

3

Berekening luchtkwaliteit

Aan de orde is het **dertigledendebat** over **het bericht dat het ministerie foute berekeningen maakt van de luchtkwaliteit**.

De voorzitter:

Afgesproken zijn spreektijden van drie minuten. Ik geef als eerste graag het woord aan mevrouw Van Veldhoven.



Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Het grootste deel van de Nederlanders woont of werkt in de stad en op de wegen rond die steden raast het verkeer maar door.

Ik heb mijn tijd nog niet in beeld, maar misschien kunt u er iets aan doen.

De voorzitter:

Dat heet bij Monopoly een vergissing van de bank in uw voordeel.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dank u wel.

De uitlaatgassen hebben ernstige gevolgen voor de Nederlandse luchtkwaliteit en voor de volksgezondheid. Nederlanders leven bijna een jaar korter door slechte lucht volgens het RIVM. Tegelijkertijd is het nog zoeken naar de juiste methode om de luchtkwaliteit goed te beoordelen. D66 maakt zich hier zorgen over en heeft daarom dit debat aangevraagd. De problematiek op de Ring A10-West in Amsterdam staat namelijk symbool voor veel plekken in Nederland. De snelheidsverhoging op de A10-West heeft tot veel ophef geleid. In de media werd er gisteren nog eens fijntjes op gewezen. Een PvdA/VVD-college in Amsterdam slaapt nu zelfs een PvdA/VVD-coalitie uit Den Haag voor de rechter, wat natuurlijk geen schoonheidsprijs verdient. Dit brengt mij op drie punten.

Ten eerste zijn de huidige modellen om de luchtkwaliteit te berekenen voor de binnenstad of voor snelwegen door weilanden, maar de werkelijkheid is natuurlijk een stuk complexer. Op de Ring A10-West hangen de woonbalkons letterlijk boven de snelweg. Die mensen zitten dus volop in de uitlaatgassen, maar de staatssecretaris hanteert het weilandmodel. Waarom? Zoals de staatssecretaris zelf al aangeeft in haar brief van 19 november, zijn er situaties waarin geen van de twee standaardrekenmodellen geldige resultaten geeft. Juist voor al die Nederlanders die dagelijks te maken hebben met ringwegen, ontbreken realistische en betrouwbare schattingen. Waarom dan geen ringwegmodel voor snelwegen in verstedelijkt gebied? Ik kan mij zomaar voorstellen dat de ChristenUnie deze vraag zal herhalen.

Ten tweede blijkt uit vele studies dat de modellen vaak lagere waardes geven dan in werkelijkheid wordt gemeten. Te rooskleurige inschattingen kunnen leiden tot onverantwoord beleid, wat wij moeten voorkomen. Het is hard nodig dat wij een kloppend beeld krijgen van de luchtkwaliteit in Nederland. Ik heb er ook begrip voor dat steden tijd nodig hebben om op een gegeven moment, wanneer knelpunten zijn geïdentificeerd, te bepalen hoe zij die knelpunten oplossen en daarin te investeren. Kan

de staatssecretaris toezeggen dat zij de bestaande modellen structureel een keer in de zoveel tijd zal herijken, maar dat zij met de gemeenten nog overleg voert over de vraag wat daarvoor de juiste termijn is?

Ten derde is mijn fractie benieuwd wie eigenlijk bepaalt welk model in welke situatie wordt gebruikt. Waarom krijgen gemeenten en provincies geen recht van spreken? Dat zijn toch de partners in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit? Zij hebben vaak goed inzicht in de precieze situatie. Overeenstemming vooraf over de vraag welk model wij gebruiken of hoe wij meten, voorkomt namelijk rechtszaken achteraf over de vraag of de juiste methode is gehanteerd. Is de staatssecretaris dat met mij eens?

Ik rond af. Of men nu aan de gracht, tussen de koeien of boven de snelweg woont, iedereen heeft recht op zorgvuldige bescherming van de volksgezondheid. Laten wij er met elkaar aan werken dat wij burgers in Nederland het vertrouwen kunnen geven dat de juiste methode wordt gebruikt en dat beleidsbeslissingen op basis van betrouwbare informatie worden genomen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb u goed beluisterd. Wat vindt u van de huidige twee modellen die er zijn? Trekt u die ook in twijfel, of niet?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De huidige twee modellen dekken niet het hele speelveld af. Dat heeft de staatssecretaris zelf ook toegegeven. Daarnaast wijken ze op een aantal trends af van wat er is voorspeld. Een model is altijd een theoretische benadering van de werkelijkheid. Daarom is het ook belangrijk om een keer in de zoveel tijd te toetsen of die modellen nog overeenkomen. Zo niet, dan moeten ze worden herijkt. Maar je moet gemeenten ook een soort investeringszekerheid geven, zodat je niet om de zes maanden het model moet herijken, want dat maakt het voor gemeenten onmogelijk om knelpunten effectief aan te pakken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mevrouw Van Veldhoven weet toch dat die modellen herijkt worden en dat continu over een bepaalde periode, inderdaad vrij lange periode wordt bekeken of zo'n model voldoet? Dat weet ze toch?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik kan alleen maar constateren dat ook op dit moment duidelijk is dat er grote afwijkingen zijn. Ik wil daarom graag dat de staatssecretaris met de steden gaat kijken naar de juiste termijn voor herijking van de modellen. Als dat een heel lange periode is, terwijl we in de tussentijd heel duidelijk weten dat er grote verschillen kunnen ontstaan, dan missen we de basis waarom we die modellen hebben. Die hebben we namelijk om op een zorgvuldige manier beslissingen te kunnen nemen die de gezondheid van onze bevolking aangaat. Ik neem aan dat dat ook voor de VVD interessant is.

De voorzitter:

Gebruikelijk is om twee interrupties te plaatsen. Ik wil best beginnen met drie, maar ik houd wel de klok in de gaten.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mevrouw Van Veldhoven weet toch wat de periode is waarover gemeten wordt?

Van Veldhoven

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik begin mezelf te herhalen. Ik kan alleen maar constateren dat duidelijk is dat de methodes afwijken van een aantal bekende trends. Dus komen de methodes van herijking niet overeen met wat nodig is om de volksgezondheid in Nederland op een goede manier te beschermen. Ik wil niet in de schoenen van de steden of van de staatssecretaris gaan staan en te specifiek worden over wat dan wel het juiste moment van herijking zou zijn. Daarom vraag ik de staatssecretaris om daarover met de gemeenten in overleg te treden. Zo kan namelijk worden voorkomen dat ze nog een keer wordt geconfronteerd met het feit dat haar eigen wethouder haar voor de rechter sleept.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Het probleem zit hem niet zozeer in de kwaliteit van de modellen, die op zich best wel goed is. Hooguit kun je de vraag stellen welk model je op welke plaats moet toepassen. Het zit hem veel meer in de input van de berekeningen: daarmee wordt creatief omgegaan, zodat vuile wegen schoon worden gerekend. Is mevrouw Van Veldhoven met ons van mening dat de sancties voor het bewust flatteren van invoergegevens zouden moeten worden aangescherpt?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De heer Jansen snijdt hier een heel belangrijk probleem aan, want de uitkomst van het model wordt natuurlijk in zeer belangrijke mate bepaald door wat je erin stopt. Mevrouw Van Tongeren heeft eerder een motie ingediend over het aantal meetpunten. Natuurlijk moet je ook kijken naar de vraag wie je erop afreken als op een verkeerde manier wordt omgegaan met dat meetmodel. Bij de keuze voor een bepaald meetmodel en voor de wijze waarop wordt omgegaan met een bepaalde situatie, is het erg belangrijk dat gemeenten en provincies daarover samen met de staatssecretaris een besluit nemen, juist om dit soort discussies achteraf te voorkomen. Liever voorkomen dan genezen.



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Als er één ding is wat mensen belangrijk vinden, dan is het wel hun gezondheid. Het ministerie van I en M lijkt stelselmatig de gezondheid van mensen uit arme buurten op te offeren voor wat seconden tijdswinst voor de automobilisten. Diezelfde automobilisten begrijpen, blijkt uit onderzoek, best dat ze bij woonwijken ietsjes langzamer moeten rijden. Is het het ministerie van "opzij, opzij, opzij, maak plaats, maak plaats, maak plaats, want wij hebben zo'n verschrikkelijke haast."? De discussie met de staatssecretaris, eerder gevoerd met de minister, zakt dan diep weg in een moeras van modellen, berekeningen en scenario's. Echte metingen geven keer op keer aan dat de lucht op plekken op de A13 en de A10 West heel slecht is en de maximale norm ver overstijgt. Laatst stond ik zelf op een wankel ladder naast de A13 om meetbuisjes aan te brengen. Ook daarvan was het resultaat echt schrikbarend. Mijn oud-collega Ineke van Gent stond ramen te lappen langs de A10-West en herhaalde dat een paar dagen later. De staatssecretaris kan zich voorstellen wat er dan van de ramen van de bewoners af komt.

Fijnstof geeft een vervuiling waardoor vele mensen vroegtijdig sterven. Dat is nu door allerlei onderzoeken

onderbouwd. Ik neem aan dat ook de staatssecretaris dit nu onderschrijft. Waarom is de ambitie in Nederland niet om onze lucht steeds schoner te krijgen? Waarom zijn wij nu tevreden met het uitgangspunt dat het met een beetje passen, meten en masseren net onder het maximum zit? Op allerlei vlakken heeft deze regering echt ambities, maar op het punt van de milieukwaliteit mag de "ambitie" rustig tegen het maximum aan zitten.

Dan de uitvoering van de motie van D66 en GroenLinks over het betrekken van het gemeentelijke bestuur. Deze regering delegeert ongelooflijk grote verantwoordelijkheden naar het lokale bestuur, met als argument: beter lokaal wat lokaal kan en alleen centraal wat per se centraal moet. Ik krijg van deze staatssecretaris graag een verheldering: waarom kunnen besluiten over een snelheid op een stukje weg binnen woonwijken, echt binnen de gemeentegrenzen, niet minimaal in overleg met die gemeenten genomen worden? Waarom zegt het Rijk hier dat het dat zelf wel uitmaakt, terwijl op andere dossiers zeer grote verantwoordelijkheden aan gemeenten gegeven worden? Ik roep de staatssecretaris er graag toe op om te heroverwegen of het echt niet mogelijk is om deze beslissingen samen te nemen. Er zijn aangenomen moties die de regering daartoe oproepen, maar ik hoor van mijn collega's in de steden dat dit niet gebeurt. Ik vraag de staatssecretaris om dit echt te doen.

