

2009D19311

31 895

Milieueffecten wegverkeer

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

De commissie voor de Rijksuitgaven, de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat hebben over het rapport «Milieueffecten wegverkeer» van de Algemene Rekenkamer (Kamerstuk 31 895, nrs. 1–2) de navolgende vragen ter beantwoording aan het kabinet voorgelegd. Deze vragen zijn hieronder 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

1

Welke conclusies verbindt het kabinet aan de constatering dat het onzeker is of de sectorstreefwaarde voor de CO₂-uitstoot wordt gehaald?

2

Welke maatregelen heeft het kabinet achter de hand om de consequenties van de vertraagde invoering van de kilometerheffing voor (vracht te compenseren) aangezien de Algemene Rekenkamer constateert dat om de uitgestelde luchtkwaliteitsdoelen te halen «(...) alle genomen en voorgenomen beleidsmaatregelen daadwerkelijk het beoogde effect» moeten hebben.

3

Geconstateerd wordt dat er op lokaal niveau weinig aandacht lijkt te bestaan voor de mogelijkheden om extra gezondheidswinst te boeken door de lokale luchtvervuiling verder terug te brengen dan de wettelijke normen. Worden er maatregelen voorbereid om gemeenten hier verder in te stimuleren? Zo ja, welke?

4

Kan het kabinet de Kamer inzicht geven in de lijst met aanvullende maatregelen die zij achter de hand houdt als de effecten van maatregelen tegenvallen?

5

Naar welke mate van zekerheid streeft het kabinet bij het behalen van de reductiedoelstellingen voor CO₂ voor de sector verkeer voor 2010?

6

In diverse nota's is sprake van zowel 50% als 90% zekerheid ten aanzien van te bereiken doelen voor broeikasgassen. Wat is het juiste percentage en welke extra maatregelen neemt het kabinet om die doelstelling binnen bereik te houden?

7

Wordt in het huidige beleid voldoende rekening gehouden met onzekerheden in het zogenoemde pijplijnbeleid?

8

Waarom nemen de betrokken ministers de aanbevelingen om praktijktoetsen of experimenten te doen naar de wijze waarop de aspecten luchtvervuiling en verkeerslawaaï worden betrokken in de lokale besluitvorming over ruimtelijke ingrepen niet over?

9

Hoe rijmt het kabinet de stelling van de Algemene Rekenkamer dat de stijging van de CO₂-emissie door het wegverkeer het gevolg is van het toenemend autogebruik met het uitgangspunt van het kabinet uit ondermeer de nota mobiliteit om de groei van de automobiliteit te faciliteren en de kabinetsambities om de CO₂-uitstoot in de sector verkeer te verminderen?

10

Wat is de reactie van het kabinet op de constatering van de Algemene Rekenkamer dat het kabinet in beleidsnota's onvoldoende aandacht geeft aan onzekerheden bij voorgenomen beleid, zodat extra maatregelen achterwege blijven en de doelen dus niet worden gehaald als de praktijk weerbarstig blijkt? Op welke wijze trekt het kabinet lering uit deze constatering?

- 11
Wordt in de lopende experimenten in het kader van maximum snelheden het milieu, tijdstip en de weeromstandigheden voldoende meegewogen?
- 12
Zijn er voorbeelden waarbij in kleinschalige situaties in kaart wordt gebracht wat de gevolgen zijn van ruimtelijke ingrepen voor de blootstelling van de bevolking aan luchtverontreiniging?
- 13
Wat zijn de korte en lange termijngevolgen voor de maatregelen die de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer moet nemen, nu de invoering van de Algemene Maatregel van Bestuur is uitgesteld?
- 14
Wat zullen de gevolgen zijn voor Nederland als de NO₂-grenswaarde voor het jaargemiddelde niet wordt gehaald?
- 15
Welke andere EU-landen hebben net als Nederland ook derogatie aangevraagd of ook al verkregen?
- 16
Wanneer zullen er goede internationale criteria voor duurzame biobrandstoffen zijn?
- 17
Hoe zou het effect van snelheidsvermindering uit de evaluatie van de ervaren geluidssituatie gehaald kunnen worden?
- 18
Welke maatregelen moeten er genomen worden om alle 6300 knelpunten wel in 2020 op gelost te hebben?
- 19
Deelt het kabinet de mening van de Algemene Rekenkamer dat de evaluatie in 2012 van de procedure rond hogerewaardenbeschikkingen te laat is om nog te betrekken bij de herziening van de Wet geluidhinder? Is het kabinet bereid deze evaluatie te vervroegen?
- 20
Wat is de reactie van het kabinet op de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om bij praktijktoetsen met indicatoren voor gezondheidsrisico's deze ook geschikt te maken voorbesluitvorming op lokaal niveau én op de kritiek van de Algemene Rekenkamer op het weerwoord van het kabinet dat stelt dat de VROM-inspectie daar al op toeziet?
- 21
Wat is het argument om de huidige procedure rond hogerewaardenbeschikkingen pas in 2012 te evalueren en wat is de reactie op het nawoord van de Algemene Rekenkamer dat het kabinet de resultaten van een dergelijke evaluatie dan sowieso niet bij de herziening van de Wet geluidhinder kan betrekken, omdat deze vóór 2012 gepland is?
- 22
Waarom volgt u de aanbeveling van de AR niet op om met een heldere planning en duidelijke tussendoelen te komen bij het saneren van knelpunten langs rijksinfrastructuur?