</sub> bijna gehaald op de peildata waarvoor derogatie is gekregen. Het klinkt misschien als een rare opmerking uit mijn mond, maar ik schat dat voor PM10 in 2011 nog maar zo'n 180 kilometer overschrijding rest en voor NO<sub>2</sub> in 2015 ongeveer 150 kilometer. Moet er 2 mld. komen om deze, volgens deze figuur althans, relatief kleine gaatjes te dichten? Maken wij ons druk om bijna niets? Ten slotte begrijp ik niet waarom er allerlei knikken in die lijnen in die grafieken zitten. Ik zou een kromme verwachten omdat het wegwerken van de laatste overschrijdingen normaal gesproken de meeste inspanning vergt in tijd en geld. Maar ik zie hier misschien iets over het hoofd en hoor graag van de minister hoe het precies zit.

De SP-fractie heeft ook vragen met betrekking tot de causaliteit en de schaalniveaus in het NSL; die vragen zijn hier al uitgebreid aan de orde gekomen. Door de programmabepaling lijkt niet goed te monitoren welke maatregel rond welk project heeft geleid tot een bepaalde emissiereductie. De monitoring levert slechts jaarlijkse waarden op waaraan te zien is of we voor- of achteruitgaan, maar niet voor welk project en ook niet voor welke maatregel. Zo staat het expliciet in de memorie van antwoord. De hele causaliteit is dus weg en dat maakt het nemen van extra maatregelen – wat dat ook moge zijn – sowieso erg lastig, want waar moeten wij dan op inzetten? Niettemin levert de monitoring wel ruimtelijk expliciete informatie op, op wegvakniveau, maar geldt dat ook echt voor het straatniveau zoals de minister schriftelijk meldde? Ten slotte vraagt onze fractie zich af of het voldoende deugdelijk is om slechts 8000 kilometer provinciale en gemeentelijke weg mee te nemen, terwijl wij 132.000 kilometer hebben.

Ik sta stil bij de piekbelasting, het domein van de locatiespecifieke maatregelen. Ik begrijp dat zij is meegenomen in de verkeersmodellen, maar de minister sprak in de Tweede Kamer van dagkoersen die niets zeggen over jaargemiddelden. Dat was een beetje een deconfiture ten aanzien van de dagkoersen. Dat bracht mij weer aan het twijfelen, want het niveau Pieken en projecten is toch minstens zo belangrijk als het niveau Jaar- en programmagemiddelden. Niemand gaat dood aan gemiddelden, maar wel aan pieken, waren de wijsgerige woorden van mijn collega Poppe in de Tweede Kamer. Adresseren wij, met andere woorden, met de Saneringstool wel het schaalniveau waarom het gaat? Volstaat zo'n jaarlijkse overall monitoring wel op zo'n geaggregeerd niveau? Ik denk hierbij ook aan de adviezen van de commissie-Verheijen, die adviseert te meten op verschillende dichtheden, al naar gelang de noodzaak om dichter of ruimer te meten.

De Saneringstool kan maar een beperkt aantal maatregelen doorrekenen, waaronder reductie van het verkeersvolume. Hiervoor zijn, zo begrijp ik, slechts de opties 1%, 2% of 4% afname beschikbaar. Voor snelheidsverlaging wordt 10% emissiereductie aangehouden, voor doorstromingsmaatregelen 5%. Dat zijn ongetwijfeld

## Smaling

allemaal educated guesses, maar meer ook niet. Bovendien levert het een stapeling aan onzekerheden op. Ik geef meteen toe dat het waarschijnlijk niet beter te maken is met de huidige inzichten, en dat het mooi meegenomen is als dit gereedschap is omarmd door gemeenten, zoals de minister meerdere malen heeft aangegeven. Toch zul je in de praktijk juist de concrete projecten willen blijven toetsen, de hotspots willen aanpakken en de gevoelige bestemmingen beschermen. Door het minnen en plussen op programmaniveau, volgens de minister de essentie van het NSL, verlies je dit uit het oog. Het wordt nog problematischer als ik in de memorie van antwoord lees dat het RIVM nauwelijks in staat is,  $PM_{10}$ -trends vast te stellen, onder andere door de grote weersverschillen tussen opeenvolgende jaren. Hoe kan de minister dan hard maken dat in 2011, al over twee jaar, is voldaan aan de norm? De bewijsvoering is een groot probleem en ondermijnt in potentie het hele NSL. Wij moeten deze hele kerstboom niet optuigen, louter om Brussel te behagen.