De heer **De Graaf** (PVV):

Ik ken een land dat "China" heet. Dat ligt een beetje naar het oosten. Daar is heel veel luchtverontreiniging en daar roken gemiddeld meer mensen dan in Nederland. Is mevrouw Van Tongeren op de hoogte van de levensverwachting in China, met al zijn luchtverontreiniging?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben nog niet toegetreden tot het parlement van China. Als ik daar parlementslid of partijlid was, zou ik dit ook stevig op de agenda zetten, maar ik ben wel op de hoogte van de succesvolle activiteiten van milieuoorganisaties in China. Zij spreken de regering van China aan op deze vervuiling. China heeft het inmiddels al voor elkaar dat 20% van zijn energie schoon is en dus geen uitstoot geeft. In Nederland zijn wij, onder andere door de remmende invloed van partijen zoals de uwe, nog blijven hangen rond de 4%.

De heer **De Graaf** (PVV):

Ideologisch is er natuurlijk weinig verschil tussen GroenLinks en het parlement van China. Als u Chinees leert en daar een paspoort aanvraagt, zou u daar dus zo maar in kunnen komen. Daarnaast is het natuurlijk een beetje flauw om te spreken van "de remmende invloed van de PVV". De levensverwachting in China ligt namelijk een jaar hoger dan in Nederland, zowel voor vrouwen als voor mannen. Het is misschien handig om dit mee te nemen in het vervolg van betogen over fijnstof en luchtverontreiniging voordat we Nederland weer beduvelen met de verkeerde linkse emoties. Fijnstof bestaat trouwens voor 85% tot 90% uit zand en zout.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De conclusie is al helder, maar in China wordt bijvoorbeeld ongelooflijk veel minder vlees gegeten. De mensen zijn daar een stuk armer.

Van Tongeren

De **voorzitter**:

Nou zijn wij al in China beland.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dat komt niet door mij; dan moet u echt bij de heer De Graaf zijn.

De **voorzitter**:

En nu gaan we het ook nog over wel of geen vlees hebben. Laten we proberen om een beetje bij het onderwerp te blijven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dan zal ik proberen om een kort antwoord te geven. De levensverwachting in China ligt anders, omdat een heleboel invloeden die de gezondheid hier negatief beïnvloeden, daar minder aanwezig zijn. De luchtvervuiling bevindt zich ook vooral in een aantal grote steden. Als de heer De Graaf een blik op de kaart werpt, ziet hij hoe groot China is. Het gaat om zeer arm platteland, met een paar grote vervuilde steden. Ook door de Chinezen wordt hard gewerkt aan de aanpak van die vervuiling.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog om dat te gaan afronden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ja, ik heb nog een laatste oproep aan de staatssecretaris. Aanstaande zondag is er in Rotterdam een actie van bewoners die langs de A13 wonen. Ik nodig de staatssecretaris er van harte toe uit om eens ter plekke te gaan kijken en om met mensen die naast die weg wonen, te bekijken hoe hun leven eruit ziet, wat zij wel en niet kunnen en welke impact dat heeft op hun gezondheid. Ik hoop dat de staatssecretaris zondag een uurtje over heeft om dit eens met eigen ogen te bekijken.

□

De heer **De Graaf** (PVV):

Voorzitter. Het eerste debat met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in 2013 gaat over luchtkwaliteit. Opvallend genoeg heeft de Europese Commissie besloten om dit jaar te benoemen tot het jaar van de lucht. En de grap maken is inderdaad te makkelijk, maar aangezien het de Europese Commissie betreft kan ik het toch niet laten om het woordje "gebakken" voor het woordje "lucht" te plaatsen. Het is helaas de bittere realiteit.

Zoals sommigen wellicht weten, ben ik een vissersjongen. Ik kom van Scheveningen. Ik ben een schollenkop en de zee en het strand hebben daardoor nog steeds enorme aantrekkingskracht op me. Ik hoef daar maar te zijn na een vakantie of een dag of nacht hard werken of mij overvalt een overweldigend gevoel van vrijheid. Ik weet niet of dat in de Scheveningse lucht zit, want die lucht is, als we de groensocialisten in de Kamer moeten geloven, vreselijk vervuild. Zelfs de lucht aan het strand zit namelijk boordevol zand- en zoutdeeltjes. En inderdaad, dat is het zo verfoeide fijnstof.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

De heer De Graaf is prima geïnformeerd, want fijnstof bestaat, zoals we het nu meten, inderdaad voor een groot deel uit zeezout en andere onveilige bestanddelen. Maar in stedelijke gebieden bestaat fijnstof voor ongeveer 10% uit roet en het vervelende van roet is dat het duizend

keer gevaarlijker is dan de rest van het fijnstof. Met andere woorden: het risico van fijnstof is in de Haagse binnenstad per saldo net zo groot, doordat slechts een klein deel van het fijnstof het uiteindelijke effect bepaalt. Is de PVV-fractie met de SP van mening dat we het criterium zo moeten aanpassen dat echt gevaarlijke bestanddelen van het fijnstof als roet de indicator worden voor de veiligheid van de omwonenden?

De heer **De Graaf** (PVV):

Voorzitter, mijn klok loopt tijdens deze interruptie gewoon door. Ik heb daardoor nog maar een minuutje over; blijkbaar is er iets fout gegaan.

De heer Jansen stipt een belangrijk punt aan. Door continu te discussiëren over fijnstof vervuilen wij inderdaad de echte discussie. Het gaat inderdaad om roet. We moeten natuurlijk proberen om de roetuitstoot zo veel mogelijk terug te brengen. Dat is de afgelopen twintig jaar ook gebeurd en dan vooral door de inspanningen van motoren- en autofabrikanten, want die hebben gezorgd voor motoren met een veel efficiëntere verbranding. Als de discussie zich daarop richt, vind ik dat prima. Maar de roetuitstoot terugbrengen naar nul kan niet, want dan zouden we de hele economie plat leggen. De roetuitstoot zo veel mogelijk terugbrengen is dus prima. Als de heer Jansen met maatregelen komt die onze economie niet schaden, dan vindt hij ons aan zijn zijde. Overigens heeft Nederland op dit moment misschien wel schonere lucht dan aan het begin van de industriële revolutie. Als er steekhoudende argumenten zijn om bepaalde maatregelen te nemen, dan zijn wij bereid om daarnaar te kijken.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Dat is positief. Als de roetnorm of de NOx-norm boven de gezondheidsgrens zit, is de PVV dan bereid om verkeersmaatregelen te nemen? Ik noem die NOx-norm, want die carcinogene stof is echt gevaarlijk.

De heer **De Graaf** (PVV):

Uit Deens onderzoek van anderhalf of twee jaar geleden is gebleken dat een 80 kilometerzone meer roet oplevert dan een 100 kilometerzone, omdat een maximumsnelheid van 80 km/u meer files veroorzaakt en leidt tot minder efficiënte verbranding in de motoren van de auto's. En dit debat gaat wel over 80 versus 100 km/u en helemaal niet over de luchtkwaliteit. Het is in mijn ogen echt beter dat er minder files staan doordat het verkeer beter kan doorrijden. Die snelweg kunnen we namelijk niet weghalen. Dat is de eerlijke discussie en dat is dan ook de discussie die wij willen voeren.

Voorzitter. Ik heb nog niet veel gehoord over een verhoogde kans op hart- en longproblemen bij de bevolkingsgroep strandjutters en vissers. Maar als iemand het tegendeel denkt aan te kunnen tonen: be my guest.

Als enige partij in dit huis trappen wij dus niet in de fijnstofhoax en ook niet in het verhaal over die 18.000 doden per jaar die het gevolg zouden zijn van deze deeltjes. De PVV ziet dat de waanideeën van links het publieke debat vervuilen. In het klimaatdebat van november heb ik gesproken over groensocialisme, ideeën die gestoeld zijn op frauduleuze hockeystickrapporten van het IPCC en de leugens van de nieuwe klimaatmessias Al Gore. Dat heeft zich, behalve bij de PVV, helaas in alle partijen genesteld. Het is een bron van inkomsten voor de subsidiemaffia, die na de zure regen, het gat in de ozonlaag en het verzet tegen de CO2-vrije kernenergie een nieuwe vijand vond

De Graaf

in CO₂. De volgende vijand, fijnstof, staat alweer voor de deur. De enige moraliteit die deze bende aanhangt, is "follow the subsidie".

Wij gaan ervan uit dat de rekenmodellen goed zijn toegepast. Wij zijn niet van plan om initiatieven voor steekproeven te steunen, vooral ook omdat al bekend is dat 100 km/u meer doorstroming veroorzaakt en een efficiëntere verbranding dan 80 km/u. Maar ik heb nog wel een klein puntje. Gaat het nu echt om een geluidstoename van 1 dB bij verhoging van de snelheid van 80 km/u naar 100 km/u? Zo ja, hoe oordeelt de staatssecretaris dan over het interview met omwonenden die zeggen dat zij momenteel te maken hebben met een muur van geluid? Wij snappen dat verschil niet.

Een korte overdenking tot slot. Wanneer je ervoor kiest om vlak bij zee te wonen, weet je dat je meer last hebt van harde wind, van zand en van zout. De ramen moeten wat vaker worden gezeemd. Mijn ouders, die vlak bij zee wonen, moeten inderdaad drie keer per week de ramen zemen vanwege het zand en het zout. Je pet waait er wat sneller van je hoofd en je auto roest er twee keer zo snel. Wanneer je naast een snelweg gaat wonen – ik realiseer mij dat niet iedereen daar volledig voor heeft gekozen, soms is het ook sociale woningbouw waar je terecht komt – heb je inderdaad meer last van roet. Voor longpatiënten is dat inderdaad vreselijk vervelend. Maar voor deze patiënten bestaan ook binnen heel veel gemeenten weer urgentieverklaringen om daar weg te kunnen.

Wij willen graag van de staatssecretaris weten hoeveel mensen nu al 40 jaar langs een snelweg wonen en hoeveel procent van hen er nu echt zelf voor heeft gekozen om daar te gaan wonen, of daar gedwongen is gaan wonen.

De voorzitter:

Hoeveel afrondingen en laatste vragen wilt u buiten uw spreektijd nog gebruiken?

De heer De Graaf (PVV):

Ik ben klaar.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik hoorde tot mijn genoegen de PVV ook zeggen dat roet inderdaad voor longpatiënten een probleem kan zijn, en ik beluisterde ook enige coulantie dat niet iedereen daar onmiddellijk kan verhuizen. Hoe kijkt de heer De Graaf aan tegen scholen die vlak langs de snelweg gevestigd zijn?

De heer De Graaf (PVV):

Bij scholen zijn tegenwoordig heel goede systemen beschikbaar om de luchtkwaliteit in het gebouw op peil te houden.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Vindt de heer De Graaf ook dat de kinderen dan nooit meer buiten moeten kunnen spelen en dat de ramen van die scholen altijd hermetisch dicht moeten zijn? Is dat nu in de visie van de PVV de ideale plek voor een basisschool voor mensen in volksbuurten?

