

3

Vragenuur: Vragen Azarkan

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Azarkan aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over **het bericht "Ook menselijke proeven met uitlaatgassen"**.

De voorzitter:

Zoals gebruikelijk op dinsdag beginnen we met het mondelinge vragenuur. Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in vak-K van harte welkom. Ik geef de heer Azarkan namens DENK het woord voor zijn vraag over het bericht "Ook menselijke proeven met uitlaatgassen".

□

De heer Azarkan (DENK):

Voorzitter, dank. Gisteren werden wij opgeschrikt door een nogal bizar bericht. Dat ging over proeven met stikstofdioxide op apen en op mensen. Die proeven zouden zijn uitgevoerd door de Europese Onderzoeksvereniging voor Milieu en Gezondheid in de Transportsector (de EUGT). Naar verluidt werden zij betaald door Volkswagen, BMW en Daimler, Mercedes dus.

Voorzitter. Deze berichtgeving kwam op de DENK-fractie nogal verwarrend over. Mijn eerste vraag is: wat zijn dit voor onderzoeken en welk doel dienden zij? Maar belangrijker nog, wat vindt de staatssecretaris ervan dat er onderzoeken worden gedaan waarbij giftige stoffen worden toegediend aan gezonde mensen? Mag dat überhaupt wel medisch-ethisch? Hoe verantwoord is dat?

Voorzitter. Dan iets over die Europese Onderzoeksvereniging voor Milieu en Gezondheid in de Transportsector. Wie zijn dat eigenlijk? In welk land zit dit instituut überhaupt? In Nederland is het geen algemeen bekend onderzoeksinstituut. Wordt het medegefinancierd vanuit Nederland, Duitsland of misschien met Europees belastinggeld? Dat zijn mijn eerste vragen.

De voorzitter:

Het woord is aan de staatssecretaris.

□

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. De heer Azarkan zei dat hij hierdoor werd opgeschrikt en dat hij dacht: dit is bizar. Ik denk dat veel Nederlanders zich zullen herkennen in die initiële reactie, in de initiële schrik die je hebt als je dat leest. De heer Azarkan stelde een aantal concrete vragen. Wat is dit voor onderzoek en eigenlijk vooral, wie zijn dit? Laat ik daar eerst op ingaan en daarna terugkomen op een aantal andere vragen.

Dit is geen Europees onderzoeksinstituut. Dit is een onderzoeksinstituut van de Duitse voertuigfabrikanten Volkswagen, BMW en Daimler. In 2011 hebben zij deze onderzoeksvereniging samen met Bosch opgezet. Zij had eigenlijk als

doel om de werking van uitlaatgassen op mens en milieu te testen. Maar het was dus een private stichting en die stichting is inmiddels opgeheven. Er zat ook geen Nederlands geld in.

Dan: wat zijn dit voor onderzoeken? De uitgevoerde onderzoeken gingen over de effecten van de uitstoot van de auto's van die bedrijven. De onderzoeken werden gedaan om aan te tonen dat die minder schadelijk was. De bedrijven hadden daarmee natuurlijk als doel om de verkoop van dit soort auto's mede mogelijk te blijven maken. Maar nogmaals, het was een private stichting, die dus ook geen Nederlands geld of voor zover ik heb kunnen achterhalen Duits of Europees geld heeft gekregen.

De heer Azarkan (DENK):

In de jaren 2006 tot 2012 is dat ook gedaan door het RIVM. Het heeft daar toen geld voor gekregen. Het was gewoon een commerciële opdracht die men uitvoerde in opdracht van deze bedrijven. Wat bleek namelijk? Er werden twaalf mensen in een grote vrachtwagen gestopt en die kregen een uur lang een gasmasker op met die omgevingslucht. Het schijnt dat het RIVM dit soort onderzoeken nog steeds doet, maar dan in Schotland. Dat las ik ergens. Ik heb de volgende vragen aan de staatssecretaris. Klopt het dat het RIVM dit soort onderzoeken nog doet? Waarom doen we dit onderzoek nu in Schotland in plaats van in Nederland?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Om met dat laatste te beginnen: het is mij niet bekend dat dat in Schotland is, maar als de heer Azarkan dat ergens heeft gelezen, hoor ik dat graag van hem, want dan kan ik het ook nader uitzoeken. Het is inderdaad waar dat het RIVM onderzoek doet. Dat doen ze ook nog steeds. Dat is niet in opdracht van die stichting. Ik vind het heel belangrijk om dat te scheiden.

Waarom doet het RIVM onderzoek en wat voor soort onderzoek doet het? Je wilt eigenlijk weten welk effect de lucht die we allemaal elke dag inademen, als we op de fiets naar het werk gaan of als we lopen te winkelen, heeft op onze gezondheid. Dan kun je natuurlijk de mensen in de winkelstraat of de bevolking van een hele stad monitoren, maar eigenlijk wil je heel direct te relatie kunnen vaststellen tussen de luchtkwaliteit en de effecten op de gezondheid. Daarom doet het RIVM in een gecontroleerde setting — daar komt het beeld van die container vandaan — onderzoek naar specifiek die relatie, door die mensen heel goed te monitoren. Ik vind het heel belangrijk om daarbij te zeggen dat het echt gewoon gaat om omgevingslucht. Dat is de lucht die we altijd inademen. Er wordt alleen heel specifiek gemonitord wat die doet voor de gezondheid van mensen, zodat we goed beleid kunnen voeren op het verzekeren van de gezondheid van die mensen. Dat is waar het RIVM mee bezig is. Er is geen link met de stichting in Duitsland.

De heer Azarkan (DENK):

Tot slot. Ik ben toch wel verbaasd dat de minister dit op deze manier vertelt, want Daimler zegt in zijn reactie in de sterkst mogelijke bewoordingen dat het dit verwerpt en dat het tegen zijn principes ingaat. Ik zou willen afsluiten door ook die medisch-ethische discussie hieraan toe te voegen. Ik hoor de staatssecretaris eigenlijk zeggen dat ze het ermee eens is, terwijl Daimler en ook Volkswagen excuses aanbode

den. Maar misschien kan ze dat toelichten; dat vraag ik via u, voorzitter. Hoe zit dat?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het is terecht dat u dit noemt. Twee punten. Ze hebben in het bijzonder ferm afstand genomen van het onderzoek met apen dat is gedaan. Dat was in Europa al vijftien jaar verboden, en toch hebben ze het in Amerika wel uitgevoerd. Ik ben ook heel blij dat ze daar in scherpe bewoordingen afstand van hebben genomen. In het onderzoek met mensen moet je natuurlijk helemaal voorzichtig zijn. Daarom hebben we gelukkig ook heel strenge regels die toetsen of het wel echt noodzakelijk is en of er geen betere alternatieven zijn, en de voorwaarden stellen waaronder zo'n onderzoek eventueel mag worden uitgevoerd. Van dat soort toetsingscommissies zijn er in Nederland 23, plus een centrale toetsingscommissie voor onderzoek op mensen. Ook in de context van medicijnen blijkt soms dat je eigenlijk geen goed alternatief hebt, waardoor het toch noodzakelijk is. Maar die commissie toetst dus of dat zo is. Partijen met een commercieel belang kunnen niet zomaar een onderzoek uitvoeren. Die commissie moet toestemming geven, anders mag het niet gebeuren. Dat zijn de regels in Nederland. Die zijn uiteraard ook van toepassing op de onderzoeken die het RIVM uitvoert. Maar het doel van het RIVM is dus echt om inzicht te krijgen in de gezondheidseffecten, zodat wij ons luchtkwaliteitsbeleid en de aanpak van ziektes goed kunnen beargumenteren en kunnen baseren op wetenschappelijk onderzoek.

De heer Azarkan (DENK):

Dank voor de beantwoording. Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Van Eijs namens D66.

Mevrouw Van Eijs (D66):

D66 is blij om te horen dat dit soort proeven niet meer toegestaan zijn, in ieder geval in Europa en dus ook in Nederland. D66 staat daar ook helemaal achter. We zien wel dat door de commotie en de vragen die zijn gerezen het belang van schone lucht meer bij de mensen begint door te dringen. Men beseft meer hoeveel invloed de luchtkwaliteit heeft op de gezondheid van mensen. We zijn dan ook heel verontwaardigd dat die autofabrikanten zich nog steeds bezighouden met het ontwikkelen van dat soort dieselmotoren, terwijl we eigenlijk toe zouden moeten naar elektrische of in ieder geval emissieloze voertuigen.

De voorzitter:

En nu de vraag.

