

LIJST VAN VRAGEN

1

Hoe is het grote verschil van berekende NO₂-overschrijdingen voor 2015 ten opzichte van die in 2010 te verklaren?

2

- a. *Leiden resultaten uit de monitoringsrapportage tot wijziging van doelstellingen?*
- b. *Zo ja, welke?*

3

- a. *Wie toetst de resultaten van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)?*
- b. *Hoe worden deze gevalideerd?*

4

Is het juist dat in een gebied waar, onder invloed van het verkeer, juist aan de fijnstofnorm wordt voldaan, 25% van de Nederlanders vroegtijdig zal sterven aan de gevolgen van luchtvervuiling door verkeer?

5

- a. *Is het juist dat, gelet op de kennis die is opgedaan in 2010 over de concentraties in de praktijk, in modellen (CAR II, versie 6) de achtergrondconcentratie NO₂ voor niet-snelwegen een factor 4 à 5 te laag is meegewogen voor personenauto's en een factor 1,5 – 2 voor vrachtverkeer?*
- b. *Zo nee, waarom niet?*
- c. *Zo ja, welke consequenties heeft dat voor de uitkomsten van de vooraf berekende emissies?*

6

- a. *Is het juist dat het RIVM, uit onderzoek in Amsterdam, heeft geconcludeerd dat de voertuigemissies vele malen hoger liggen dan de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) hadden geschat?*
- b. *Welke consequenties heeft dit voor de uitkomsten van de monitor?*

7

- a. *Wat zijn de verwachte effecten van de invoering van de Europese emissiestandaarden Euro V en Euro VI tot 2020?*
- b. *Zijn deze verwachtingen het afgelopen jaar bijgesteld?*

8

- a. *Is bij de prognose over 2012 rekening gehouden met de voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid?*
- b. *Zo nee, kunt u aangeven welk effect u verwacht op de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide en of extra maatregelen in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) nodig zijn?*

9

Kunt u voor de afgelopen tien jaar aangeven wat de voorspellingen waren voor de emissies van voertuigklassen en wat de uiteindelijke waarde bleek te zijn?

10

- a. *Hoeveel gemeenten maken actief gebruik van het rekenmodel ISL3a?*
- b. *Gaat deze bevoegdheid over naar de regionale uitvoeringsdiensten (RUD's)?*

11

- a. *Bent u zich ervan bewust dat in 2011 op 14 van de 55 RIVM-meetpunten een daggemiddelde concentratie PM10 werd gemeten van meer dan 50 g/m³?*
- b. *Is het juist dat het hier ook locaties betreft waar in 2005 nog geen sprake was van overschrijding?*
- c. *Zo ja, hoe verklaart u dat in relatie tot het positieve beeld dat naar voren komt uit de door overheden aangeleverde gegevens op locatieniveau?*
- d. *Hoe rijmt u uw stelling dat er vrijwel geen knelpunten met fijn stof meer zijn met het bovenstaande?*
- e. *Welke garanties kunt u geven dat dergelijke overschrijdingen in 2012 niet meer plaatsvinden (aangezien de norm van nu af bindend is)?*
- f. *Welke maatregelen heeft u achter de hand als gaandeweg dit jaar blijkt dat overschrijding van de norm voor PM10 in beeld komt?*
- g. *Deelt u de stelling dat het niet verantwoord is op basis van de rekengegevens van één jaar te baseren dat een probleem is opgelost?*
- h. *Zo nee, waarom niet?*

12

Hoe verklaart u dat er nog steeds op diverse plekken waar decentrale overheden zoals Rotterdam, Amsterdam en Utrecht de luchtkwaliteit laten meten, veel grotere overschrijdingen gemeten worden dan u rapporteert in uw monitoring van het NSL, terwijl er geen enkele discussie bestaat over de kwaliteit van de meetmethoden van deze steden?