De heer De Graaf (PVV):

Als de gemeente of de school het geld heeft om bij het ervaren van problemen die school te verhuizen, moet men dat vooral doen. Maar ik denk dat mevrouw Van Tongeren wel weer het probleem extreem stelt door te vragen of

kinderen dan nooit meer buiten mogen spelen. Wie zegt dat je longpatiënt wordt van twee keer een half uur per dag buitenspelen? Waar staan die gegevens? Het gaat er iedere keer weer om – dat is het calvinisme dat in Nederland nog te veel heerst – dat iemand de schuld moet krijgen voor het probleem dat iemand anders ervaart. Er zijn ook heel veel genetische factoren die die aanleg voor longziekten bepalen en niet alleen maar dat roetdeeltje dat tijdens het speeluurtje of het speelkwartier wordt ingeademd.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik concludeer dat de PVV zegt dat mensen die vanwege genetische oorzaken een longziekte hebben gewoon maar langs snelwegen moeten blijven wonen en op schoolpleinen daar blijven spelen. Het is hun eigen schuld dat zij belast zijn met een erfelijke ziekte. Ik vind dat een uitermate rare redenering ...

De heer De Graaf (PVV):

Hahaha!

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

... terwijl wij vrij gemakkelijk de luchtkwaliteit op die schoolpleinen zouden kunnen verbeteren door langzamer te rijden. Beter nog is, zoals de heer De Graaf al aangaf, het verhuizen van deze scholen. Maar daarvoor is geen geld beschikbaar. Ik neem aan dat ook de PVV niet bereid is om daarvoor geld beschikbaar te stellen.

De heer De Graaf (PVV):

Volgens mij heb ik hier ondertussen te maken met een vierde termijn van mevrouw Van Tongeren. Ik heb drie vragen en vijf conclusies gehoord. Die laat ik allemaal aan mevrouw Van Tongeren. Zo ingewikkeld maakt zij het namelijk zelf. Scholen langs de snelweg help je door daar 100 km/u te rijden, niet door terug te gaan naar 80 km/u, want dan wordt de verbranding van de automotoren minder efficiënt waardoor er meer roetdeeltjes vrijkomen en meer files ontstaan. Dus je helpt ze juist de verdommenis in als je gelooft in het sprookje dat iedereen, zoals mevrouw Van Tongeren denkt, ziek wordt van die roetdeeltjes. Dat is namelijk niet zo. Genetische factoren zijn niet de schuld van de mensen zelf. Dat heb ik nooit beweerd. Dat zal ik nooit beweren. Dus die opmerking laat ik volledig aan mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het lijkt alsof de PVV vindt dat zij, meer dan de modellen wellicht, de wijsheid in pacht heeft ten aanzien van de vraag wat wel en wat niet schadelijk is. Er wordt hier immers even kort door de bocht gezegd dat van 80 km/u naar 100 km/u beter voor de volksgezondheid is. Stel dat uit modellen blijkt dat dit niet zo is, moet het dan terug?

De heer De Graaf (PVV):

Als uit de modellen blijkt dat 100 km/u, zo begrijp ik, schadelijker is? Is dat de vraag? Ik zie mevrouw Van Veldhoven knikken. Het blijven modellen. Voorlopig is het nog steeds zo dat een motor bij 100 km/u efficiënter verbrandt en er minder files ontstaan en dat er dus minder roet zal zijn. Daar heb je geen model voor nodig, dat kun je gewoon met het boerenverstand uitrekenen.

De Graaf

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Als wij alles op die manier gaan uitrekenen, komen wij tot heel interessante conclusies, denk ik. De vraag blijft staan. Stel dat uit onderzoek blijkt dat het schoner en veiliger is voor de mensen die daar al wonen om de snelheid niet te verhogen, moet de snelheid dan op 80 km/u blijven?

De heer **De Graaf** (PVV):

Als uit onderzoek blijkt ... Kijk, één onderzoek is geen onderzoek. Meerdere onderzoeken moeten het bevestigen, zo werkt de wetenschap. Anders gaan wij immers keihard in tegen de wetenschappelijke principes. Natuurlijk, sommige dingen kunnen wij met het boerenverstand, dat ben ik met mevrouw Van Veldhoven eens. Dat geldt overigens niet voor alles. Maar één onderzoek is geen onderzoek; met zes houdt je iedereen bij de les. Als uit een reeks wetenschappelijke onderzoeken op basis van metingen en niet alleen rekenmodellen uit de computer blijkt dat het beter is, dan gaan wij er op een gezonde manier naar kijken, uiteraard. Wetenschap vinden wij heel prettig; goede wetenschap.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik kan alleen maar concluderen dat de PVV een soort dogma heeft ten aanzien van die 100 km/u. Zij is niet bereid om te kijken naar de echte gezondheidseffecten voor de mensen langs de snelweg. Ik vind dat best een openbaring.

De heer **De Graaf** (PVV):

Dat is een conclusie die ik niet trek. Ik laat haar voor rekening van mevrouw Van Veldhoven. Voor onze partij geldt ze niet.

□

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Voorzitter. Er is veel discussie over de modellen, de rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Natuurlijk gaat het uiteindelijk niet om de getallen en formules maar om de gezondheid van mensen die aan te hoge concentraties luchtverontreiniging worden blootgesteld. Het is daarom van groot belang dat die modellen kloppen. Ik heb dit verwoord in een motie die ik heb ingediend bij de begrotingsbehandeling en vervolgens heb aangehouden in verband met enige spraakverwarring tijdens het debat. Ik zie deze vandaag graag opgehelderd.

Ik begin met de geschiktheid van de modellen voor stedelijke snelwegen. Er zijn twee modellen waaruit gekozen moet worden: een model voor snelwegen en een model voor gemeentelijke wegen. Nu er steeds vaker bij snelwegen in stedelijk gebied dicht langs de weg wordt gebouwd, ontstaan er situaties waarin eigenlijk geen van beide modellen past. Ik snap dat de staatssecretaris het beste model wil kiezen, maar in dit geval bestaat er eigenlijk geen beste model. Raken wij niet veel te ver weg van de werkelijke situatie? De staatssecretaris erkent zelf in haar brief van 19 november dat er situaties zijn waarin geen van beide modellen geldige resultaten geeft. Moeten wij in zo'n situatie niet gewoon ruimere marges hanteren vanuit het voorzorgbeginsel? Of is het niet toch verstandig om te bekijken of er een model ontwikkeld kan worden voor stedelijke snelwegen of juist een integraal model? Dan hoeft er niet gekozen te worden.

De volgende vraag is of de modellen nog wel voldoende aansluiten bij de werkelijkheid. Dan hebben wij het

niet meer alleen over binnenstedelijke snelwegen maar over alle modellen. Er zijn steeds vaker berichten dat meetstations veel hogere waardes stikstofdioxide meten dan de waardes die uit de rekenmodellen naar voren komen. Ik heb er dan ook voor gepleit de modellen te ijken. De minister stelde tijdens het debat dat dit regelmatig gebeurt en dat het RIVM nog in 2010 en 2011 naar de modellen heeft gekeken en vervolgens heeft geconcludeerd dat aanpassing niet nodig is. Het verschil is echter slechts één lettertje: kijken is iets anders dan ijken. Je kunt de invoergegevens wel actualiseren, maar dat is iets anders dan berekeningen regelmatig toetsen aan metingen. Het model SRM 2 is überhaupt nog nooit geijkt. Dat kan ook niet, want er zijn helaas te weinig meetstations langs snelwegen om op basis van data te ijken. Het stedelijk model SRM 1 is volgens mijn informatie voor het laatst in 2007 geijkt. Er is toen een rekenfactor toegevoegd die de bijdrage van het lokale verkeer verlaagt. En juist die rekenfactor lijkt nu te zorgen voor grote verschillen tussen de berekeningen en de werkelijke metingen. Die verschillen zijn het grootst op locaties in de buurt van drukke verkeerswegen.

Wat ook opvalt, is dat de rekenmodellen al jaren op een dalende trend wijzen van de concentratie NO₂. Dat zou goed nieuws zijn. Echter, de meetstations signaleren een dergelijke daling totaal niet. Sterker nog, voordat de snelheid op de A10-West werd verlaagd, was er zelfs een stijgende trend.

Kortom, de ChristenUnie vraagt de staatssecretaris het model SRM 1 voor stedelijke wegen te herijken aan de hand van recente meetgegevens van straatstations, het model SRM 2 voor snelwegen te ijken en hiervoor meer meetstations te plaatsen en hierbij ook specifiek te kijken naar de rekenfactor, de modellen vervolgens regelmatig te herijken en beleidsmaatregelen te nemen zodat de luchtkwaliteit juist op de meest vervuilde en verkeersbelaste locaties verbetert.

□

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. Er wordt wat afgerekend over de luchtkwaliteit. De uitkomst van al dat gereken en gesaldeer wordt bepaald door de invoer. Daarbij geldt: garbage in, garbage out. Om die reden heeft de Kamer gezegd dat zij wil dat die berekeningen transparanter worden en dat het RIVM steekproefsgewijs controleert of de invoergegevens kloppen. Wat zegt het RIVM hierover op pagina 73 van de NSL-Monitor 2011? Van de 251 wegbeheerders hebben er 139, ongeveer de helft, ingevuld dat zij een referentie naar een onderbouwing hebben. Van die 139 blijken er maar 29 daadwerkelijk een directe verwijzing naar een online-onderbouwing te bevatten. Van de overige 110 blijft de bron in nevelen gehuld, waarbij een van de gemeenten bij deze vraag invulde: "Het is gewoon goed".

Van de 251 wegbeheerders leveren er dus zegge en schrijve 29 een transparante verantwoording aan, circa 12%. Een transparante verantwoording betekent overigens nog niet dat de gebruikte invoerdata deugen. De SP-fractie vindt deze uitkomst dramatisch. Staatssecretaris, wat gaat u doen om wegbeheerders te verplichten die onderbouwing te publiceren? Nog belangrijker, waarom wordt er geen sanctie gezet op het systematisch "schoon rekenen" door de lage invoerwaarden in het rekenmodel te stoppen? Ik overweeg op dit punt een motie.

Paulus Jansen

Omwonenden van drukke wegen moeten kunnen rekenen op bescherming door de overheid. Die bescherming is ondermaats, omdat de overheid twee petten op heeft en deze staatssecretaris meer asfalt een hogere prioriteit geeft dan de gezondheid van omwonenden. Daarom worden kwetsbare bestemmingen slechts 100 meter uit de as van een autoweg geweerd in plaats van 400 meter, zoals het astmafonds heeft gevraagd. Hoelang gaan deze minister en deze staatssecretaris hiermee nog door? Waarom wordt er niet meer tempo gemaakt met bronbeleid, zowel via Europa als nationaal via fiscale instrumenten?

