

Algemeen Overleg vc-IM over Leefomgeving (Lucht, geluid, bodem), 29 februari 2012.
Inbreng SP-fractie in eerste termijn.

Meestal gaat er iets mis als iemand twee heren moet dienen. Dat geldt ook voor de overheid. Die is verantwoordelijk voor de aanleg van wegen en spoorlijnen, maar tegelijkertijd ook voor de zorg voor een fatsoenlijk milieu en de gezondheid van omwonenden van infrastructuur. Sinds het aantreden van het kabinet huizen Infrastructuur en Milieu in één ministerie. Ze vormen de eenheden der tegendelen.

Wie aan de knoppen draait is inmiddels wel duidelijk: Minister Schultz krijgt het voor elkaar om de maximumsnelheid te verhogen terwijl Nederland ontheffing heeft wegens overschrijding van de luchtkwaliteitseisen en een half miljoen huishoudens worden blootgesteld aan herrie boven de wettelijke norm.

Ik vraag de woordvoerders van VVD, CDA en PVV of hen inmiddels duidelijk is dat de prijs voor deze fusie betaald wordt door de mensen die verwachten dat dit kabinet zorgt voor een gezonde leefomgeving. Hun rechtsbescherming is het wisselgeld waarmee minister Schultz extra asfalt kan aanleggen.

Als je aan de ene kant méér geld uittrekt voor de aanleg van infra en aan de andere kant bezuinigt op de inpassing, weet je dat de leefbaarheidsproblemen groter worden. Dan weet je dat je moet gaan sjoemelen met de wet, creatief rekenen om wat krom is recht te praten. Ik verwijs naar het recent verschenen boek “gebakken lucht” van de Utrechtse jurist Kees van Oosten, die minutieus onderzocht welke methoden bedacht zijn om vuile lucht in de realiteit van bewoners langs ondoorgrondelijke wegen om te rekenen in schone lucht. Op papier dan.

Een recent voorbeeld de brief van de staatssecretaris van 23 februari over de emissies van bussen in de Utrechtse binnenstad, waarin hij stelt dat de snelheidstypering voor bussen alleen bepaald wordt door het aantal stops per kilometer. In de handleiding voor het rekenmodel staat dat primair de gemiddelde snelheid van belang is. De gemeente Utrecht heeft met behulp van creatief rekenen de snelheidstypering opgekrikt van type D naar type C. Dat scheelt 60% procent uitstoot aan fijnstof en NOx. Op papier dan. En de staatssecretaris geeft de gemeente rugdekking.

Bij balletje-balletje weet je maar één ding zeker: aan het eind van het spelletje ben je je geld kwijt. Dat lijkt wel op de lucht- en geluidberekeningen: op mysterieuze wijze zijn fijnstof, NOx en herrie verdwenen als sneeuw voor de zon. Ik zou me daar als waakhond voor het milieu niet lekker bij voelen. Bij de behandeling van de wet Swung-I zijn twee amendementen aangenomen die in ieder geval rekenen dat geluidberekeningen steekproefsgewijs gecontroleerd moeten worden door een onafhankelijke waakhond. Voor luchtkwaliteit is er de aangenomen motie Van Tongeren, maar die heeft geen wettelijke basis.

De laatste monitorrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) toont de goede lezer zonneklaar aan dat de controle op het realiteitsgehalte van

de papieren werkelijkheid zo lek als een mandje is. RIVM neemt de aangeleverde gegevens van de gemeenten simpelweg over in het landelijk model. Er is geen enkele controle op de gebruikte verkeersgegevens, het correcte gebruik van de toepasbaarheidstoets en het blootstellingsbeginsel, twee elementen uit de ministeriële regeling die vooral bedoeld lijken om onwelgevallige uitkomsten weg te masseren. Zie de passages in de monitor over de toetslocaties die verdwenen als sneeuw voor de zon.

De SP-fractie zou graag de toezegging van de staatssecretaris krijgen dat hij ook voor luchtkwaliteitsberekeningen een waterdichte steekproefgewijze controle in de wet gaat opnemen. Met een flinke pakkans zou ik daaraan willen toevoegen, want dit kabinet is groot voorstander van een lik-op-stuk aanpak. Die zou dan ook voor de overheid zelf moeten gelden. Ik overweeg op dit punt een motie.

Voorzitter, ik gun iedereen schone lucht, maar dat geldt extra voor kwetsbare groepen als kinderen en zieken. Februari 2011 diende ik –in lijn met het pleidooi van het Astmafonds en de GGD's - samen met mevrouw Van Gent een motie in waarin de regering verzocht wordt de bouw van nieuwe scholen binnen 300 meter van een snelweg of 50 meter van een provinciale weg, te verbieden. (30175-104)
De staatssecretaris ontraadde de motie, want gemeenten zouden volgens hem op dit punt zelf hun verantwoordelijkheid moeten nemen. En de heer Leegte riep tijdens het debat de gemeenten op om geen scholen meer te bouwen in de nabijheid van drukke wegen. Vervolgens stemden de coalitiepartijen de motie af.

Gemeenten leggen die oproep van de VVD naast zich neer, zoals blijkt uit de recente brief van het Astmafonds en het voorbeeld dat werd aangedragen uit Rozendaal (Gld), waar de gemeente een school wil verplaatsen van een onbelaste naar een vuile locatie. De pathetische woorden van de heer Leegte zijn dus gratis, tenzij ook de VVD nu concludeert dat je dit soort zaken klaarblijkelijk beter niet aan gemeenten kan overlaten. Ik overweeg daarom mijn motie opnieuw in te dienen.

Bronbeleid is de beste maatregel om overlast terug te dringen. Morgen spreken we bij de EU-milieuraad over geluidemissies van motorvoertuigen. Vandaag heb ik een voorstel voor het terugdringen van NOx en fijnstofemissies bij bestaande auto's. De effecten van strengere eisen aan nieuwe motorvoertuigen werken minder snel door dan beleidsplannen voorspellen. Auto's gaan langer mee dan vroeger, jaarlijks wordt maar een procent of 7 van de Nederlandse voorraad ververst. Daarom is het interessant om bij bronbeleid ook naar bestaande auto's te kijken.
De SP-fractie vraagt zich af of er mogelijkheden zijn om de afkeurnorm bij de APK op grond van de NOx en fijnstofemissies aan te scherpen. Uiteraard op basis van de oorspronkelijke typetoelating van een voertuig, maar je zou op zijn minst kunnen bewaken dat auto's, die in nieuwe toestand al veel meer uitstoten dan een modern voertuig, in de loop van de jaren nog vuiler worden. Wat zijn hiervoor de mogelijkheden?

In de regio IJmond zijn er twee knelpunten voor de luchtkwaliteit, die de gemeenten niet in hun eentje kunnen oplossen: Tata Steel en de emissies van de zeescheepvaart in de omgeving van de sluizen. Is de staatssecretaris bereid om deze problemen samen met de regio aan te pakken?

Ik sluit af met een vraag over het gezondheids criterium voor de luchtkwaliteit.

Nederland voldoet niet aan de Europese eisen, maar de vraag is of we, op het moment dat we wél aan die normen voldoen, gezonder zijn geworden.

Op dit moment zorgt het luchtkwaliteitsbeleid er vooral voor dat de pieken in emissies worden afgevlakt en dat de dalen –de relatief schone locaties- worden “volgereden” tot vlak onder de norm. Per saldo verandert er niets aan de gezondheid van onze bevolking en leeft iedereen nog steeds gemiddeld een jaar korter door de blootstelling aan fijnstof. Het is niet zo dat je als je aan 39PPM NO_x wordt blootgesteld de situatie op eens totaal anders is dan bij 41 PPM. Onderschrijft de staatssecretaris dat het uitgangspunt van beleid hoort te zijn: het terugdringen van het aantal gederfde levensjaren?

Ook op dit punt overweeg ik een motie.