13

- a. *Deelt u de mening dat de luchtkwaliteit sowieso gebaat is bij het handhaven van 80-kilometerzones, los van de vraag of de luchtkwaliteitsnormen nu wel of niet gehaald worden?*
- b. *Hoe beoordeelt u in dat verband de zinsnede uit het regeerakkoord dat een lagere maximumsnelheid geldt, indien dat nodig is voor onder meer de luchtkwaliteit?*

14

Wat is de interpretatie van de regering van de aangenomen motie de Rouwe (Kamerstuk 32 646, nr. 15) voor wat betreft het handhaven van de verschillende 80-kilometerzones bij de grote steden?

15

Wat is uw reactie op de verschillende brieven die u ontving van de grote steden naar aanleiding van uw voornemen de 80-kilometer zones af te schaffen?

16

- a. *Kunt u een gedetailleerde toelichting geven op uw mededeling dat er «veel onvolkomenheden zaten in de invoergegevens» van de NSL-partners?*
- b. *Welk type onvolkomenheden waren dat en wat was de exacte aard van deze onvolkomenheden?*
- c. *Op welke schaal kwamen deze voor?*
- d. *Welke bandbreedte hebben de effecten van deze onvolkomenheden op de voorspelde luchtkwaliteit in het NSL?*
- e. *Was het RIVM het eens met de analyse dat er onvolkomenheden in de invoergegevens zaten en er dus aanpassingen moest komen?*

f. *Zo nee, waarom niet?*

17

- a. *Zijn er in de herziening van de resultaten, vanwege softwarefouten, toetslocaties weggehaald?*
- b. *Zo ja, hoeveel en wat is hiervan de reden?*
- c. *Wat heeft dit weghalen van de toetslocaties te maken met de genoemde softwarefouten?*

18

- a. *Op hoeveel toetspunten worden naar schatting de normen bijna overschreden, zodanig dat het risico groot is dat ze zonder extra beleid volgend jaar tot overschrijding leiden?*
- b. *Is er een risicoanalyse gemaakt van de mogelijkheid dat er meer overschrijdingen plaatsvinden bij tegenvallers omdat de concentraties net onder de grenswaarde liggen?*

19

Op hoeveel wegen waarbij één of meerdere toetspunten nu bijna tot een overschrijding leiden, wordt overwogen de snelheid te verhogen naar 130 km/u?

20

- a. *Hoe groot acht u de kans dat er alsnog overschrijdingen plaatsvinden?*
- b. *Welke rol kan het snelhedenbeleid daarbij gaan spelen?*
- c. *Welke rol kunnen nieuwe wetenschappelijke inzichten rond zeezout en de invloed daarvan op de bepaling van de zeezoutaftrek spelen?*

21

Is er een statistische toets uitgevoerd om vast te stellen of het opvallend hoge aandeel locaties waarvoor de berekende waarden in 2011 en 2015 net onder de grenswaarde liggen realistisch is?

22

- a. *Waar baseert u de stelling op dat de indieners van de motie Van Veldhoven/Van Tongeren (Kamerstuk 33 000-XII, nr. 32) onder tijdelijke snelheidsverlagingen op rijkswegen bijvoorbeeld een paar dagen zouden verstaan en niet een paar maanden als in de loop van een jaar zou blijken dat normen langs een snelweg door het stedelijk gebied overschreden dreigen te worden?*
- b. *Wat is uw reactie op die laatste interpretatie?*

23

Heeft u de steden extra budget beschikbaar gesteld voor het realiseren van extra maatregelen of achtte u het beschikbare budget voldoende?

24

Kunt u aangeven om welke soort plaatsen het hoofdzakelijk gaat waar het toepasbaarheidsbeginsel is gebruikt: a) locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is, of b) terreinen met één of meer inrichtingen waar arbo-regels gelden, of c) de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen?

25

- a. *Hoeveel geld wordt er beschikbaar gesteld voor de subsidieregeling om fijn stof uitstoot bij veehouderijen terug te dringen?*
- b. *Hoeveel veebedrijven worden daar naar schatting mee geholpen?*

26

- a. *Kunt u aangeven wat wordt verstaan onder «rekening houden met de emissies van fijn stof» waar het gaat om investeringen in stallen die onder de VAMIL (willekeurige afschrijving milieu-investeringen) en de MIA (Milieu Investeringsaftrek) regelingen vallen, onder de regels die dit jaar zijn ingegaan?*
- b. *Zijn de eisen voor dit criterium strenger dan voorheen?*

27

Wanneer bent u van plan de concept Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) met emissie-eisen voor fijn stof uit stallen op basis van Beste Beschikbare Technieken (BBT) naar de Kamer te sturen?

28

Wat zijn de eisen die gesteld zijn in het nieuwe BBT-document voor fijn stof reducerende technieken in stallen?

29

- a. *Kunt u toelichten waarom u het niet tot uw taak rekent om (steekproefsgewijs) de gebruikte (verkeers)gegevens bij verkeersmodellen te laten controleren, zoals gevraagd in de motie Van Tongeren (Kamerstuk 30 175, nr. 120)?*
- b. *Kunt u reageren op de stelling dat u als verantwoordelijk bewindsman voor het NSL ook verantwoordelijk bent voor de deugdelijke invoer van (verkeers)gegevens en van u gevraagd mag worden die ook te controleren?*
- c. *Mocht u de mening toegedaan blijven dat u verkeersgegevens die decentrale overheden gebruiken niet hoeft te controleren, waarom bent u dan niet bereid de (verkeers)gegevens waar Rijkswaterstaat gebruik van maakt steekproefsgewijs te controleren?*

30

Welke maatregelen worden er genomen om de uitstoot van fijn stof van en rond Tata Steel terug te dringen?

31

- a. *Welke verbeterpunten zijn voorgesteld aan de vijf gemeenten en Rijkswaterstaat wat betreft de invoer van verkeersgegevens?*
- b. *Worden deze punten ook doorgegeven aan andere gemeenten?*
- c. *Zo nee, waarom niet?*

32

Wat is de volledige lijst waar PM10-overschrijdingen voorkomen, gezien de opmerking dat overschrijdingen «hoofdzakelijk» voorkomen bij veehouderijen en in een aantal industriële gebieden?

33

Waarom zijn NO₂-overschrijdingen berekend voor 2015 en die van PM10 voor 2011?

34

Kunt u een inschatting geven van de mate van onderschatting als gevolg van het ontbreken of vervallen van toetspunten?

35

- a. *Welke nieuwe inzichten heeft het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) gezien de stelling dat de ontwikkeling van de concentratie van NO₂ voor 2015 minder gunstig is dan ten tijde van de vaststelling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)?*

- b. *Waarop zijn deze gebaseerd?*
- c. *Zijn er daardoor meer maatregelen nodig?*
- d. *Zo nee, waarom niet?*
- e. *Geldt dit ook voor de uitstoot van fijn stof?*
- f. *Zo nee, waarom niet?*

36

- a. *Waardoor worden de 110 nieuwe overschrijdingslocaties van NO₂ uitstoot voornamelijk veroorzaakt?*
- b. *Zijn er in de toekomst meer nieuwe overschrijdingslocaties te verwachten?*
- c. *Zo ja, waar?*
- d. *Zo nee, waarom niet?*

37

- a. *Het RIVM stelt dat een deel van de maatregelen vertraagd is; kan worden gegarandeerd dat deze maatregelen voor 2015 zijn afgerond?*
- b. *Zo nee hoeveel en welke maatregelen dreigen niet voor 2015 uitgevoerd te worden?*
- c. *Kunt u per maatregel aangeven wat het beleidseffect is in 2011, 2012, 2013 en 2014?*

38

- a. *Kunt u toelichten waarom toetspunten op overschrijdingslocaties uit de Monitoringstool zijn verwijderd?*
- b. *Kan dit betekenen dat de daling van het aantal overschrijdingen voor een deel te wijten is aan het vervallen van deze locaties met overschrijdingen als toetspunten?*

39

Het RIVM stelt dat de Monitoringstool niet op alle voor blootstelling relevante locaties wordt getoetst waardoor het aantal overschrijdingen wordt onderschat.