De heer De Graaf heeft het geluk om een frisse neus te kunnen gaan halen aan zee, en daar wens ik hem veel geluk mee. Ik woon zelf in de wijk Lunetten in Utrecht, onder de rook van de A12. Dat zijn veertien stroken asfalt. Met oostenwind, zoals op dit moment, hebben we ook last van de A27, die acht stroken heeft. En dat worden er straks veertien, als dit kabinet zijn zin krijgt. Ik denk toch echt niet dat de 10.000 inwoners van mijn wijk gekozen hebben om daar te gaan wonen, want alle woningen in de regio Utrecht, met inbegrip van Leidsche Rijn, 30.000 nieuwe woningen, liggen onder de rook van een autoweg.

Deze staatssecretaris zou zich de gezondheid van de omwonenden van infrastructuur moeten aantrekken en zou de waakhond moeten zijn van hun gezondheid. Op dit punt vinden wij het urgentiegevoel van het kabinet ondermaats.



Mevrouw Fokke (PvdA):

Voorzitter. Vandaag voeren wij een debat over het bericht dat het ministerie foute berekeningen maakt van de luchtkwaliteit. Eigenlijk gaat het vandaag echter over een veel groter probleem, namelijk de volksgezondheid van mensen. Dat probleem verdient een serieuze behandeling.

De recente monitoringsrapportage van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) laat immers zien dat nog het nodige werk aan de winkel is. Er worden immers nog steeds grenswaarden overschreden. De conclusies van de vorige staatssecretaris, die alles zo rooskleurig zag en verwachtte dat de normen gehaald zouden worden, kunnen met recht in twijfel worden getrokken. Het RIVM schat dat de input van de gemeenten niet helemaal juist is en dat de belasting twee tot zes keer zo hoog zou kunnen zijn. Al met al is dit zeer verontrustend, maar wat mij betreft gaat dat de reikwijdte van dit debat te boven. Wij hebben gisteren tijdens de procedurevergadering gevraagd om een debat over de overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen met de minister van VWS. Dat debat komt er. Wat ons betreft komt daarin ook het rapport van de Gezondheidsraad over de invloed van stikstof op de gezondheid aan de orde. De gang van zaken rond de A10 geeft echter een illustratie van hoe het niet moet: gefröbel met modellen die net niet helemaal passen op de situatie waardoor de onrust bij bewoners, al dan niet terecht, enorm toeneemt.

Al tijdens de begrotingsbehandeling hebben wij een discussie gehad over de luchtkwaliteitsmetingen. Laat ik vooraf duidelijk zijn: de PvdA wil niet dat het systeem op de schop gaat, maar zij vraagt wel of SRM 1 en SRM 2 te allen tijde volstaan. Of moeten wij wellicht een tussenvariant ontwikkelen, al was het maar om mensen met recht gerust te kunnen stellen? De problematiek rond de A10 legt dit probleem haarfijn bloot. De staatssecretaris geeft in haar brief van 19 november aan dat de A10 grotendeels

voldoet aan SRM 2. Zij geeft dus ook aan dat de A10 niet helemaal voldoet aan SRM 2. Juist daarin schuilt het gevaar, want juist het stuk A10 dicht bij de bebouwing voldoet niet aan SRM 2. Waarom wordt dan toch voor dit model gekozen, terwijl het eigenlijk niet op deze situatie van toepassing is? Dit klemmt temeer, nu de volksgezondheid van onze burgers hiermee in het geding is. De PvdA is er dan ook voorstander van om te komen tot een tussenmodel. Oftewel, is de staatssecretaris bereid om naar de specifieke situatie van de A10 te kijken en zo tegemoet te komen aan de zorgen die er over de leefomgeving van mensen zijn?

De heer Paulus Jansen (SP):

Het is positief dat mevrouw Fokke en de PvdA-fractie zich de gezondheid van omwonenden van autowegen aantrekken. Het grote probleem is dat er creatief wordt gerekend door de input van de modellen te masseren. Dat is mijn observatie. Dat is dus een ander probleem dan mevrouw Fokke in haar bijdrage adresseert. Vindt de PvdA-fractie ook dat wegbeheerders die creatief omgaan met de werkelijkheid en tegen de lamp lopen, een flinke sanctie aan hun broek moeten krijgen?

Mevrouw Fokke (PvdA):

Ik wil dit debat vandaag beperken tot de kern: het probleem met de specifieke situaties rond de A10 en de A13. Ik zeg niet voor niets dat luchtkwaliteit een veel belangrijker onderwerp is en dat er veel meer zaken spelen. Die zaken moeten wij aan de orde stellen in het algemeen overleg over de leefomgeving, waarin de luchtkwaliteit een belangrijk onderwerp zal zijn. Dan zullen wij het over dit soort specifieke situaties moeten hebben.

De heer Paulus Jansen (SP):

In dat algemeen overleg gaan wij dat zeker goed bespreken. Is het voor de PvdA-fractie ten principale bespreekbaar dat er een stok achter de deur is voor de wegbeheerders, zelfs als de wegbeheerder Rijkswaterstaat is, op het moment dat de monitoring en de steekproefsgewijze controle beter wordt? En is het bespreekbaar dat zij moeten bloeden, als zij de zaak getild hebben?

Mevrouw Fokke (PvdA):

Wij moeten er met zijn allen voor zorgen dat de zaken op orde zijn. Daarom juist voeren wij hierover vandaag een debat. Als je naar de A10 kijkt, kun je je afvragen of de boel helemaal op orde is, gelet op het model dat wij gebruiken. Daarna moeten wij kijken. Als wij anderen sanctioneren, zouden wij ook eens naar onszelf kunnen kijken en bekijken of wij daarop kunnen sanctioneren. Ik denk dat wij het vandaag echt over de kern van de zaak moeten hebben. Dit is een specifiek dertigledendebat over een specifiek onderwerp. Dit onderwerp is belangrijk genoeg om eens tijdens een algemeen overleg te bespreken, juist omdat de volksgezondheid zo belangrijk is. Dat moeten wij dan ook doen in aanwezigheid van de minister van Volksgezondheid.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik ben heel blij met het standpunt van de Partij van de Arbeid, want zij geeft aan dat de modellen niet altijd voldoen aan de situatie. De A10-West is daarbij als voorbeeld genoemd. Ook geeft de PvdA aan dat zij bereid is om te bekijken of er een tussenmodel ontwikkeld moet worden. Daarmee ben ik heel blij. Tegelijkertijd geeft mevrouw

Fokke

Fokke in haar woorden aan dat het model niet helemaal voldoet. Daarin klinkt toch iets van bagatellisering van de problematiek door. Als ik kijk naar de meetgegevens voor de A10-West, is wat daadwerkelijk gemeten wordt aan stikstof, veel hoger dan wat in het model zit. Is mevrouw Fokke daarom niet met mij van mening dat niet alleen de meetgegevens in die modellen moeten worden geactualiseerd, maar dat we ook moeten gaan kijken naar herijking van die modellen? Het zou goed zijn om regelmatig te herijken. Wat dat betreft heeft mevrouw Van Veldhoven de goede suggestie gedaan om dat in overleg met gemeenten te doen.

De voorzitter:

Dit wordt een betoog. Uw vraag is dus: is mevrouw Fokke het ermee eens dat er zou moeten worden herijkt?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Dat is mijn concrete vraag, en dan in overleg met gemeenten.

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

Het goede nieuws voor mevrouw Dik-Faber is dat ik helemaal niets bagatelliseer. De volksgezondheid is heel belangrijk. Daarom zeg ik ook: we hebben twee modellen en SRM 2 voldoet in specifieke situaties wellicht niet helemaal.

Het wordt een beetje een welles-nietesdiscussie of je moet herijken. Ik heb voor vandaag nog eens het verslag van de begrotingsbehandeling erop nagelezen. Ook in dat debat heeft mevrouw Dik-Faber de vraag over de herijking gesteld. De minister gaf toen duidelijk aan dat de modellen zijn herijkt. Daar mag ik dan in alle redelijkheid van uitgaan. Als de minister bij de begrotingsbehandeling "ja" zegt op de vraag van mevrouw Dik-Faber of de modellen zijn herijkt, dan hebben we ten aanzien van die herijking vandaag met zijn allen geen probleem. Ik heb na die begrotingsbehandeling geen nieuwe informatie ontvangen op basis waarvan ik vandaag de dag twijfel of de modellen herijkt zijn.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

De discussie gaat dan over wat herijken is. Als je gegevens in een model aanpast, dan is dat model daarmee nog niet herijkt. Ik heb twee voorbeelden aangehaald. Eén factor die ik in mijn betoog noemde, was de rekenfactor. Die factor is in het model toegepast, maar daarmee wordt de werkelijkheid nog niet benaderd. Dat model voldoet dus niet. Een ander voorbeeld betrof de dalende trend van stikstof in de rekenmodellen. Dat correspondeert niet met de werkelijk gemeten gegevens. Op basis van deze twee belangrijke voorbeelden zeg ik: die herijking is toch wel keihard nodig.

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

Laten we op dit punt dan het antwoord van de staatssecretaris afwachten. Bij de begrotingsbehandeling hebben we hierover een uitvoerige discussie gehad. Uiteindelijk was het antwoord van de minister toen ontzettend duidelijk. Ik wacht dus het antwoord op de vraag van mevrouw Dik-Faber af.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De PvdA gaf net aan dat de meetmodellen inderdaad niet altijd helemaal voldoen. Het gemeentebestuur van Amsterdam was dat met haar eens en heeft dan ook eigen

metingen laten uitvoeren. Daaruit blijkt dat de normen flink worden overschreden. Mijn concrete vraag aan mevrouw Fokke van de PvdA is: vindt ook zij dat de snelheid daar weer omlaag moet naar 80 km/u om de gezondheid van de mensen daar te beschermen?

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

Zeker na de inbreng van de PVV-fractie was ik er al bang voor dat het een discussie over snelheden zou worden. Wat mij betreft gaat deze discussie echt over de volksgezondheid en gaat het echt over het feit dat we op bepaalde plaatsen in Nederland een bijzondere situatie te pakken hebben. We moeten kijken naar die bijzondere situatie. Ik vind het veel te vroeg om vooruit te lopen op wat dat uiteindelijk voor gevolgen heeft voor de snelheid. Ik ga dus absoluut niet het debat in met een stelling als "de PvdA wil weer van 100 naar 80". Het gaat om de volksgezondheid en daar moeten we voor staan. Op verschillende punten in Nederland is er discussie. We moeten duidelijkheid krijgen over de vraag waar de mensen die daar wonen, staan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik waardeer de inzet van de PvdA in dit debat zeer. Mevrouw Fokke zegt: laten we naar de specifieke situatie kijken. De specifieke situatie waarover we het hebben, is de A10. Mevrouw Fokke komt zelf tot de conclusie dat het model daarop niet helemaal van toepassing is, dat daar dus problemen zijn. Juist als je redeneert vanuit de volksgezondheid, is die snelheid heel belangrijk. Dan blijft mijn vraag staan. Als we uit de berekeningen de conclusie moeten trekken dat bij verhoging van de snelheid de volksgezondheid in het geding is, gaat mevrouw Fokke de snelheid dan weer omlaag brengen?

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

Ik heb net al gezegd dat het in eerste instantie om de volksgezondheid gaat. We hebben altijd gezegd dat we kunnen leven met 130 km/u en met 100 km/u, mits de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit niet in het geding zijn. Er zijn nu vragen gerezen over de luchtkwaliteit. Eerst zullen we op die vragen antwoorden moeten krijgen. Als er dan iets aan de hand is wat absoluut niet kan, dan is het vervolgtraject dat we gaan bekijken hoe we dat probleem oplossen. Een mogelijkheid zou verlaging van de snelheid kunnen zijn, maar het lijkt me nu veel te vroeg om daarop vooruit te lopen. Het gaat nu om de volksgezondheid en het gaat erom dat we modellen toepassen die op de specifieke situatie van toepassing zijn.

De voorzitter:

Heel kort nog een laatste interruptie, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Mevrouw Fokke zei terecht dat dit over luchtkwaliteit en volksgezondheid gaat. Dat is een grote zorg voor de rijksoverheid, maar het is ook een grote zorg voor de gemeentelijke overheden. Is de PvdA-fractie van mening dat de gemeentelijke overheid betrokken moet zijn bij het vaststellen van de modellen en als gevolg daarvan bij het vaststellen van snelheden op wegen die zich echt in de woonwijken van de gemeentes bevinden?

Fokke

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

We moeten goed naar die situatie kijken en naar wat wel en niet mogelijk is. We moeten ons ook altijd goed bewust zijn van het feit dat alle overheden uiteindelijk allemaal hun eigen verantwoordelijkheid hebben. Het is goed als partijen het hierover eens kunnen worden, maar we moeten wel goed kijken naar de reden waarom we de verantwoordelijkheid hebben gelegd waar wij die hebben gelegd. Dan kan het inderdaad heel verstandig zijn om deze verantwoordelijkheid bij de rijksoverheid neer te leggen. Daarmee zeg ik niet dat je er trots op moet zijn wanneer overheden elkaar via de rechter gaan bevechten, maar je moet wel heel goed kijken waarom je dit neerlegt bij degene waarbij je dat neerlegt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Kan mevrouw Fokke mij uitleggen waarom op heel veel terreinen gigantische verantwoordelijkheden naar de gemeente kunnen, maar het niet mogelijk is om voor zoiets als de luchtkwaliteit op de wegen in elk geval een medebesluitmodel in te voeren?

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

Omdat het naar mijn mening heel verstandig is dat wij hier landelijk afspraken over maken en niet voor lokaal maatwerk kiezen. Wat betreft bijvoorbeeld de drugsproblematiek is er expliciet voor gekozen om rekening te houden met het lokale maatwerk, maar juist de volksgezondheid hoort wat de PvdA betreft wel dat stapje hoger te staan. Daar maken wij met zijn allen algemene regels over en daar moet je juist niet voor het lokale maatwerk gaan. Wat daarbij wel heel wenselijk moet zijn, is dat de verschillende overheden het met elkaar eens moeten zijn. Lokaal maatwerk is hier echter juist in het kader van de volksgezondheid niet wenselijk.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mijn laatste vraag zou dan zijn ...

De **voorzitter**:

Mits die zeer kort is!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Deelt mijn collega van de PvdA-fractie de opvatting dat de regering aangenomen moties moet uitvoeren? Er is een motie van D66 en GroenLinks aangenomen, die juist oproept tot dit overleg. Zou de PvdA-fractie daar de schouders ook onder willen zetten, opdat dit overleg in elk geval plaatsvindt en rechtszaken misschien te voorkomen zijn?

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

Ik kan mevrouw Van Tongeren op haar wenken bedienen. Ik kom uit de lokale politiek, maar ik loop al wat langer mee in de politieke wereld. Als moties worden aangenomen, lijkt het mij vanzelfsprekend dat zij ook wordt uitgevoerd. Volgens mij zijn dat allerlei regels die wij met elkaar zowel lokaal als nationaal hebben afgesproken.

□

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter. U merkt dat ik een beetje griepig ben. Ik was laatst bij kennissen in Amsterdam en ik heb ze aangestoken. Ze hebben nu ook griep en ze hoesten ook wat. Ze hebben mij vanmorgen nog per sms wel verzekerd dat

het niet kwam door de luchtkwaliteit. Ik ben wat dat betreft wel weer opgelucht.

De VVD heeft altijd gezegd dat zij waar mogelijk de snelheid wil verhogen, vooral omdat zij een partij is van doorrijden. Wij willen een vlotte doorstroming. Dat kan in heel veel gevallen. We houden daarbij echter natuurlijk wel rekening met de luchtkwaliteit en met geluid en veiligheid. De eerste twee zaken – luchtkwaliteit en geluid – zijn dingen die de mensen ook raken. Wij nemen dat uiterst serieus.

Maar wie moet ik nu geloven? Ik hoor heel veel partijen zeggen dat het allemaal niet deugt en dat er nieuwe modellen moeten komen, terwijl ik tegelijkertijd twee brieven heb, een van de vorige en een van de huidige staatssecretaris waarin heel duidelijk wordt geschreven dat die modellen voldoen en dat luchtkwaliteit een kwestie is van meten en rekenen. In deze brieven wordt de wijze waarop dat gebeurt ook haarfijn uitgelegd. Er zijn twee modellen voor, een voor wegen met een stedelijk karakter en een voor wegen met een wat meer open karakter. Deze modellen worden voortdurend in overeenstemming gebracht met het landelijke meetnet, het LML, en worden door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu getoetst. Dat is een instituut waar we toch best vertrouwen in mogen hebben. Ook worden zij wetenschappelijk onderbouwd en voldoen zij aan de Europese standaarden. Noem maar op. Wie moet ik geloven? Moet ik al de partijen geloven die zich heel erg druk maken? Moet ik Milieudefensie geloven? Of mag ik de staatssecretaris geloven? Ik vraag de staatssecretaris of er een probleem is. Als er geen probleem is, dus als de modellen voldoen, waar hebben wij het dan over?

De heer **Paulus Jansen** (SP):

De heer Dijkstra heeft een opmerkelijke opvatting over de rol van een Kamerlid. Volgens de Grondwet moeten wij het kabinet controleren en niet vragen of het kabinet zelf vindt dat het goed bezig is. Mij lijkt dat het antwoord van de staatssecretaris al duidelijk is.

De heer Dijkstra heeft het RIVM-rapport, de NSL-monitor gelezen. Daarin staat dat slechts 29 van 251 wegbeheerders fatsoenlijk transparant zijn over hun bronnen. Vindt de VVD-fractie, als controleur van het kabinet, dat dit fatsoenlijk werk is?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik moet bekennen dat ik het RIVM-rapport niet gelezen heb. Ik refereer aan de brief van de staatssecretaris, waarin duidelijk wordt aangegeven welke rol het RIVM heeft bij deze modellen. Naar mijn mening voldoen die modellen, want qua fijnstof, qua stikstof en qua NO₂ blijft men onder de norm, zowel bij 80 km/u als bij 100 km/u. Mijn vraag aan de staatssecretaris is derhalve wat het probleem is.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik raad de heer Dijkstra aan om voor het algemeen overleg Leefomgeving, dat eind februari of begin maart plaatsvindt, alsnog het RIVM-rapport te lezen. Dat is de oorspronkelijke bron. Wat het kabinet ervan vindt, staat in de brief die de heer Dijkstra gelezen heeft. Laat hij eerst maar eens de bron lezen. Die bron stinkt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat zijn de woorden van de SP-fractie. Er wordt hier veel roet en fijnstof in de lucht gegooid, letterlijk en figuurlijk.

Remco Dijkstra

Ik begrijp echter dat een en ander binnen de norm blijft en dat er geen probleem is. Als de rekenmodellen voldoen en de staatssecretaris beaamt dat, wie ben ik dan om daaraan te twijfelen? Ik neem mijn rol uiterst serieus. Ik controleer de regering, maar ik moet dat wel doen op basis van de informatie die ik krijg aangereikt. Die informatie zegt dat het gewoon deugt. Laten wij de mensen niet bang maken, maar gewoon onze taak serieus uitvoeren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

In de krant las ik het bericht dat de VVD mordicus tegen de maximumsnelheid van 80 km/u is. Wat is voor de VVD belangrijker, de volksgezondheid of de maximumsnelheid?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Mevrouw Van Veldhoven citeert uit de krant. Wij zeggen dat doorstroming belangrijk is. De VVD is een partij die de mensen graag op gang wil helpen en graag ziet dat de mensen fatsoenlijk en snel van a naar b kunnen reizen. Wij doen dat echter wel onder een aantal voorwaarden, zeker in de stedelijke gebieden. De veiligheid moet goed zijn, het geluid moet onder bepaalde grenzen blijven en ook de luchtkwaliteit moet goed zijn. Vandaag spreken wij sec over de luchtkwaliteit.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik ben blij om te horen dat de VVD-fractie helemaal niet mordicus tegen de maximumsnelheid van 80 km/u is. Als zou blijken dat het noodzakelijk is voor de volksgezondheid, is de VVD-fractie bereid om te zeggen dat de snelheid daar omlaag moet.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is precies het punt. Mevrouw Van Veldhoven zegt: als zou blijken dat. Het blijkt dat het kan. Er zit slechts een minimaal verschil tussen 80 km/u en 100 km/u. Ook met een maximumsnelheid van 100 km/u blijven wij ruim onder de normen voor fijnstof en andere normen die betrekking hebben op de luchtkwaliteit. Als het kan, moeten wij het ook gewoon doen. Dan moeten wij niet, zoals veel linkse partijen doen, in deze Kamer het standpunt van Milieufederatie belangrijker maken dan het is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Kwalificeert de vertegenwoordiger van de VVD-fractie zijn eigen wethouder in Amsterdam als behorend tot een linkse milieupartij? Ook die wethouder heeft namelijk metingen laten doen. Vindt de heer Dijkstra die metingen onbetrouwbaar?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Zeker niet. Ik heb kennisgenomen van de standpunten van de VVD-wethouder in Amsterdam. Deze wethouder heeft te maken met een problematiek in zijn stad en wil er alles aan doen om die zo goed mogelijk op te lossen. Tegelijkertijd drukt hij mij op het hart dat hij niet pleit voor een derde model, maar dat hij graag ziet dat de doorstroming goed verloopt en dat er geen vervelende maatregelen in de stad genomen hoeven te worden. Wij delen dus het belang van een goede luchtkwaliteit. Absoluut.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik wijs erop dat het niet slechts gaat om de mening van de VVD-wethouder in Amsterdam. Het gaat om metingen,

concrete feiten waaruit blijkt dat de normen overschreden worden. Ik vraag de heer Dijkstra om ook die metingen als betrouwbaar te betitelen en die mee te nemen in zijn afweging.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Over die metingen is wel iets interessants te zeggen. Wij hebben met elkaar normen afgesproken, bijvoorbeeld een bepaalde uitstoot van 40. In rustiger tijden, bijvoorbeeld in de nachtelijke uren komen de metingen niet verder dan 5. Als het heel erg druk is en er een file staat, omdat er überhaupt niet gereden kan worden vanwege sneeuw en ijs of andere oorzaken, kan dat getal 180 zijn. Dat is veel meer dan de 40 die is afgesproken. Het gaat echter om de tijdsperiode waarover gemeten wordt. Vaak is dat een jaar. Als het getal in de tijdsperiode gemiddeld onder de 40 blijft, en dat blijft het ruimschoots, dan voldoet het. Dat er metingen zijn die ruimschoots de norm overschrijden, geloof ik best, maar het gaat om het gemiddelde. Daarvoor hebben we het objectieve verhaal van de metingen en de modellen van het RIVM die ook wetenschappelijk onderbouwd zijn.

