

De Algemene Rekenkamer heeft onderzoek gedaan naar het gevoerde beleid om de negatieve milieueffecten van het wegverkeer tegen te gaan. De focus ligt op de haalbaarheid van de doelstellingen voor een schoon, zuinig en stil wegverkeer. In drie afzonderlijke studies hebben we de resultaten beoordeeld van het beleid om luchtvervuiling, uitstoot van broeikasgassen en geluidhinder door wegverkeer te beteugelen.

### ***Overkoepelende conclusies***

Onze bevindingen en conclusies voor de drie milieuproblemen zijn niet hetzelfde, maar er is wel een aantal overkoepelende bevindingen:

- De oorspronkelijke beleidsdoelen voor luchtkwaliteit en verkeerslawaaï worden niet tijdig gehaald en het is onzeker of de sectorstreefwaarde voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt gehaald.
- Europese beleidskaders zijn belangrijk voor zowel de ambities als de aanpak van het nationale beleid om de negatieve milieueffecten van het wegverkeer tegen te gaan.
- Behalve de rijksoverheid vervult ook de decentrale overheid een belangrijke rol bij de aanpak van milieuknelpunten door het wegverkeer.
- De verwachte beleidseffecten kunnen alleen worden ingeschat met een bepaalde onzekerheidsmarge.

### ***Conclusies luchtkwaliteit***

Nederland slaagt er niet in om tijdig te voldoen aan twee Europese luchtkwaliteitsnormen die voor de burger belangrijk zijn: die voor de gemiddelde concentratie fijnstof (PM<sub>10</sub>) per dag en die voor de gemiddelde concentratie stikstofdioxiden (NO<sub>2</sub>) per jaar. Als de Europese Commissie het verzoek van het kabinet om uitstel (derogatie) goedkeurt, hoeft Nederland pas in 2011 respectievelijk 2015 te voldoen aan de grenswaarden voor fijnstof en NO<sub>2</sub>. Omdat de beoogde (lokale) effecten van de verschillende maatregelen vooraf niet met zekerheid kunnen worden bepaald zijn een goed monitoringsysteem en zo nodig snelle bijsturing essentieel.

### ***Conclusies Broeikasgassen***

Zowel het Europese beleid als het nationale beleid bleken in de periode 1999-2007 minder effectief dan verwacht. De streefwaarden voor 2010 worden waarschijnlijk niet gehaald. Dit is vooral te wijten aan een stijging van de CO<sub>2</sub>-emissie door het wegverkeer in de periode 1999-2006. Dit is voornamelijk het gevolg van het toenemende autogebruik: sinds 1999 is dat met 14% gestegen. Daarnaast speelt mee dat de auto's gemiddeld niet zuiniger zijn geworden.

### ***Conclusies geluidhinder***

Burgers worden op dit moment onvoldoende beschermd tegen geluidhinder van wegverkeer. De beleidsmaatregelen leiden in de praktijk onvoldoende tot resultaat en er ontstaan steeds meer knelpunten. Ook het niveau van de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer is de laatste jaren toegenomen.

De voortgang van de saneringsoperatie is beperkt. De beperkte voortgang is in de eerste plaats een gevolg van een gebrek aan middelen. Het beschikbare rijksbudget is beperkt.

Tegelijkertijd zien we dat het beleid om voertuigen stiller te maken tot op heden traag van de grond komt. De mogelijkheden om nationaal beleid te ontwikkelen zijn beperkt.

Gemeenten hebben te maken met uiteenlopende belangen die zij tegen elkaar moeten afwegen. Net als bij de aanpak van luchtverontreiniging zien we dat gezondheidsaspecten het in de lokale afweging vaak moeten afleggen tegen andere belangen en dat er meestal wordt getoetst aan de hoogst toelaatbare waarden.