

Vergaderjaar 2013–2014

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 189

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 november 2013

Naar aanleiding van uw verzoek om een reactie op de berichtgeving in de media over de uitkomsten van het onderzoek van DCMR naar de luchtkwaliteit langs de A13 bij Overschie als gevolg van de snelheidsverhoging, kom ik hierbij, mede namens de staatssecretaris, tegemoet aan de wens van uw Kamer.

In het DCMR-rapport van 7 maart 2013 wordt gesteld dat de luchtkwaliteit op de A13 bij Overschie is verslechterd sinds de invoering van de maximum snelheid van 100 km/uur op 1 juli 2012. In het rapport wordt aangegeven dat de verkeersbijdrage, als gevolg van de snelheidsverhoging, voor NO_x, NO₂ en roet is gestegen met respectievelijk 20, 20 en 17%. Volgens DCMR komt dit neer op een 2,3 microgram/m³ hogere jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) en voor roet een 0,10 microgram/m³ hogere concentratie, ter hoogte van het meetpunt bij Overschie.

Verder wordt in het rapport aangegeven dat de verslechterde luchtkwaliteit langs de A13 bij Overschie op de afstand van het meetpunt tot de A13 gelijk staat aan een gemiddeld verlies van de levensverwachting voor omwonenden van 20 dagen.

Uit onderzoek van Rijkswaterstaat (november 2011) naar de verhoging van de snelheid (van 80 naar 100 km/uur) kwam naar voren dat de toename aan NO₂-concentraties in 2015 maximaal 1,1 microgram/m³ bedraagt.

De door DCMR gemeten concentraties stikstofdioxide is 1,2 microgram/m³ meer dan door Rijkswaterstaat is berekend. Dit verschil betekent niet dat de berekeningen van Rijkswaterstaat niet juist waren. Het verschil betreft slechts enkele procenten van de grenswaarde voor NO₂ en valt daarmee volgens onderzoek van het RIVM ruim binnen de onvermijdelijke (en toegestane) onzekerheid van dit soort berekeningen.

Bovendien zijn de berekeningen van Rijkswaterstaat destijds uitgevoerd met de emissie-inzichten van 2011, gerekend voor het jaar 2015. De metingen van DCMR betreffen de periode 2011/2012, een periode voor en na het verhogen van snelheid naar 100 km/uur per 1 juli. Door het schoner worden van het wagenpark in de loop van de jaren, ligt het voor de hand dat het effect van de snelheidsverhoging in de periode van de metingen in 2011/2012 iets hoger uitpakt dan in 2015 wordt verwacht.

Afgezien hiervan, is er geen sprake van een overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. In het rapport wordt gesteld dat in 2012 de jaargemiddelde concentratie NO₂ 45,1 microgram/m³bedroeg. De wettelijke norm is nu 60 microgram/m³.

Voor fijn stof geldt sinds medio juni 2011 de wettelijke norm van 40 microgram/m³. Uit de DCMR-studie blijkt dat hier ruimschoots onder wordt gebleven met een gemeten jaargemiddelde concentratie van 21,7 microgram/m³.

Deze normen zijn in Europees verband tot stand gekomen op basis van een afweging van verschillende belangen, waarbij onder meer gekeken is naar haalbaarheid, kosten en effecten op de gezondheid. De normen zijn in de wet (Wet milieubeheer) vastgelegd op basis van de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit.

Verder merk ik op dat TNO jaarlijks, in het kader van het bepalen van de achtergrondconcentraties, de emissiefactoren vaststelt op basis van de laatste wetenschappelijke inzichten en metingen langs wegen en aan voertuigen. De nieuwe emissiefactoren worden vervolgens door het RIVM meegenomen bij het jaarlijks vaststellen van de achtergrondconcentraties, en bij het berekenen van de jaarlijkse monitoring van het NSL. De eerstvolgende NSL-monitoring over 2013 is in het najaar van 2014. Zo houd ik dus continu de vinger aan de pols.

Tot slot heeft uw Kamer gevraagd wat de gevolgen zijn voor de PAS. Mijn collega Dijkstra heeft uw Kamer onlangs uitgebreid geïnformeerd over de wijze waarop in de PAS wordt omgegaan met gegevens aangaande stikstofdepositie (Kamerstuk 33 669, nr. 6). In het kort komt het er op neer dat in de Programmatische Aanpak Stikstof wordt uitgegaan van de best beschikbare wetenschappelijke inzichten over stikstofdepositie op basis van empirie en modelberekeningen.

Concreet worden de emissiefactoren van het verkeer, zoals deze worden gebruikt in het NSL en de PAS, jaarlijks door TNO geactualiseerd op basis van de laatste inzichten. Dit wordt straks ook bij de jaarlijkse monitoring en bijsturing van de PAS gebruikt, zoals nu al jaarlijks het geval is bij het NSL.

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