De **voorzitter**:

Ik vraag u allen om een beetje op de klok te letten. Mevrouw Van Tongeren, het is toevallig dat ik het zeg nu u hier staat, het heeft niets met u persoonlijk te maken. Ga uw gang.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik zal het zo snel mogelijk doen. Ik begrijp ook het belang van de klok. Ik ken VVD-collega Dijkstra nog niet zo goed, maar wel als iemand die vrij rationeel is en naar de feiten wil kijken. Deelt de VVD de mening van GroenLinks dat het belangrijk is dat de modellen die we gebruiken, geïkt zijn aan de echte situatie waarop ze worden toegepast?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Je moet niet voor elke situatie een nieuw model maken. We hebben het hier over een kleine uitzondering. Het gaat om 80 meter bij de Wildzanglaan in Amsterdam-West, waar het model net even niet van toepassing is. Ik heb de staatssecretaris gevraagd of er problemen zijn, en zo ja, hoe we die kunnen oplossen. Ik hoop dat dit een antwoord is op de vraag van mevrouw Van Tongeren en anders moet zij hem maar even herhalen.

De **voorzitter**:

Daar ga ik over, mevrouw Van Tongeren, ga uw gang.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik stel voor om echt een aantal metingen te doen aan de gevels van de gebouwen. Dat mag van mij een breder gebied zijn dan de Wildzanglaan, om te kijken of het model klopt met de echte metingen. De metingen die onder andere door GroenLinks in Rotterdam zijn gedaan en door de gemeente in Amsterdam, laten zien dat de uitkomsten op stukken van die wegen niet kloppen. Wij willen niet bij voorbaat zeggen dat we gelijk hebben, de heer Dijkstra wil vast ook niet bij voorbaat zeggen dat hij gelijk heeft. Zouden we samen kunnen optrekken om het rekenmodel te ijken aan een aantal fysieke metingen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee. Ik zal mevrouw Van Tongeren uitleggen waarom. Als je zo'n specifiek meetmoment pakt tijdens een file, dan

Remco Dijkstra

komt de uitkomst aan de gevel van zo'n flatgebouw op 180 of nog hoger. Dan zegt mevrouw Van Tongeren dat het allemaal niet deugt en dat je er geen 80 km/u meer moet rijden, maar er moet stilstaan of de fiets moet parkeren. Daar ben ik niet voor in. Als ik een metafoor mag gebruiken: het is nu koud. We hebben min zoveel graden Celsius. In de Verenigde Staten en andere landen hebben ze Fahrenheit. Dan gaan we om de temperatuur te meten, ook geen "x-factor mevrouw Dik-Faber" als graden voor de vrieskou instellen. Dat doen we ook niet. We hebben twee modellen die voldoen. Bij klimaat zijn dat Celsius en Fahrenheit. Hier hebben we de modellen SRM 1 en SRM 2. Die voldoen. Er is geen enkele reden om daaraan te twijfelen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Fahrenheit en Celsius zijn keihard geijkt. Mijn vraag is een heel reële. Als je met de gemeente een verschil van inzicht hebt over modellen, dan zou het toch heel handig zijn om een ijkpunt neer te zetten? Weersafhankelijke factoren zitten overigens allemaal in het model. Er zijn dagen van overschrijdingen mogelijk, het gaat over 24uursperiodes zodat je ook de rustige periodes meetelt. Per jaar mag een bepaald aantal dagen de norm overschreden worden, voor de dagen dat het verkeer vreselijk vaststaat. Is er echt geen enkele bereidheid bij de VVD om van de werkelijkheid uit te gaan en niet alleen maar van rekenmodellen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Ik heb al antwoord gegeven. Dan krijg je met enorme uitschieters te maken. De Kamer gaat over de luchtkwaliteit, niet de gemeente Amsterdam. Amsterdam heeft zijn eigen problemen en heeft ook een rechtszaak aangespannen, dus al die zaken wachten we netjes en rustig af.

De voorzitter:
De heer Dijkstra vervolgt zijn betoog of rondt af.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Ik ben klaar.

De vergadering wordt van 11.15 uur tot 11.25 uur geschorst.



Staatssecretaris Mansveld:
Voorzitter. Gezondheid is belangrijk. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is er niet voor niets. Samen met gemeenten willen we hierin stappen zetten. Eerst wil ik even een algemene lijn neerzetten die voor een deel ook al de beantwoording is. Op een aantal andere zaken kom ik zo terug.

We hebben twee modellen. Deze modellen zijn nodig voor de berekening van de luchtkwaliteit en om prognoses te doen voor de toekomst. Het betreft twee standaardmodellen: SRM 1 en SRM 2. Het zijn generieke modellen die niet voldoen aan heel specifieke situaties. Als je kijkt naar de A10-West, dan is daar sprake van een heel specifieke situatie, want daar staat een flat op 5 meter van de weg. Een nieuw model is wat mij betreft hiervoor geen oplossing, maar we moeten wel naar die situatie kijken.

Naar aanleiding van de hele discussie over de twee modellen is het RIVM inmiddels met een audit bezig. We vinden het belangrijk dat er gekeken wordt naar het mo-

del en dat gekeken wordt of de toegepaste rekenregels kloppen. Alle beschikbare gegevens worden daarvoor gebruikt. Dat gaat in samenspraak met de GGD en de DCMR die een rapport opleveren dat aan mijn ministerie zal worden uitgebracht.

De voorzitter:
Excuus, mevrouw de staatssecretaris. We hebben hier een publieke tribune en we hebben ook mensen die met ons meekijken. Ik hoor heel ingewikkelde afkortingen. Wilt u deze een enkele keer toelichten?

Staatssecretaris Mansveld:
Het NSL is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. We kijken daarin op welke manier we er samen met gemeenten voor kunnen zorgen dat de lucht die we inademen, zo gezond mogelijk is. Dat betekent lucht waar geen roet en zo min mogelijk stikstofdioxide in zit. Dat zijn allemaal heel ingewikkelde termen, maar dat zijn stoffen waarvan je ziek kunt worden.

De audit, en dat is een toets die gedaan wordt door een bureau dat daarin is gespecialiseerd, kijkt of het model en de rekenregels kloppen. Het rapport zal vervolgens extern worden getoetst. Als het rapport en de externe toetsing er zijn, zullen zij besproken worden met de G4, simpelweg omdat dat belangrijk is voor de gemeenten daar zij enkele moeilijke oplosbare punten hebben. Ik zal de Kamer daarna over het rapport, de externe toets en de uitkomst van de gesprekken met de G4 informeren.

Ik heb gisteren met wethouder Wiebes van Amsterdam gesproken. Ik heb aangegeven dat ik het belangrijk vind dat we het eens zijn over de methodes die Europees getoetst en wettelijk vastgelegd zijn. Verder hebben we afgesproken dat we gezamenlijk met de G4 kijken welke methode waar van toepassing is. Dat is niet een besluit dat je elke maand opnieuw kunt nemen. Het is belangrijk dat je een methode en een rekenmodel op dezelfde plek blijft herhalen om te kunnen zien wanneer er significante verschillen optreden en wanneer er aanpassingen nodig zijn. Ik heb met de heer Wiebes ook gesproken over de locatie waarmee Amsterdam problemen heeft. Ook die wil ik met de G4 bespreken, maar ik wil daarbij een zeer nadrukkelijke opmerking maken, namelijk dat ieder dat vanuit de eigen rol doet. De gemeente heeft hierin een verantwoordelijkheid en het Rijk heeft een eigen verantwoordelijkheid. Het kan niet zo zijn dat daarin vermenging plaatsvindt. Wel vind ik dat we in het kader van de luchtkwaliteit gezamenlijk moeten optrekken. Met deze algemene lijn heb ik volgens mij al een aantal vragen beantwoord, maar ik loop er nog even doorheen.

Mevrouw Van Veldhoven van D66 heeft gevraagd of ik kan toezeggen dat we bestaande modellen herijken en dat we dat in overleg met de gemeenten doen. Er is discussie over de woorden ijken en herijken. IJken is het uitvoeren van een nulmeting. Dat is hier denk ik niet aan de orde. Het gaat om herijken. We hebben modellen die worden getoetst door middel van metingen. Zodra uitkomsten van metingen onverklaarbaar zijn in relatie tot het model vindt er aanpassing plaats. Dat noemen wij herijken.

De minister heeft een dubbel antwoord gegeven. Ze heeft gezegd dat er in 2010 en 2011 herijkt is. Bij haar antwoord op de motie van mevrouw Dik, die zij toen ont-raadde, heeft ze gezegd dat er is gekeken of er aanpassingen nodig waren en dat die niet zijn doorgevoerd. De situatie is als volgt. De laatste herijking van het model SRM 1

Mansveld

vond in 2007 plaats. De laatste herijking van SRM 2 vond in 2010 plaats.

Of we bestaande modellen herijken, wil ik laten afhangen van de audit van het RIVM, de samenwerking daarin met de GGD en de DCMR, de externe toetsing en de gesprekken met de G4. Ik wil daarop nu niet vooruitlopen. Los hiervan wil ik in ieder geval zeggen dat het RIVM jaarlijks de metingen en de berekeningen vergelijkt. Ieder jaar wordt dus gekeken of herijking nodig is. Als dat zo blijkt te zijn, vindt herijking ook plaats.

De voorzitter:

Ik zal even streng zijn. Toelichtende korte vragen zijn prima. Ik vraag u opmerkingen en betogen, voor zover nodig, te bewaren voor de tweede termijn.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Kan de staatssecretaris ons ook informeren over het besluit om wel of niet te herijken wanneer zij ons het rapport stuurt met de externe toets en de uitkomst van de gesprekken met de G4? We kunnen dan in één debat over al die aspecten spreken.

Staatssecretaris Mansveld:

Voor mij is de externe toetsing leidend bij het besluit om een herijking te laten plaatsvinden. Herijking is geen emotionele keuze, nee: er moet een grond zijn om tot herijking over te gaan.

