

Vergaderjaar 2012–2013

32 861

Beleidsdoorlichting Infrastructuur en Milieu

Nr. 3

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 oktober 2012

Hierbij ontvangt u de rapportages die betrekking hebben op de beleidsdoorlichting die ik heb laten uitvoeren op de kwaliteit leefomgeving hoofdwegen en spoorwegen (artikel/operationeel doel 36.01 en 36.02 van de Rijksbegroting).

Daarbij is teruggekeken naar het gevoerde beleid in de periode 2006 tot en met 2010 en de bijbehorende ingezette instrumenten van het rijk, met aandacht voor de aanleiding, doelstellingen en effecten. In de beleidsdoorlichting zijn de onderwerpen die in de betreffende beleidsartikelen zijn opgenomen behandeld: luchtkwaliteit, geluid, ontsnippering, bodemsanering NS en energie en klimaat. De nadruk is gelegd op het onderwerp energie en klimaat, aangezien in bovengenoemde periode daar de beleidsprioriteit van het toenmalige kabinet lag.

Bij de beleidsdoorlichting is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van eerder gedane effect-onderzoeken (evaluaties). Doel van deze beleidsdoorlichting is om op beknopte wijze verantwoording af te leggen over het gevoerde beleid en te leren van de ervaringen uit het verleden.

De beleidsdoorlichting is uitgevoerd door adviesbureau Twynstra Gudde (bijlage 1)¹). Een onafhankelijk oordeel door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid over de kwaliteit van de beleidsdoorlichting (objectiviteit van de analyse en beoordeling) vindt u in bijlage 2 van deze brief.¹)

Beleid

De problemen die aanleiding waren voor het beleid om de kwaliteit van de leefomgeving te waarborgen, zijn in de Nota Mobiliteit aangeduid met de woorden «klimaatverandering, luchtverontreiniging en geluids-overlast». Het beleid in de periode 2006 tot en met 2010 was er op gericht om de economie te laten groeien, verkeer en vervoer de ruimte te geven en de negatieve effecten van mobiliteit op de leefomgeving terug te dringen. Tegelijkertijd was de toename van mobiliteit een belangrijke oorzaak van de problemen. Op lange termijn stond het beleid een overgang naar duurzame mobiliteit voor ogen, een zogenoemde transitie, waarbij het milieu geen schade meer ondervindt van verkeer en vervoer.

De instrumenten die zijn ingezet waren enerzijds gericht op het nakomen nationale en internationale verplichtingen en anderzijds op het op de lange termijn realiseren van een transitie naar een duurzame mobiliteits-systeem.

Bevindingen

De algemene doelstelling en de doorvertaling naar doelen zijn helder en sluiten aan bij de probleemanalyse. Dat de overheid een rol heeft in de kwaliteit van de leefomgeving is duidelijk. Het realiseren van een schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer is afhankelijk van de samenwerking met regionale, nationale en internationale partijen. Vooral de afhankelijkheid van medeoverheden, sectorpartners en decentrale overheden is groot (voormalig VROM, EZ en min van Financiën). Afspraken over de verantwoordelijkheidsverdeling zijn daarbij niet altijd eenduidig.

Voor energie en klimaat zijn een groot aantal instrumenten ingezet. Naast bronbeleid is met name ingezet op innovatie om de transitie naar duurzamere mobiliteit te bewerkstelligen.

In hoeverre de ingezette instrumenten een direct aantoonbare bijdrage hebben geleverd in het behalen van de streefwaarde is niet altijd goed aantoonbaar. Zo kan bijvoorbeeld door het ontbreken van een specifieke indicator voor innovatie geen oordeel gegeven worden over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het stimuleren van innovatie.

Hierdoor is maar beperkt inzicht te verkrijgen in de doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde energie- en klimaatbeleid voor verkeer en vervoer. Deze conclusie sluit aan bij de conclusie van de Algemene Rekenkamer 2006–2010 naar effectiviteit van het Nederlandse klimaat- en energiebeleid.

Aanbevelingen

Uit de beleidsdoorlichting volgt een aantal aanbevelingen. Deze aanbevelingen gaan over het maken van meer eenduidige afspraken over verantwoordelijkheidsverdelingen, het komen tot een beleidsstrategie, meer aandacht voor evaluaties en het beter benutten van de beschikbare ruimte in de begroting.

Deze aanbevelingen kan ik grotendeels onderschrijven. Aan de aanbeveling over verantwoordelijkheidsverdeling is al invulling gegeven. Zo zijn bij de samenvoeging van de ministeries van V&W en VROM afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheidsverdeling. Het nieuw gevormde DG Bereikbaarheid is daarbij integraal verantwoordelijk geworden voor al het beleid ten aanzien van infrastructuur en mobiliteit, inclusief de duurzaamheids-aspecten daarvan. De uitvoering is op belangrijke onderdelen elders belegd, zo ligt het zogenaamde (bron)beleid bij het nieuw gevormde DG Milieu en internationaal en is de Proeftuin elektrisch rijden inmiddels overgedragen aan het ministerie van EL&I nu daar ook meer de focus ligt op marktintroductie.

Ook zal, voortbouwend op de Klimaatbrief 2050 (TK 2011–2012, 32 813 nr. 3) en de kabinetsreactie op het Witboek Vervoer (TK 2010–2011, 22 112 nr. 1163), bouwstenen voor een beleidsstrategie (in de vorm van een routekaart) worden opgesteld hoe voor de sector Verkeer en Vervoer de transitie naar een duurzaam vervoerssysteem op de lange termijn nader ingevuld zou kunnen worden. Besluitvorming daarover is echter een zaak voor het volgend kabinet.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹⁾ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer