

Vergaderjaar 2008–2009

**31 895**

**Milieueffecten wegverkeer**

**Nr. 4**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Ontvangen 3 juni 2009

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), Voorzitter, Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Luijben (SP), Van der Veen (PvdA), Kalma (PvdA), Van Gerven (SP), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (CU), Van Dijck (PVV), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Heijnen (PvdA), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Ondervoorzitter, Bashir (SP), Sap (GL) en Vacature (CDA).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van der Burg (VVD), Jonker (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), De Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Van Beek (VVD), Boekstijn (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van der Ham (D66), Gerkens (SP), Vermeij (PvdA), Kuiken (PvdA), Kant (SP), Vacature (CDA), Anker (CU), De Roon (PVV), Irrgang (SP), Thieme (PvdD), Linhard (PvdA), Besselink (PvdA), Depla (PvdA), Roemer (SP), Vendrik (GL) en Mastwijk (CDA).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van Gent (GL), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), Voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Vendrik (GL), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Pieper (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Agema (PVV), Thieme

De commissie voor de Rijksuitgaven<sup>1</sup>, de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>2</sup>, en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>3</sup>, hebben een aantal vragen aan de Algemene Rekenkamer voorgelegd over het rapport «Milieueffecten wegverkeer» (Kamerstuk 31 895, nrs. 1–2).

De Algemene Rekenkamer heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 juni 2009.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,  
Aptroot

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

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

De adjunct-griffier van de commissie voor de Rijksuitgaven,  
Van de Wiel

(PvdD), Sterk (CDA), Ortega-Martijn (CU) en Besselink (PvdA).

<sup>3</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), Voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), Ondervoorzitter, Ouwehand

(PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Depla (PvdA).

1

*Wat voor maatregelen treffen buurlanden om de luchtkwaliteit te verbeteren en de aanwezigheid van fijnstof, NO<sub>2</sub> en CO<sub>2</sub> te verminderen? Zijn deze in lijn met de Nederlandse maatregelen?*

De Algemene Rekenkamer heeft eind 2007 een beknopte inventarisatie gemaakt van maatregelen die zijn getroffen in het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Vlaanderen maar het resultaat daarvan is onvoldoende actueel en volledig om deze vraag toereikend te kunnen beantwoorden. Ook het ministerie van VROM beschikt momenteel niet over een actueler en vollediger overzicht. Uit de bij de Europese Commissie ingediende verzoeken tot derogatie zal op termijn een meer compleet beeld zijn af te leiden.

2

*Welke ruimte laat het huidige maatregelenpakket voor innovatie en nieuwe inzichten? Hoe zal er in Nederland en in andere Europese lidstaten worden omgegaan met de recente onderzoeken die aangeven dat ultrafijnstof veel meer risico voor de gezondheid oplevert?*

- a. De betrokken overheden hebben de mogelijkheid wijzigingen aan te brengen in het maatregelenpakket dat is afgesproken binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Voorwaarde daarvoor is dat de maatregelen er in elk geval voor zorgen dat alle luchtkwaliteitsknelpunten tijdig worden opgelost (VROM, 2009). Wij leiden hieruit af dat het maatregelenpakket ruimte laat voor innovatie en nieuwe inzichten.
- b. De regelgeving is vooralsnog toegesneden op PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>. De laatste jaren is er echter sprake van een groeiende belangstelling voor ultrafijnstof (PM<sub>0.1</sub>). Zo heeft TNO recent gerapporteerd over emissies, verspreiding en gezondheidseffecten van ultrafijnstof door wegverkeer (Keuken et al., 2009). TNO pleit daarbij voor aanvullend onderzoek ten behoeve van fijnstofbeleid dat verder gaat dan het handhaven van de PM<sub>10</sub>- en PM<sub>2.5</sub>-normen. Dit soort onderzoek is internationaal in volle gang. Het Ministerie van VROM kan momenteel niet aangeven hoe Nederland en andere Europese lidstaten zullen omgaan met de bevindingen van dergelijk onderzoek.

3

*Ziet de Algemene Rekenkamer voor de Rijksoverheid een taak weggelegd om gemeenten ertoe te brengen meer maatregelen te nemen om extra gezondheidswinst te boeken door de lokale luchtvervuiling verder terug te brengen dan de wettelijke normen?*

Zowel op het gebied van luchtvervuiling als op het gebied van wegverkeerslawaaï doen wij de minister van VROM de aanbeveling om onderzoek te doen naar de wijze waarop deze aspecten kunnen worden betrokken in de lokale besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. Wij hebben daarbij aandacht gevraagd voor situaties onder de norm. In beide gevallen neemt de minister de aanbeveling niet over omdat zij van mening is dat er reeds voldoende initiatieven worden ontplooid. Zij wijst daarbij op het toezicht en advisering door de VROM-Inspectie en op de handreikingen die de minister heeft laten opstellen om gemeenten te ondersteunen bij het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving via het lokale milieubeleid. Wij onderkennen het belang van de activiteiten van de VROM-Inspectie en van de opgestelde handreikingen. Wij zijn echter van mening dat de minister meer zou moeten doen. In ons rapport hebben wij aangegeven dat het lokale milieubeleid in veel gevallen is gericht op het voldoen aan de grenswaarden. Dat kan het zicht ontnemen op de gezondheidsschade of gezondheidswinst die kan ontstaan in situa-

ties die net voldoen aan de grenswaarden. Wij zijn van mening dat de wijze waarop blootstelling aan luchtvervuiling en verkeerslawaaï (alsmede de gezondheidseffecten daarvan) worden betrokken bij de lokale besluitvorming over ruimtelijke projecten, verder kan worden verbeterd. Praktijkgericht onderzoek naar mogelijkheden om de blootstelling en de effecten daarvan op meer transparante wijze bij de lokale besluitvorming te betrekken kan bijdragen aan het verbeteren van die besluitvorming. Op dit punt zijn wij dan ook van mening dat de Rijksoverheid meer zou moeten doen. Het is vervolgens aan het lokaal bestuur om binnen de grenzen van de regelgeving een eigen ambitieniveau te formuleren.

4

*Heeft de Algemene Rekenkamer in dat verband een mening over het feit dat de Rijksoverheid gemeenten die willen meedoen aan een experiment als gedifferentieerde parkeertarieven dat niet mogen, omdat ze al aan de wettelijke norm voldoen?*

Wij hebben dit experiment niet betrokken bij ons onderzoek omdat het buiten de onderzoeksperiode valt. Wij hebben daarom geen mening over de vormgeving van dit experiment.

5

*De Algemene Rekenkamer zet uiteen dat Nederland de beoogde CO<sub>2</sub>-reductie niet zal realiseren. Voldoet het kabinet wel aan de beoogde Europese CO<sub>2</sub>-reductie (20%)?*

De Algemene Rekenkamer geeft aan dat het onzeker is of de doelen voor CO<sub>2</sub>-uitstoot van de sector verkeer en vervoer in 2010 en 2020 gerealiseerd worden, niet dat ze niet gerealiseerd worden. De in de vraag genoemde Europese doelstelling heeft betrekking op de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020 van Nederland als geheel, niet alleen die van de sector verkeer en vervoer. Wij hebben recent geen onderzoek gedaan naar de CO<sub>2</sub>-uitstoot in andere sectoren, zodat we de vraag hierover niet kunnen beantwoorden. De ons bekende prognoses voor de nationale CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020 richten zich op de kans dat de reductiedoelstelling van 30% uit het Werkprogramma Schoon en Zuinig wordt gehaald. Het ligt in de rede dat de kans dat de Europese reductiedoelstelling van 20% wordt gehaald groter is dan de kans dat de reductiedoelstelling van 30% wordt gehaald. Om die kans te kwantificeren zal een nieuwe prognose moeten worden opgesteld.

6

*Welk percentage CO<sub>2</sub>-reductie hebben de buurlanden van Nederland zich tot doel gesteld? Als dit percentage lager is dan 30%, betekent dat dan dat in Nederland ook vervuiling uit andere landen moet worden teruggedrongen?*

In ons onderzoek hebben wij niet gekeken naar de reductiepercentages die andere landen zich ten doel stellen. Het Ministerie van VROM beschikt evenmin over een dergelijk overzicht.

De in het kader van het klimaatbeleid geformuleerde doelstellingen voor broeikasgassen hebben betrekking op de uitstoot van dergelijke gassen. Bij de vertaling van de in internationaal verband overeengekomen emissiedoelstellingen wordt rekening gehouden met de specifieke omstandigheden van een land. Het reductiebeleid van de afzonderlijke landen moet ertoe leiden dat de stijging van de mondiale concentratie van CO<sub>2</sub> in de atmosfeer wordt beperkt.

Het Kabinet stelt zich in Schoon en Zuinig ten doel om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020 met 30% te verminderen ten opzichte van de uitstoot in 1990. Omdat

die doelstelling betrekking heeft op de nationale emissie, is het bereiken van dit doel niet afhankelijk van de reductie die andere landen realiseren.

7

*Waarom is in 2008 de kans op het behalen van de Kyotodoelstelling zo dramatisch gedaald?*

Dit houdt verband met een verschuiving tussen de in het buitenland te realiseren emissiereductie en de binnenlands te reduceren emissiereductie. Uit de begroting voor 2008 van het ministerie van VROM kan worden afgeleid dat het Kabinet in de periode 2008–2012 minder buitenlandse emissierechten wil aankopen dan het eerder van plan was. Dit heeft tot gevolg dat de binnenlandse uitstoot verder moet worden gereduceerd. Deze aanscherping heeft geleid tot een daling van de kans dat de binnenlandse reductiedoelstelling wordt gehaald.

8

*Wanneer kan de Kamer informatie ontvangen over de effectiviteit van de ingezette instrumenten om de klimaatdoelen te bereiken?*

In ons rapport beschrijven wij de tot 2007 gerealiseerde effecten van de volgende maatregelen om de CO<sub>2</sub>-emissie van het wegverkeer terug te dringen: subsidies voor projecten om het wegverkeer terug te dringen, snelheidslimieten en de versterkte handhaving daarvan, de voorlichtingscampagne Het Nieuwe Rijden, het convenant tussen de EU en de auto-industrie voor zuinigere personenauto's, de energielabels voor auto's en de daaraan gekoppelde fiscale stimulering en het verplichte aandeel biobrandstoffen. Voor meer informatie verwijzen wij naar paragraaf 3.2 van ons rapport.

Verder heeft de minister van VROM in reactie op onze aanbevelingen aangegeven dat de Tweede Kamer periodiek wordt geïnformeerd over de effectiviteit van de ingezette instrumenten voor CO<sub>2</sub>-reductie in het kader van «Schoon en Zuinig» en dat in april 2009 overleg met de Tweede Kamer over de voortgang van het Werkprogramma Schoon en Zuinig zou plaatsvinden. De minister van VROM heeft recentelijk de Monitor Schoon en Zuinig aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarin worden voor een aantal instrumenten de realisatie en de doelen besproken.

9

*De Algemene Rekenkamer adviseert het kabinet om in nieuwe geluidwetgeving «voldoende waarborgen» in te bouwen. Betekent dit effectief niet nog een verdere blokkade voor stedelijke (her)ontwikkeling en (uitbreiding)infrastructuur?*

Het wetsvoorstel voor de herziening van Wet geluidhinder zal naar verwachting voorzien in de instelling van geluidsproductieplafonds voor de rijksinfrastructuur. Als maatregelen niet mogelijk of niet doelmatig zijn, kunnen de geluidsproductieplafonds worden opgehoogd. Rijkswaterstaat zal hierbij een doelmatigheidscriterium hanteren dat in de nieuwe regelgeving wordt vastgelegd. Vervolgens beslist het bevoegd gezag over een verhoging van het geluidsproductieplafond. Omdat het wetsvoorstel nog niet openbaar is blijft het onduidelijk welk ministerie namens het Rijk als bevoegd gezag zal optreden bij het vaststellen van hogere plafonds. De overheid is er via de minister van VenW als beheerder van de rijksinfrastructuur ook voor verantwoordelijk dat Rijkswaterstaat het geluidsproductieplafond respecteert. Dit roept de vraag op hoe het Rijk de verschillende rollen zal scheiden om evenwichtige besluiten te kunnen nemen over ophoging van een geluidsproductieplafond. Onze aanbeveling om voldoende waarborgen en functiescheiding in te bouwen bij de vormgeving van de procedures voor verhoging van de geluidsproductie-

plafonds moet in dit licht worden gezien. De procedure moet dusdanig worden vormgegeven dat een zorgvuldige belangenafweging is gewaarborgd. Omdat de uitkomst van die afweging een zaak is van het bevoegd gezag, leiden de bedoelde waarborgen niet automatisch tot een blokkade voor verdere ontwikkeling.

In ons rapport staan wij ook stil bij de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om een hogere waarde dan de voorkeurswaarde voor verkeerslawaaï vast te stellen. Wij signaleren daarbij dat sinds 1 januari 2007 niet langer is voorzien in een onafhankelijke toetsing van de zogenoemde hogere waardebeschikkingen. Omdat er op dit moment onvoldoende inzicht is of dat ertoe leidt dat die beschikkingen gemakkelijker worden afgegeven dan vroeger het geval was doen wij in ons rapport de aanbeveling om te evalueren hoe gemeenten omgaan met hun bevoegdheid op dit terrein.

10

*De Algemene Rekenkamer zet uiteen dat zij meer verantwoordelijkheid bij het kabinet (nationale overheid) wil plaatsen. Het betreft hier taken en verantwoordelijkheden van de gemeente. Wordt er hierdoor niet juist een extra laag op de bureaucratie geplaatst?*

Zowel de rijksoverheid als de decentrale overheid zullen de komende tijd nog een grote inspanning moeten leveren om de beleidsdoelen voor luchtkwaliteit en verkeerslawaaï te verwezenlijken. Om de sectorstreefwaarde voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot te halen zal het Rijk nog een grote inspanning moeten leveren. In ons rapport hebben wij gewezen op de onzekerheden in de effectiviteit van de genomen maatregelen en op de verschuiving van het beoogde realisatiemoment voor de saneringsdoelstelling op basis van de Wet geluidhinder van 2010 en 2023. Gelet op de onzekere effectiviteit en de lange doorlooptijd achten wij het van belang dat de rijksoverheid zorgt voor een realistische planning die rekening houdt met onzekerheden in de effectiviteit van de ingezette beleidsinstrumenten. Een passend verantwoordingsarrangement is eveneens van belang. Ons inziens leidt dit niet tot een verschuiving van verantwoordelijkheden en meer bureaucratie. Wel leidt het tot meer duidelijkheid over de voortgang die het Rijk boekt bij de verwezenlijking van zijn doelen om de milieueffecten van het wegverkeer te beteugelen. Die duidelijkheid is ook van belang voor de decentrale overheid.

11

*Zijn er geen (recente) cijfers bekend over hoe schadelijk fijnstof is? Waarom zijn dit allemaal «zeer onzekere schattingen»?*

Er zijn cijfers bekend over de schadelijkheid van fijnstof. Wij hebben er echter voor gekozen om dergelijke cijfers slechts in beperkte mate op te nemen in ons rapport. De reden voor de onzekerheid in de schattingen is dat ze zijn gebaseerd op extrapolatie van epidemiologisch onderzoek, wat gepaard gaat met onzekerheden. Wij merken hierbij op dat er geen discussie is over de vraag of fijnstof schadelijk is. De Wereld Gezondheidsorganisatie heeft duidelijk aangegeven dat fijnstof schadelijk is voor de gezondheid en dat dit ook geldt voor blootstellingsniveaus onder de eigen richtlijnen. Voor fijnstof is dan ook geen «veilige concentratie» bekend.

12

*Binnen de Europese Unie (EU) zijn afspraken gemaakt over fijnstof terwijl men twijfelde over de haalbaarheid van de verschillende grenswaarden, over wat «fijnstof» precies was en over hoe het gemeten moest worden. In Nederland moet nu worden voldaan aan regelgeving terwijl er nog steeds geen duidelijkheid bestaat over de meetmethode. Ook liggen er allerlei plannen waarvan nu pas duidelijk begint te worden welk plan wat*

*voor effect heeft. Waarom wordt het beleid op dit terrein zo haastig gestart terwijl er nog zoveel zaken niet duidelijk zijn? Wordt deze problematiek ook in EU-verband besproken? Hoe gaan andere lidstaten met deze onzekerheden om?*

De afgelopen jaren heeft het Rijk gewerkt aan uniformering en formalisering van de rekenmethoden voor bepaling van luchtkwaliteit. In 2006 zijn de Meet- en rekenvoorschriften luchtkwaliteit in werking getreden en in 2007 heeft het Ministerie van VROM de Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit uitgebracht. De actuele regelgeving is vervat in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Deze regeling heeft een aantal aspecten geregeld die voorheen tot discussie leidden, maar een aantal andere aspecten kan nog steeds aanleiding geven tot discussie. De afbakening van het in ogenschouw te nemen plangebied is daarvan een voorbeeld. Het feit dat de meetmethoden op dit complexe terrein zich nog verder ontwikkelen ontslaat de lidstaten echter niet van de verplichting om, na afloop van eventueel verkregen derogatie, te voldoen aan de Europese grenswaarden van luchtkwaliteit. Zoals wij in ons rapport hebben aangegeven heeft het circa vijf jaar geduurd voordat noodzakelijk aanvullend beleid gestalte kreeg.

Het is ons niet bekend of er op dit moment in EU-verband nog wordt gesproken over de meetmethode. Wij hebben deze vraag voorgelegd aan het Planbureau voor de Leefomgeving.

De Richtlijn Luchtkwaliteit is door de lidstaten op uiteenlopende wijze geïmplementeerd in nationale regelgeving. Omdat wij geen analyse hebben gemaakt van de implementatie van de richtlijn in andere landen, kunnen wij niet aangeven hoe andere lidstaten omgaan met onzekerheden.

13

*Hoe verhouden de grenswaarden voor het jaar- en daggemiddelde van fijnstof zich tot elkaar? Waarom is voldoen aan het jaargemiddelde niet voldoende?*

De gemiddelde dagconcentratie van fijnstof in de atmosfeer is van belang omdat ook kortdurende blootstelling aan een verhoogde concentratie fijnstof schadelijk is voor de gezondheid. Voor de gezondheidseffecten van langdurige blootstelling is de jaargemiddelde concentratie van belang.

Tussen de grenswaarden voor het dag- en jaargemiddelde bestaat wel een verband. Voor  $PM_{10}$  geldt dat de grenswaarde voor het daggemiddelde van  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  niet meer dan 35 keer per jaar mag worden overschreden. Dit komt overeen met een jaargemiddelde van  $32,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Omdat deze concentratie lager is dan de grenswaarde voor het jaargemiddelde ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), kan niet worden volstaan met toetsing aan de grenswaarde voor het jaargemiddelde.

14

*Hoe verhouden de uur- en jaargemiddelden van  $NO_2$  zich tot elkaar? Waarom is voldoen aan het uurgemiddelde niet voldoende?*

De gemiddelde uurconcentratie van  $NO_2$  in de atmosfeer is van belang omdat ook kortdurende blootstelling aan een verhoogde concentratie schadelijk is voor de gezondheid. Voor de gezondheidseffecten van langdurige blootstelling is de jaargemiddelde concentratie van belang. Omdat ook langdurige blootstelling aan lagere concentraties schadelijk is voor de gezondheid kan niet worden volstaan met toetsing aan de grenswaarde voor het uurgemiddelde.



15

*De Algemene Rekenkamer zet uiteen aan dat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit gegevens eist, die de wetenschap niet kan leveren, omdat veel niet duidelijk of onzeker is. Hoe kan het kabinet deze regelgeving dan stand houden? Is het dan niet onmogelijk om te voldoen aan alle eisen?*

In ons rapport hebben wij in navolging van het Planbureau voor de leef-omgeving geconstateerd dat de regelgeving geen rekening houdt met de onzekerheidsmarges in de berekende luchtkwaliteit. De uitkomst van de berekening wordt juridisch op absolute wijze getoetst. De regelgeving is daarmee uitvoerbaar in juridische zin maar tegelijkertijd kan het negeren van de onzekerheidsmarges in de berekeningen ertoe leiden dat de besluitvorming over ruimtelijke projecten niet goed onderbouwd kan worden en dat beleidsmaatregelen ondoelmatig worden gekozen. De Commissie Meten en Berekenen Luchtkwaliteit adviseert om de wetgeving zodanig aan te passen dat beter rekening wordt gehouden met onzekerheden. Dat kan door te werken met een pakket aanvullende maatregelen die na een effecttoets ingezet kunnen worden en door differentiatie aan te brengen in het verlangde detailniveau van de berekeningen. Het kabinet heeft in zijn reactie aangegeven de (juridische) mogelijkheden daartoe te zullen onderzoeken.

16

*Bij zowel fijnstof als NO<sub>2</sub> is een groot deel afkomstig uit het buitenland. Wat zal het toekomstige aandeel van buitenlands fijnstof en NO<sub>2</sub> in Nederland zijn, na 2020? Zal dit met 20% verlaagd zijn? Of bestaat een groot deel hiervan ook uit bronnen die niet te beïnvloeden zijn?*

Wij hebben in ons onderzoek niet gekeken naar prognoses voor de fijnstofconcentratie in de periode na 2015. Of het aandeel buitenlands fijnstof en NO<sub>2</sub> in Nederland zal veranderen is afhankelijk van het effect van de maatregelen die zijn en nog worden genomen in zowel Nederland als onze buurlanden. Op basis van ons onderzoek kunnen wij daar verder geen uitspraken over doen.

17

*Kan de Algemene Rekenkamer toelichten of normeisen en bronbeleid (schonere voertuigen, industrie, brandstoffen, etc.) op de lange termijn ook voldoende effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit, als dit de enige maatregelen zijn die het kabinet zou nemen?*

Dit is afhankelijk van de effectiviteit van het bronbeleid zoals dat wordt gevoerd in Nederland en in onze buurlanden. Omdat een aanscherping van de emissienormen Europese besluitvorming vergt en pas na een aantal jaren tot een substantieel schoner wagenpark leidt betwijfelen wij of bronbeleid volstaat om in 2011 en 2015 te voldoen aan de Europese grenswaarden. Wij hebben geen onderzoek gedaan naar het effect op langere termijn van verdere aanscherping van het Europese bronbeleid. In ons rapport hebben wij overigens gewezen op de grote bijdrage die bronbeleid heeft geleverd aan het schoner worden van de lucht in Nederland. Wij staan dan ook positief tegenover een kosten-batenanalyse naar een verdere aanscherping van de emissienormen.

18

*Waarom gaat het Nederlandse kabinet verder dan de omringende lidstaten? Heeft dit zin in een land dat zo veel invloed van de buurlanden ondervindt?*

Nederland is net als de andere lidstaten van de EU gehouden aan de grenswaarden die zijn opgenomen in de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit. Er is wat betreft het luchtkwaliteitsbeleid dus geen sprake van strengere normen. Wel hebben de lidstaten vrijheid in de wijze waarop de richtlijn wordt geïmplementeerd in nationale wetgeving, waardoor er sprake kan zijn van uiteenlopende gevolgen voor ruimtelijke ordening. Iedere lidstaat dient echter op de peildata of na afloop van de derogatieperiode te voldoen aan de Europese grenswaarden. Wat betreft de invloed van buurlanden merken wij op dat Nederland niet alleen importeur maar ook exporteur is van luchtvervuiling. De Nederlandse maatregelen dragen daardoor bij aan een betere luchtkwaliteit in onze buurlanden, terwijl de daar genomen maatregelen bijdragen aan een betere luchtkwaliteit in ons land.

Bij de beantwoording van vraag 6 hebben wij aangegeven dat bij de vertaling van de in internationaal verband overeengekomen emissiedoelstellingen voor broeikasgassen rekening wordt gehouden met de specifieke omstandigheden van een land. Wij zijn niet nagegaan in hoeverre de omliggende lidstaten een beleid voeren dat ambitieuzer is dan de doelen die in internationaal verband zijn overeengekomen. De reden daarvoor is dat wij ons hebben gericht op het sectordoel voor de uitstoot van CO<sub>2</sub> door het wegverkeer en daarvoor bestaan geen internationale doelen. Wat betreft de invloed van buurlanden geldt dat het klimaatprobleem een mondiale aanpak vergt omdat alle landen te maken hebben met de gevolgen van het broeikaseffect. Het probleem kan dus ook alleen worden aangepakt door wereldwijd de emissie te verlagen. Door middel van het Kyoto-verdrag gebeurt dit doordat ieder ondertekenend land zich verplicht om een deel van deze reductie te realiseren. Bij deze wereldwijd afgesproken reductie draagt iedere ton gereduceerde CO<sub>2</sub> evenveel bij. Dit onafhankelijk van de reducties van een buurland.

Er zijn geen Europese normen voor geluidhinder. Uit een inventarisatie van het beleid in onze buurlanden kwam naar voren dat het geluidsbeleid daar verder is gedecentraliseerd en dat Nederland relatief voorop loopt wat betreft het de bestrijding van verkeerslawaaï. Omdat verkeerslawaaï bij uitstek een lokaal probleem is heeft het beleid van onze buurlanden geen invloed op de Nederlandse beleidsopgave.

19

*Acht de Algemene Rekenkamer het mogelijk en wenselijk een onderzoek te doen naar de milieueffecten van de lucht- en zeescheepvaart, zoals de VNG in haar reactie bepleit?*

In ons rapport hebben wij gewezen op de aanzienlijke milieueffecten van de luchten zeescheepvaart. Het beteugelen van die effecten vergt maatregelen in internationaal verband. Onderzoek naar de effectiviteit van de voor die maatregelen en naar de mogelijkheden voor verdergaande maatregelen achten wij zeker van belang.

*Aanvullende bronnen:*

Keuken, M., I. Wilmink, P. Tromp en Y. de Kluizenaar (2009). Emissies, verspreiding en gezondheidseffecten van ultrafijnstof door wegverkeer. TNO-034-UT-2009-00308\_RPT-ML. Utrecht: TNO Bouw en Ondergrond.

VROM (2009). Brief aan de Tweede Kamer van de minister van VROM d.d. 20 maart 2009. Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 30 175, nr. 80. Den Haag: Sdu.