Ik kom dan op de vraag van mevrouw Van Veldhoven, die later ook gesteld is door mevrouw Fokke. Zij vroegen waarom er geen specifiek ringwegmodel komt. Het voordeel van een model is dat je daarmee een berekening hebt die je overal op kunt toepassen. Er kan sprake zijn van een uitzondering die niet in een model te vangen is. De heer Dijkstra zei al heel terecht dat het hier om 80 meter gaat. Het is ingewikkeld daarvoor een model te maken. Het kenmerkende van een uitzondering is dat die uniek is. Voor een nieuw model heb je weer een groep met dezelfde uitzonderingen nodig. Wat mij betreft komt er geen nieuw model. Voor problemen of locaties die niet in een model kunnen worden gevangen, is maatwerk nodig. Het RIVM heeft voor deze locatie een quick scan uitgevoerd en heeft geen andere plekken in Nederland gevonden die vergelijkbaar zijn met de A10-West. Ik zal in het kader van dat maatwerk in overleg treden met de gemeente.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg wie bepaalt welk model in welke situatie wordt gebruikt en waarom gemeenten vooraf geen inspraak hebben. Ik denk dat ik daarop net voldoende antwoord heb gegeven.

Mevrouw Dik-Faber vroeg of de modellen voldoende aansluiten bij de werkelijkheid. Ja, ze sluiten aan bij de werkelijkheid. Jaarlijks meten we en vervolgens kijken we naar de afwijkingen van de modelberekeningen. Als er significante afwijkingen zijn, wordt er herijkt. Ook wordt gekeken waar die metingen dan hebben plaatsgevonden. Indien nodig worden modellen dus aangepast.

Daarmee heb ik eigenlijk ook de vraag van de heer Dijkstra beantwoord. Hij vroeg of er een probleem is en of er voldoende modellen zijn. Er zijn lokaal problemen op het gebied van luchtkwaliteit. We hebben modellen en berekeningen om deze problemen kenbaar te maken. Vervolgens komen gemeenten en Rijk gezamenlijk in actie, ieder vanuit een eigen rol, om oplossingen te zoeken.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Het blijft natuurlijk bijzonder opmerkelijk dat de verschillen bij de A10-West tussen de metingen en de gegevens in het model zo groot zijn. Ik wil even terugkomen op het punt dat het model SRM-2 is herijkt in 2010. Volgens mijn gegevens zou dat helemaal niet kunnen, omdat er te weinig meetpunten zijn. Ik verzoek de staatssecretaris dan ook om informatie over die herijking naar de Kamer te sturen.

Staatssecretaris Mansveld:

Er is een rapportje over, dat ik de Kamer kan doen toekomen.

De voorzitter:

Wanneer?

Staatssecretaris Mansveld:

Het rapport is er, dus ik hoop dat het binnen twee weken lukt.

De voorzitter:

Dat moet wel lukken, lijkt mij.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb graag een termijn waaraan ik zeker kan voldoen, omdat ik vind dat je daarin betrouwbaar moet zijn. Ik vind het niet netjes om een termijn te overschrijden.

De voorzitter:

Heel goed, maar wij hebben nu in ieder geval een termijn.

Staatssecretaris Mansveld:

De heer Jansen heeft gevraagd wat ik ga doen om wegbeheerders te verplichten een onderbouwing van de invoergegevens te publiceren. De wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de verkeersgegevens die zij leveren. Het RIVM rekent dit door. De motie-Van Tongeren over de check op invoergegevens door het RIVM die in het voorjaar 2011 is ingediend, wordt uitgevoerd. De onderbouwing wordt aan de wegbeheerders gevraagd in elke monitoringsronde. Wegbeheerders zijn druk bezig met verdere verbetering. Volgende monitoringsronde, zo nodig correctie van fouten en verplichting; het lijkt mij op dit moment niet nodig.

De heer Paulus Jansen (SP):

Volgens mij is de afspraak al dat de wegbeheerders transparant zijn, met andere woorden dat de onderbouwing van hun rekenmodel voor belangstellenden online te raadplegen is. Als slechts 29 van de 251 wegbeheerders, 12%, aan die verplichting voldoen, kan ik er alleen maar het woord "dramatisch" aan verbinden.

De voorzitter:

En dat had u ook al gedaan.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ja. Ik ben dan toch verbaasd. Als 12% van de wegbeheerders aan die verplichting voldoet, hoe kan de staatssecretaris dan toch tevreden achteroverleunen en zeggen: zij zijn bezig met verbeteringen, dus wij wachten dat gewoon lekker af?

Mansveld

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het NSL-rapport staat voor een specifiek AO geagendeerd. Ik geef hier aan dat de wegbeheerders druk bezig zijn met verdere verbeteringen. Het is niet zo dat wij die dingen niet zien. Ik zou het graag in het AO verder bespreken met de heer Jansen.

De **voorzitter**:

De heer Jansen houdt zijn kruit droog.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd waarom wij nu tevreden zijn en niet de ambitie hebben om de luchtkwaliteit te verbeteren tot ver onder de normen. Wij werken momenteel heel hard om de norm te halen. Dat antwoord geef ik ook in het kader van biobrandstoffen; ik verwijs naar het debat van gisteren. Ik vind het heel belangrijk dat er normen zijn die wij moeten halen. Dat zijn richtingen waarvan voor iedereen duidelijk is: daar willen wij heen, dat is de norm die wij willen halen. Mevrouw Van Tongeren is daarin ambitieus en haar partij is daarin ambitieus. Ik deel de ambitie, maar ik wil wel graag een realistisch tijdpad en een realistisch pad richting partijen om normen te kunnen halen. Wij richten ons nu op het halen van de normen. Er zitten nog een aantal problemen in. Daarom ga ik in gesprek met de G4, maar wel ieder vanuit de eigen rol. Wij gaan niet over een flatgebouw in de gemeente Amsterdam. Als ik bij de wethouder van Amsterdam voorbijkom om te zeggen "die flat staat hier niet goed, die moet weg", kan ik mij voorstellen dat die meneer zegt: daar gaan wij over. Het is wel belangrijk dat je gezamenlijk optrekt en dat je ambitieus bent. In dit geval hebben wij op een aantal punten nog een paar slagen te maken om deze norm te halen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik wil nog specifiek iets zeggen over de A10-West bij Amsterdam en de flatgebouwen. In mijn herinnering is er destijds een deal gesloten tussen minister Jorritsma en de gemeente over de snelheid op de ringweg, zodat de gemeente flatgebouwen kon laten bouwen. Dat is wel degelijk in gezamenlijkheid gedaan. Die afspraak is eenzijdig door het Rijk niet nagekomen, waardoor de gemeente nu in de problemen zit.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Volgens mij zijn de flat en de weg in de jaren zestig gebouwd. Het is wat lastig om nu nog terug te kijken op toen gemaakte of in ieder geval lang geleden gemaakte afspraken. De situatie is nu eenmaal zoals die is. Wij moeten bekijken wat de best passende oplossing is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Die situatie bestaat nog maar sinds kort. Daarvoor werd er 80 km/u gereden op die weg, zoals afgesproken in een convenant met toenmalig minister Jorritsma. Het eenzijdig zich niet houden aan een convenant met het Rijk is van korte duur. De problemen zijn mede daardoor veroorzaakt. Als er echt harde afspraken zijn tussen gemeenten en Rijk roep ik de staatssecretaris op, zich daaraan te houden en om, als dat niet kan, het probleem niet eenzijdig bij de gemeenten neer te leggen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

De snelheid op de A10 is op dit moment onder de rechter. Daar kan ik dus niet op ingaan.

De SP heeft nog de vraag gesteld, hoelang ik doorga met meer asfalteren, in plaats van meer inzetten op bronbeleid. Wij zetten in op bronbeleid. Dat vindt plaats in een Europees kader. Ik blijf mij hard maken voor aanscherping van dit bronbeleid in Europa. Bij de begrotingsbehandeling heb ik aangegeven dat we weer koploper willen worden. Ik zal me daar hard voor maken.

De heer De Graaf vroeg of ik weet, hoeveel mensen langer dan 40 jaar in een flat wonen en daar gedwongen in zijn gestopt. Ik heb geen antwoord op die vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Dit is een belangrijk debat. Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden. Ik kijk uit naar de verdere informatie die zij ons nog zal sturen en naar het daaropvolgende debat, ook in aanwezigheid van de minister van VWS. Ik heb één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de staatssecretaris ervoor gekozen heeft om bij de ringweg A10 West voor het bepalen van de luchtkwaliteit methode SRM-II toe passen;

constaterende dat gemeentes met eigen gemeten waarden komen waaruit blijkt dat de luchtverontreiniging hoger ligt dan er op basis van de berekeningen van meetmethodes wordt aangenomen;

verzoekt de regering, om dit soort situaties te voorkomen en in de toekomst samen met de partners uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, ieder vanuit de eigen rol, te besluiten hoe de mate van luchtverontreiniging op een bepaald traject het beste kan worden bepaald,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 155 (30175).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Dit komt voort uit beter voorkomen dan genezen. Laat de overheid één rol kiezen.

Er zijn twee moties van mij op dit terrein aangenomen, te weten over luchtkwaliteit en de rol van de steden daarin. Kunnen we daar voor het volgende debat een nadere uitwerking van krijgen? Ik ben graag bereid, de nummers van de moties door te geven aan de staatssecretaris.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb twee moties en een opmerking.

Van Tongeren

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat rekenmodellen voor luchtkwaliteit zo accuraat mogelijk moeten zijn;

overwegende dat de door deze modellen gegenereerde informatie ook daadwerkelijk inzicht moet geven in de door lokale bewoners ingeademde lucht;

verzoekt de regering om meerdere fysieke meetpunten te gebruiken bij het berekenen van de luchtkwaliteit en ook te voorzien in representatieve meetpunten aan de gevels van gebouwen langs wegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 156 (30175).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat aanpassingen aan maximumsnelheden in en rondom gemeenten niet alleen een aangelegenheid zijn voor het Rijk maar ook voor lokaal bestuur;

constaterende dat het in de praktijk geen vanzelfsprekendheid blijkt te zijn dat het lokale bestuur wordt betrokken in de besluitvorming;

verzoekt de regering, geen besluiten over maximumsnelheden in en rondom gemeenten meer te nemen zonder overleg met het lokale bestuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 157 (30175).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zou kunnen leiden tot mooie resultaten voor de luchtkwaliteit, ware het niet dat het plan ook gebaseerd is op beprijzing van mobiliteit. Aan rekeningrijden wordt dus een prijskaartje gehangen. Ik hoor graag van de staatssecretaris of zij ook dit onderdeel van het nationaal samenwerkingsplan wil uitvoeren of dat zij het samenwerkingsplan gaat aanpassen. In dat laatste geval zal zij ontdekken dat op andere vlakken veel zwaardere maat-

regelen genomen zullen moeten worden om toch aan de normen te voldoen.

De voorzitter:

De heer De Graaf ziet af van een tweede termijn.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Voorzitter. Er ligt nog een motie van mij over de modellen voor luchtkwaliteit. Die gaan zowel over de stedelijke ringwegen als over het herijken. Omdat er twee onderwerpen in die motie staan, zal ik de motie wijzigen en richten op de kwestie van de stedelijke ringwegen, dus op een apart model.

In dit debat wilde ik een aparte motie indienen over het herijken van de modellen, maar daarover krijgen wij nog een rapport van de staatssecretaris en er zal ook nog een AO plaatsvinden over luchtkwaliteit. Op basis van het rapport zal ik bezien of het alsnog nodig is om die motie in te dienen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. Er komt inderdaad nog een groter debat. Dat geeft gelegenheid om de discussie voort te zetten, maar omdat de staatssecretaris al heeft aangegeven dat zij er op dit moment niets voor voelt om de wegbeheerders harder achter de velden te zetten en om daar ook sancties aan te verbinden, dien ik toch alvast een motie in. Die motie zal ik in stemming brengen na het algemeen overleg over de leefomgeving, dat nog moet worden gepland.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de NSL-monitor een papieren werkelijkheid schetst waarvan niet is te controleren of datgene wat de wegbeheerders invoeren, klopt;

van mening dat sjoemelende wegbeheerders spelen met de gezondheid van mensen en hard aangepakt moeten worden;

verzoekt de regering, wegbeheerders bij wie de invoerdatta over weggebruik te grote afwijkingen van de werkelijkheid vertonen, een flinke sanctie op te leggen en de opbrengst in te zetten voor verbetering van de luchtkwaliteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Paulus Jansen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 158 (30175).

Paulus Jansen



De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik verzoek de staatssecretaris om ons voor het algemeen overleg te laten weten of de aanbevelingen van het RIVM naar aanleiding van de steekproefsgewijze controle op grond van de motie-Van Tongeren – zie pagina 76 van de monitor – zijn uitgevoerd en of er inderdaad is gecontroleerd of de gemeenten en de andere wegbeheerders dat hebben gedaan.



Mevrouw **Fokke** (PvdA):

Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de antwoorden. Ik moet zeggen dat ik erg blij ben dat wij op het punt van de A10 toch een kleine winst hebben geboekt, want ik zie wel een verandering. Eerst werd daar eigenlijk nauwelijks iets over gezegd, maar nu heeft de staatssecretaris toegegeven dat zij wil kijken naar de specifieke situatie. Dat vind ik winst. Ik vind het ook winst dat de staatssecretaris in overleg gaat met de gemeente Amsterdam. Wij wachten de uitkomsten daarvan af en wij willen daar als Kamer graag over geïnformeerd worden. Het is goed dat er een audit komt. Daar zal te zijner tijd ook wel een debat over komen.

Voor het overige hebben wij vandaag met zijn allen heel veel gezegd. Ik denk dat een dertigledendebat inderdaad veel te kort is om alle onderwerpen met betrekking tot de luchtkwaliteit te bespreken. Laten wij dat dus inderdaad doen in het algemeen overleg dat inmiddels is gepland.



De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter. Ook de VVD is erg blij met dit debat. Volgens mij zijn wij ook een heel eind gekomen. We hebben zeer duidelijke antwoorden gekregen. Het is duidelijk dat er geen extra model komt; dat is voor 80 meter ook helemaal niet nodig. Het is ook duidelijk dat doorrijden belangrijk is, maar natuurlijk wel binnen de randvoorwaarden die wij met elkaar hebben gesteld. Ik ben ook blij en tevreden over het feit dat de staatssecretaris dit benadert vanuit een eigen rol, zeker met betrekking tot rijkswegen en andere wegen. Natuurlijk betreft zij de grote steden daarbij, maar zij maakt daarbij wel duidelijk waar het verschil ligt en wie verantwoordelijk is voor wat. Het belangrijkste is dat wij, als het allemaal klopt, kunnen stoppen met het pesten van automobilisten en met te veel praten over snelheden, want daar gaat het helemaal niet om. Het gaat gewoon om de luchtkwaliteit. Vandaag is duidelijk geworden dat het met de luchtkwaliteit in Nederland best wel snor zit. Daar ben ik tevreden over. Het is ook belangrijk dat de omwonenden daardoor een stukje rust kunnen vinden. Ik hoop dat de Kamer op een gegeven moment ook kan erkennen dat die rust en die duidelijkheid de waardevolste dingen zijn die wij kunnen hebben.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter, ik behandel de moties en de vragen in volgorde van spreker.

In de motie op stuk nr. 155 verzoekt mevrouw Van Veldhoven de regering om in de toekomst samen met de partners uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit te besluiten hoe de mate van luchtverontreiniging op een bepaald traject het beste kan worden bepaald. Daaraan heeft zij later nog de woorden "ieder vanuit zijn eigen rol" toegevoegd. Aan de hand van in de wet vastgelegde methoden wordt de luchtkwaliteit bepaald. Bovendien wordt dat ook nog eens Europees getoetst. Dat antwoord moet ik ook geven op de vraag welk model er wordt toegepast. Ik heb overigens al aangegeven dat ik deze vraag meeneem naar het overleg met de G4. Bij specifieke problemen overleg ik verder met de gemeenten, maar wel – ik heb dat al een paar keer nadrukkelijk gezegd – vanuit ieders eigen rol. Ik ontraad de motie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Onderschrijft de staatssecretaris wel het belang van "voorkomen is beter dan genezen"? Hangt het voor haar misschien op de woordjes "het beste kan worden bepaald"? Ik vraag dat, omdat ik uit het debat de indruk heb overgehouden dat we eigenlijk op één lijn zaten en dat we beiden vonden dat het beter is om van tevoren met elkaar overeenstemming te bereiken. Daardoor voorkomen we immers ruzie over de uitkomsten.

Staatssecretaris **Mansveld**:

In de motie staat "de mate van luchtverontreiniging". De normen zijn echter vastgesteld en hoe het moet worden bepaald, is vastgelegd in de wet. De motie wekt de indruk dat daarover met de gemeenten overlegd zou kunnen worden. Dat is onjuist en daarom ontraad ik de motie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Als dat zo is, dan wek ik met deze motie inderdaad de verkeerde indruk. Ik zal de motie zo wijzigen dat het duidelijk is dat het niet gaat over het aanpassen van modellen. Verder houd ik deze motie aan tot het bredere debat over de luchtkwaliteit.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Veldhoven, als u uw wijzigingsvoorstel preciezer zou omschrijven, dan krijgt u misschien wel meteen een advies van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter, ik vind het erg prettig om moties zwart-op-wit voor mij te hebben wanneer ik erop moet reageren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik zorg ervoor dat de staatssecretaris de gewijzigde motie op tijd krijgt. Dan hebben we allemaal de tijd om er nog eens goed naar te kijken.

De **voorzitter**:

U houdt de motie in deze vorm hoe dan ook aan?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ja.

De **voorzitter**:

Op verzoek van stel ik voor, motie (30175, nr. 155) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Mansveld



Staatssecretaris **Mansveld**:

Mevrouw Van Tongeren verzoekt de regering in haar motie op stuk nr. 156 om meerdere fysieke meetpunten te gebruiken bij het berekenen van de luchtkwaliteit en ook te voorzien in representatieve meetpunten aan de gevels van gebouwen langs wegen. Ik ontraad deze motie, omdat meer meetpunten geen meerwaarde heeft. Het RIVM heeft dat overigens meerdere malen bekeken. Bovendien is een en ander gebaseerd op EU-regelgeving.

De derde motie die ik behandel, is de motie van mevrouw Van Tongeren op stuk nr. 157, de motie waarin zij de regering verzoekt om geen besluiten over maximumsnelheden in en rondom gemeenten meer te nemen zonder overleg met het lokale bestuur. Het besluit over de maximumsnelheid op de A10 is onder de rechter en daarop wil ik, zoals eerder aangegeven, daarom niet reageren. Besluiten over rijkswegen worden door het Rijk genomen en dat gaat volgens mij op een uitstekende manier. Ik ontraad daarom deze motie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter, ik houd beide moties aan tot na het algemeen overleg over luchtkwaliteit. Wij beschikken dan wellicht over wat meer informatie. In ieder geval zal ik pas dan bezien of ik deze moties alsnog in stemming breng.

De **voorzitter**:

Op verzoek van stel ik voor, haar moties (30175, nrs. 156 en 157) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.



Staatssecretaris **Mansveld**:

In eerste termijn heb ik naar aanleiding van vragen van de heer Jansen al aangegeven dat ik een en ander graag met hem bespreek in het AO luchtkwaliteit. De heer Jansen heeft vervolgens aangegeven dat hij zijn motie pas na het algemeen overleg zal indienen. Dat is voor mij reden om nu nog niet op zijn motie te reageren. Zou ik er nu wel op moeten reageren, dan moet ik de motie ontraden. Ik denk namelijk dat goed in de gaten wordt gehouden hoe de gegevensinput zich ontwikkelt. Bovendien wil ik op dit moment niet overgaan tot het opleggen van flinke sancties. Maar misschien is het algemeen overleg een beter moment om hier dieper op in te gaan.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik heb gevraagd of het mogelijk is om voor het AO informatie aan te leveren over de aanbevelingen. Ik wil namelijk weten of die aanbevelingen zijn overgenomen en worden uitgevoerd.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik kom nu toe aan de vragen, mijnheer Jansen.

De **voorzitter**:

We zouden inderdaad eerst de moties behandelen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Door de woordvoerder van GroenLinks is gevraagd of ik de beprijzing van mobiliteit zal invoeren of aanpassen. Dat betreft eveneens het Nationaal Samenwerkingspro-

gramma Luchtkwaliteit. Ook deze vraag zou ik graag doorschuiven naar het AO.

De **voorzitter**:

Voordat er verwarring ontstaat, wijs ik er voor alle duidelijkheid op dat op verzoek van de heer Paulus Jansen zijn motie (30175, nr. 158) is aangehouden.



Staatssecretaris **Mansveld**:

De heer Jansen heeft gevraagd of de aanbevelingen van het RIVM op pagina 76 uit de motie-Van Tongeren zijn uitgevoerd. Daarover zal ik de Kamer schriftelijk berichten. Zoals ik al heb gezegd in de eerste beantwoording over meten en rekenen, worden die steekproeven gedaan. Ik kan de Kamer daarover schriftelijk berichten.

De **voorzitter**:

Op de laatste vraag van mevrouw Van Veldhoven na zijn wij daarmee gekomen aan het eind van de beraadslaging.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik had de staatssecretaris nog gevraagd of zij bereid is om ervoor te zorgen dat de Kamer de informatie als uitwerking van de twee moties bij het AO luchtkwaliteit heeft.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Daartoe ben ik van harte bereid.

De **voorzitter**:

Ik deel mee dat het in het voornemen ligt om dinsdag over de ingediende moties te stemmen, voor zover zij niet zijn aangehouden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Vermeij