Ik kom toe aan de maatregelen. In de bijlagen bij het kabinetsbesluit tref ik veel nuttige details aan, maar helaas is die informatie op een aantal punten wel inconsistent. Zo leveren Rotterdam, Den Haag, Eindhoven, Arnhem en Nijmegen gegevens aan waaruit blijkt, welke maatregel op welk project welk effect heeft op het behalen van fijnstof- en  $NO_2$ -doelstellingen. Opvallend is dat voor  $NO_2$  de waarde vaak precies of in ieder geval heel dicht bij de grenswaarde uitkomt, een grenswaarde die – de heer Laurier zei dat ook al – twee keer zo hoog ligt als de door de WHO geadviseerde waarde. Mede gezien de bandbreedte van 20% had dit toch wel wat ambitieuzer gekund. Die bandbreedte is onvermijdelijk, want dat heeft met modellen te maken.

Utrecht en Amsterdam bieden vreemd genoeg niet dezelfde gegevens als de eerder genoemde steden. Utrecht meldt wel projecten en straten, maar Amsterdam komt niet verder dan Westpoort. Waar komt dat door? Ik denk terug aan mijn jaren aan de Oude Schans en vraag mij af hoeveel leed mij is berokkend, als ik 's zomers de voordeur liet open staan, door de uitlaatgassen van al die rondvaartboten. Wordt dat soort zaken überhaupt gemeten, en heeft een reder een meldingsplicht wanneer extra boten worden ingezet? Ik zie verder weinig combinaties van maatregelen. In bijlage 10, met maatregelen op het hoofdwegennet, zie ik bijna alleen maar schermen van variërende hoogte. Ik schat in dat dat wel 80% van de maatregelen omvat. Los van hun lelijkheid is de vraag of ze echt een oplossing vormen, of dat het hier gaat om het verplaatsen van een probleem. Achter de schermen ben je beter af, maar het blijft natuurlijk een probleem aan de binnenkant van die schermen. Stel ik zit in de file, er zijn schermen, het verkeer rijdt langzaam en ik heb mijn raampje open. De bewoner aan de andere kant van het scherm leeft langer, maar ik korter. Die schermen maken het voor de weggebruiker steeds ongezonder. Het lijkt mij zelfs dat er een ophoping van fijnstof binnen die schermen zal optreden. Is dit een juiste voorstelling van zaken?

Het verbaast mijn fractie dat enerzijds uit het document blijkt dat overal de norm wordt gehaald, autonoom of met maatregelen, maar dat de minister anderzijds wel experimenten uitvoert met gemeenten waar de huidige maatregelen waarschijnlijk onvoldoende zijn, zoals zij zei tijdens het debat in de Tweede Kamer. Is hier sprake van een negatief voortschrijdend inzicht?

Jammer trouwens dat Nijmegen niet mee mag doen met die experimenten, want goed voorbeeld doet goed volgen. Dat stadsbestuur verdient een pluim.

Wat de specifieke projecten betreft, heeft mijn fractie nog een aantal opmerkingen. Onder de ibm-projecten die betrekking hebben op de Spoedwet wegverbreding zie ik achttien projecten genoemd, plus de Coentunnel en de IJzeren Rijn, terwijl wij niet zo lang geleden groen licht hebben gegeven aan 30 projecten. Daar zaten ook twaalf projecten uit de Tracéwet bij. Waar zijn die gebleven? Zoals gezegd staat de IJzeren Rijn ook op de lijst. Wat gebeurt er als dit project geen doorgang vindt? Is dat dan gewoon een mazzeltje en worden de grenswaarden dan eerder gehaald? Onder de regionale ibm-projecten staat een treurigstemmende hoeveelheid bedrijventerreinen. Zijn dit allemaal nieuwe terreinen en is de SER-ladder hierop al losgelaten? De vaak gehoorde klacht, zelfs uit de mond van de minister, dat Nederland op slot zit, staat in schril contrast met deze waslijst aan bedrijventerreinen. Als Nederland door deze minister van het niet bestaande slot gaat, wordt dan de prachtige Usseler es in Enschede eindelijk verpest, of geniet dit gebied nog enige bescherming? Alleen al in Gelderland staat 1700 hectare bedrijventerrein op de rol, zo lees ik. Nederland is volgens de SP-fractie geenszins op slot, zeker bij het zien van het gebied waar de A30 aansluit op de A12 bij Ede, waar het lijkt alsof er net een oorlog is uitgevochten. Ook Barneveld is rijkelijk bedeed met bedrijventerreinen, woningbouw en nieuwe tracés. Is er geen sprake van forse cumulatie, wanneer de effecten van deze projecten worden opgeteld bij de tienduizenden fladderende kippen in deze gemeente?