Mevrouw Van Eijs (D66):

Onze vraag is dan ook: hoe kan Nederland ervoor zorgen dat autofabrikanten zich veel meer gaan richten op emissieloze voertuigen in plaats van te testen welke diesel misschien nog net iets schoner is?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Allereerst deel ik de gewenste ontwikkelrichting die mevrouw Van Eijs schetst helemaal. Wat kan Nederland daaraan doen? We hebben in het regeerakkoord gezegd dat we ernaar streven om vanaf alleen nog maar nieuwe elektrische voertuigen op de Nederlandse markt te krijgen. Ik denk dat zo'n afspraak bedrijven een heel duidelijke prikkel geeft om in hun bedrijfsvoering alle energie in te zetten op de ontwikkeling van elektrische voertuigen, omdat ze weten dat de markt voor andere types op een gegeven moment toch een stuk kleiner wordt. Hoe meer landen dat voorbeeld volgen, hoe sterker die prikkel zal zijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is natuurlijk niet nieuw dat schadelijke industrieën, of het nou de alcohol-, tabak-, pesticiden- of in dit geval de auto-industrie is, proberen om met pseudowetenschappelijk onderzoek beleid te beïnvloeden of twijfel te zaaien. Mijn vraag is eigenlijk welke invloed dit onderzoek heeft gehad, want dat is wat hier toch aan de hand is. En kan de staatssecretaris aangeven op welke manier dit soort door de auto-industrie gefinancierde onderzoeken invloed heeft op het Europese dieselbeleid?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik snap wat mevrouw Kröger probeert te vragen, maar het is heel moeilijk om die vraag specifiek te beantwoorden. Ik kan daar eigenlijk alleen een aantal algemene dingen over zeggen. Het is natuurlijk ontzettend belangrijk dat de besluitvorming, of die nou op nationaal niveau is, op Europees niveau of in andere gremia, gebaseerd is op feitelijke informatie. Dan moet je er ook van uit kunnen gaan dat die feitelijke informatie onafhankelijk tot stand is gekomen. Wanneer een onderzoek heel erg vanuit één kant gefinancierd wordt, moet in ieder geval duidelijk zijn dat het door die partijen gefinancierd is. Ik kan mevrouw Kröger niet tot in detail aangeven op welke wijze dat in dit geval, met dit onderzoek, zo is geweest, maar ik denk dat ik wel met haar deel dat je in ieder geval op deze manier transparant moet maken door welke partijen bepaalde gegevens naar voren worden geschoven, zodat de politici daar in de besluitvorming rekening mee kunnen houden.

De voorzitter:

De tweede aanvullende vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

We zouden er toch wat meer duidelijkheid over willen krijgen welke rol dit onderzoek en dit soort onderzoeken door de auto-industrie ook op de Nederlandse positie en stellingname met betrekking tot diesel hebben gehad. En is er contact geweest tussen dit onderzoeksinstituut en Nederlandse ambtenaren? Welke rol heeft dit soort onderzoeken in de afgelopen jaren gespeeld en hoe borgen en zorgen wij dat dit soort onderzoeken geen oneigenlijke rol speelt in ons beleid?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik snap wat mevrouw Kröger probeert te vragen, maar het is heel moeilijk om die vraag specifiek te beantwoorden. Ik kan daar eigenlijk alleen een aantal algemene dingen over

zeggen. Het is natuurlijk ontzettend belangrijk dat de besluitvorming, of die nou op nationaal niveau is, op Europees niveau of in andere gremia, gebaseerd is op feitelijke informatie. Dan moet je er ook van uit kunnen gaan dat die feitelijke informatie onafhankelijk tot stand is gekomen. Wanneer een onderzoek heel erg vanuit één kant gefinancierd wordt, moet in ieder geval duidelijk zijn dat het door die partijen gefinancierd is. Ik kan mevrouw Kröger niet tot in detail aangeven op welke wijze dat in dit geval, met dit onderzoek, zo is geweest, maar ik denk dat ik wel met haar deel dat je in ieder geval op deze manier transparant moet maken door welke partijen bepaalde gegevens naar voren worden geschoven, zodat de politici daar in de besluitvorming rekening mee kunnen houden.

De laatste 2 alinea's met antwoorden van de staatssecretaris zijn identiek. De laatste klopt niet, hier heeft ze een ander antwoord gegeven.

De voorzitter:
Dank u wel.