- a. *Op hoeveel relevante locaties wordt niet getoetst?*
- b. *Wordt vanaf 2012 wel op deze locaties getoetst?*
- c. *Zo nee, waarom niet?*

40

Het RIVM stelt dat er nog aanzienlijke onzekerheden bestaan in de huidige resultaten. Om welke onzekerheden gaat het?

41

Het RIVM stelt: «Het is de verantwoordelijkheid van de betreffende overheden dat deze informatie [bedoeld worden: de verkeersgegevens] correct en volledig is. De resultaten die in deze rapportage zijn gepresenteerd volgen rechtstreeks uit deze cijfers.» Is er een sanctie gesteld op het aanleveren van geflatteerde verkeersgegevens?

42

- a. *Waarom zijn de gebruikte verkeersgegevens (intensiteiten, voertuigverdeling, snelheidstypering, stagnatie) niet steekproefsgewijs gecontroleerd?*
- b. *Deelt u de mening dat dit de belangrijkste brongegevens zijn die de uitkomst van de luchtkwaliteitberekeningen bepalen?*

43

Hoe is de verplichting om de onderbouwing van verkeersgegevens openbaar beschikbaar te stellen geconcretiseerd en gecontroleerd?

44

- a. *Kunt u het uitgangspunt dat als aan de dagnorm is voldaan, ook aan de jaarnorm is voldaan, toelichten?*
- b. *Is dit uitgangspunt ook correct als het gaat om de toepassing daarvan op locatiespecifieke toetspunten?*

45

- a. *Waarom is een correctieronde ingelast waarbij het mogelijk was om NSL-toetspunten om te zetten in rekenpunten (geen toetspunt) en vice versa?*
- b. *Is door deze correctieronde de berekende kwaliteit verbeterd?*
- c. *Zo ja, hoeveel problematische NSL-toetspunten (luchtkwaliteit slechter dan grenswaarde) zijn bij deze correctie vervangen door niet-problematische rekenpunten?*

46

- a. *Hoe verloopt de vergunningverlening bij veehouderijen?*
- b. *Is bekend of hier problemen mee zijn?*
- c. *Zo ja, om hoeveel probleemgevallen gaat het en wat is de oorzaak?*

47

Kunt u toelichten waarom de bedrijfsgegevens van veehouderijen niet geactualiseerd zijn in de rapportage over 2011?

48

- a. *Hoeveel maatregelen zijn er tegen fijn stof genomen in het kader van de gebiedsgerichte aanpak in de regio Nederweert en Asten in 2011?*
- b. *Wat was daarvan het effect?*

49

Het RIVM stelt: «Bovendien is uit de gegeven onderbouwing niet vast te stellen of de verkeerseffecten van projecten en maatregelen naar behoren zijn verwerkt in de verkeersgegevens. Dit komt door het onderbreken van gevraagde onderbouwingen en door de grote variatie in type en kwaliteit van de wel beschikbare onderbouwingen.»

- a. *Is op enige wijze steekproefsgewijs gecontroleerd of de geclaimde verkeerseffecten stroken met de genomen maatregelen en uitgevoerde projecten?*
- b. *Is op enige wijze steekproefsgewijs gecontroleerd of de geclaimde maatregelen (volledig) zijn uitgevoerd?*

50

- a. *Wanneer kunt u de Kamer informeren over de exacte wijze waarop u de door Nederland gehanteerde zeezoutcorrectie gaat aanpassen?*
- b. *Kunt u bevestigen of ontkennen dat het maximum aantal overschrijdingsdagen, dat via de zeezoutcorrectie van het totaal mag worden afgetrokken, hierdoor terug zou kunnen lopen van zes tot wellicht maar één?*

51

- a. *Is het juist dat het RIVM niet heeft kunnen achterhalen hoe wegbeheerders het toepasbaarheidsbeginsel en blootstellingscriterium hebben toegepast?*
- b. *Wat zegt dit over de betrouwbaarheid van deze monitor?*

52

Welke mogelijkheden zijn er om de onzekerheidsmarge in de concentratie rondom de norm op locatie van 23% te verkleinen, en worden deze mogelijkheden benut?