Toch laat bijlage 6, met de overschrijdingen per regio, wonderlijke dingen zien die zo op het oog niet sporen met al die bouwplannen. Zo toont de A30 geen, en de A12 slechts ten zuiden van Ede in 2006 een overschrijding voor  $NO_2$ , die in 2010 al is weggewerkt. Hoe lukt dat zo snel? Ook in 2006 telt een groot deel van het hoofdverkeerswegennet in Gelderland nog  $PM_{10}$ -overschrijdingen. In 2010 is alleen het knooppunt Deijl nog rood, en telt alleen Arnhem nog een paar vieze straatjes. Gaat het echt lukken in vier jaar? Sterker nog: vieren wij over een jaar dat het al zover is? Hetzelfde geldt voor Amsterdam, Rotterdam en IJmond. In vier jaar geheel vrij van fijnstof? Ik geloof het graag, maar kijk toch wat fronsend naar de minister.

In het staafdigram in de bijlage valt op dat gemeenten als Velsen, Zaanstad, Oostzaan, Schiedam en Vlaardingen hoge  $PM_{10}$ -overschrijdingen hebben. Dit doet vermoeden dat de scheepvaart op het Noordzeekanaal en de Nieuwe Waterweg een grote bijdrage levert. De bijbehorende tabellen bevestigen dit beeld echter niet en bieden sowieso weinig aanknopingspunten, omdat voor genoemde gemeenten en regio's de totale  $PM_{10}$ -waarde bijna volledig op het conto van buitenland, zeezout, bodemstoffen en overige kan worden geschreven. Lekker duidelijk waar je dan moet beginnen met je maatregelen!

Voor  $NO_2$  blijkt het verkeer bijna volledig verantwoordelijk, opnieuw met het buitenland als goede tweede. In dit verband is mijn fractie, net als die van het CDA, verrast dat de regio Heerlen-Kerkrade twee jaar eerder moet voldoen aan de  $NO_2$ -richtlijn dan de derogatie voorschrijft. De Voorzitter zal daarover ongetwijfeld ook verbaasd zijn. Ruim de helft van de vervuiling komt uit het buitenland, waar de regio weinig aan kan doen.

## Smaling

Speelt eventueel nog een rol dat schone maatregelen in Limburg teniet worden gedaan door extra diffusie vanuit België en Duitsland, wanneer die geen maatregelen nemen? Indien dat het geval is, zijn maatregelen in Limburg gelijk aan water naar de zee dragen.

Ik heb nog een vraag over de uitwerking van Sneller en beter, ook wel bekend als Elverding 2. Het voorstel is om voortaan bij infrastructurele werken tot een voorkeursbesluit te komen, en dat dan te implementeren. Na afloop moet een oplevertoets laten zien of aan de milieueisen is voldaan. Als je hier het NSL overheen legt, zou het voorkeursbesluit niet getoetst hoeven te worden, maar als ibm-project in het NSL worden gestopt, inclusief maatregelen om milieuvervuiling tegen te gaan. Vanaf dat moment is het geen project meer, maar onderdeel van een programma. Je sluit dus je ogen en pas bij de oplevertoets blijken wellicht maatregelen nodig. Maar dan staat het gebouw er al of ligt de weg er al. Dat lijkt ons daarom de omgekeerde wereld. Hoewel de uitwerking van Elverding 2 achter het NSL aankomt en strikt genomen niets daarmee te maken heeft, neem ik toch aan dat de betrokken ministers bekijken of het model-NSL straks op een meer structurele manier kan worden ingezet, en dat het niet alleen maar nu voor deze derogatieperiode staat. Heeft de minister hier al ideeën over? Wordt daarover op kabinetsniveau gepraat?

De heer **Putters** (PvdA): Ik heb met belangstelling naar uw verhaal geluisterd. Voor een deel deel ik de zorgen op projectniveau, maar het roept ook een beetje de vraag op – u begint er nu ook zelf over – hoe uw fractie aankijkt tegen het principe van de programmatische toetsing. Dat is natuurlijk wel een principe dat wij hebben afgesproken. Ik houd net als u wat vragen bij projecten, maar het principe van de programmatische toetsing is wel van belang. Doet dat recht aan de door u genoemde rondvaartboten?

De heer **Smaling** (SP): Dat is een goed punt. Een programmatische benadering is te doen, het is een model dat werkbaar is. Maar zoals het er nu uitziet, zie je de pieken niet meer. Vooral als je de ibm-projecten en de overschrijdingen niet ziet en ze niet meer gekoppeld kunt beschouwen, laat je onnodig heel veel nuttige details op hot spots lopen. Maar daarnaast is het natuurlijk praktisch om op landelijk niveau één benadering te volgen, zoals de programmatische benadering.

De heer **Schouw** (D66): Het woordje "werkbaar" prikkelde mij toch wel even. Als ik de woordvoerders beluister, zit het hem in de werkbaarheid van de effectiviteitsbeoordeling op programmaniveau. Dit is eigenlijk niet in verhouding tot uw eigen betoog, waarin u vragen stelt over de causale effecten et cetera. Volgens mij moet u het woordje "werkbaar" nog even goed proeven. Is het NSL op programmaniveau wel werkbaar? Ik kan mij voorstellen dat wij anderhalf jaar geleden dachten dat het werkbaar zou zijn, maar wij zijn nu een tijdje verder. Als je naar de operationalisering kijkt, moet je misschien tot de conclusie komen dat dit niet het beste is wat wij hadden kunnen bedenken.

De heer **Smaling** (SP): Een goed punt van de heer Schouw. Idealiter is een werkbaar programma helemaal transparant en zo gecompartmentaliseerd dat duidelijk is wat erin zit. Het moet niet een zwarte doos zijn, maar de

inhoud ervan moet helder en robuust zijn. Er wordt wel gezegd dat het een robuust model is, maar het programma hangt van veel aannames aan elkaar. Die stapeling van onzekerheden maakt het heel heikel. Als je zoiets op landelijk niveau wilt uitvoeren, zitten er altijd meer onzekerheden aan dan wanneer je een project beoordeelt. Uit mijn betoog heeft men kunnen opmaken dat wij er nogal wat bezwaren tegen hebben. De programmabepaling zou an sich wel een model kunnen zijn voor iets als dit, maar doordat je die pieken mist, mis je wel de essentie, zoals ik net zei.

De memorie van antwoord is wat mijn fractie betreft nog niet helder genoeg over de belanghebbenden. De definitie of iemand dat wel of niet is, is ook lang niet altijd duidelijk. Los daarvan kan een belanghebbende beroep instellen wanneer het NSL niet tijdig wordt aangepast door de minister of andere bestuursorganen bij dreigende overschrijdingen. Dat klinkt veelbelovend, maar hoe en wanneer weet een belanghebbende dit? Bovendien kan de belanghebbende geen aanspraak maken op specifieke maatregelen, maar wel op een actieplan met maatregelen. Ik weet niet of ik blij zou zijn met een actieplan, als ik bezwaar zou willen aantekenen. Dan zou ik gewoon de maatregelen willen zien.

Met deze kritiek op de verdere inperking van de rechten van de burger sluit ik af. Met mijn fractie ben ik benieuwd naar het antwoord van de minister. Ik wil haar en het departement van harte feliciteren met de behaalde derogatie; dat overkomt je immers niet elke dag.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Uitbreiding van de bestuurlijke handhavinginstrumenten in de wetgeving op het gebied van de volksgezondheid (Wet uitbreiding bestuurlijke handhaving volksgezondheidswetgeving) (31122).**

De beraadslaging wordt hervat.

Minister **Klink**: Mevrouw de voorzitter. Ik zal beginnen met een paar algemene opmerkingen en daarna ingaan op de afzonderlijke vragen. Een kernpunt in de inbreng van alle woordvoerders is de vraag in hoeverre de inspectie met het instrumentarium dat wij hopelijk met dit wetsvoorstel aan haar geven, tegenover het gezondheidsveld komt te staan dan wel daar deel van blijft uitmaken in termen van deskundigheid en gezag. Naar mijn stellige overtuiging zijn deskundigheid en gezag nodig om de kwaliteit van de zorg ook in de toekomst te borgen.

Dat vergt wel een paar inleidende en toelichtende opmerkingen. Enkelen, met name de heer Van den Berg, hebben hier al aangegeven dat Nederland uitmuntend scoort in termen van kwaliteit en veiligheid van de zorg. Ik ben één keer per jaar bij een bijeenkomst van het Common Wealth Fund in Washington waarbij wordt gekeken naar de kwaliteit van de zorgstelsels en dan springt Nederland er echt uit. Wij zijn de beste in de wereld en dus top of the bill. Ik denk dat ik dit kan