

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 433

Vragen van het lid **Van Gerven** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de luchtkwaliteit langs wegen* (ingezonden 18 oktober 2013).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 7 november 2013).

#### Vraag 1

Onderschrijft u de conclusie dat door het verhogen van de maximumsnelheid de luchtkwaliteit langs wegen verslechtert?<sup>1</sup> Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u aangeven voor welke wegen dat precies geldt?

#### Antwoord 1

Het effect van de snelheidsverhoging op de luchtkwaliteit is beperkt. Uit onderzoek van RWS (november 2011) is naar voren gekomen dat de toename tot 1.000 meter van de weg in 2015 maximaal 1,1 microgram/m<sup>3</sup> bedraagt. Dit is slechts enkele procenten van de wettelijke grenswaarde voor NO<sub>2</sub>. Het gaat hier om de directe wegbijdrage, die locatiespecifiek kan verschillen. Verder heeft in 2012 het RIVM een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Volgens het RIVM is de bijdrage van de snelheidsverhoging aan de luchtvervuiling in de Randstad in 2015 beperkt. De toename van de NO<sub>2</sub>-concentraties voor Rotterdam (gemiddeld voor regio, dus niet locatiespecifiek) is in deze analyse minder dan 0,04 microgram/m<sup>3</sup>. Ook hier geldt dat is gekeken naar het effect in 2015, wanneer aan de NO<sub>2</sub>-norm moet worden voldaan.

#### Vraag 2

Onderkent u dat de werkelijkheid uit modellen afwijkt van de dagelijkse werkelijkheid langs de wegen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke consequentie verbindt u daaraan?

#### Antwoord 2

Het RIVM heeft vastgesteld dat berekeningen en metingen in het algemeen gemiddeld goed met elkaar overeenkomen, maar ook aangegeven dat op specifiek individuele locaties afwijkingen kunnen voorkomen. Bij het maken van prognoses, die nodig zijn om de luchtkwaliteit in de toekomst te kunnen berekenen, moet hier dus rekening mee worden gehouden. Indien generiek

<sup>1</sup> Trouw, 15 oktober 2013

grote afwijkingen tussen metingen en berekeningen worden vastgesteld, dan kan dat aanleiding zijn de rekenmethodiek aan te passen.

#### Vraag 3

Onderschrijft u dat de verslechtering van de luchtkwaliteit langs wegen gevolgen heeft voor de gezondheid van mensen die nabij die wegen wonen, met name voor mensen met luchtwegaandoeningen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke gezondheidseffecten vindt u acceptabel?

#### Antwoord 3

De wettelijke normen voor luchtkwaliteit zijn in Europees verband vastgesteld op basis van een afweging van verschillende belangen, waaronder het effect ervan op de gezondheid. Deze normen zijn voor mij het uitgangspunt, en daaraan wordt voldaan.

#### Vraag 4

Onderschrijft u dat de verslechtering van de luchtkwaliteit levensverkortend werkt voor mensen die nabij die wegen wonen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke gezondheidseffecten vindt u acceptabel?

#### Antwoord 4

Ik verwijs u naar mijn antwoord op vraag 3.

#### Vraag 5

Bent u bereid, met het oog op de volksgezondheid van de omwonenden, de maximumsnelheid weer terug te brengen naar de oude situatie? Zo nee, waarom niet en hoe gaat u dan zorgen dat de omwonenden niet ongezonder en korter leven vanwege de luchtvervuiling door het autoverkeer dat van u harder mag rijden dan goed voor hen is?

#### Antwoord 5

Nee. Ik blijf binnen de wettelijk vastgestelde normen, die mede zijn gebaseerd op de effecten voor de gezondheid. Met de jaarlijkse monitoring van het NSL houd ik continu een vinger aan de pols. Indien de normen onverhoopt toch zouden worden overschreden, dan neem ik passende maatregelen.

#### Vraag 6

Vindt u de Nederlandse positie in het rapport «Air quality in Europe – 2013 report» van de European Environment Agency<sup>2</sup> acceptabel? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 6

Het rapport is bedoeld om een beeld te geven over trends met betrekking tot luchtkwaliteit in Europa, niet om landen op individuele basis te beoordelen. Het rapport is dan ook niet geschikt om een conclusie over afzonderlijke landen te trekken. Daarvoor hebben we in Nederland het jaarlijkse monitoringsrapport NSL, dat een veel gedetailleerder beeld geeft over de luchtkwaliteit in Nederland.

#### Vraag 7

Klopt het dat Nederland bij voortzetting van het huidige beleid, ondanks de derogatie, de doelen voor uitstoot van fijnstof niet gaat halen? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen om dit beleid aan te vullen? Zo nee, op welke gegevens baseert u zich?

#### Antwoord 7

Over 2012, het eerste volle kalenderjaar dat de derogatie van Brussel niet meer geldt voor de fijn stof norm (PM<sub>10</sub>), zijn er langs Rijkssnelwegen geen fijn stof knelpunten geconstateerd. De wettelijke norm wordt hier dus niet overschreden. Ik baseer mij op de gegevens uit de NSL-monitoringsrapportage, die in het najaar door de Staatssecretaris aan de Kamer wordt aangeboden.

---

<sup>2</sup> <http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2013>