

Vergaderjaar 2012–2013

**30 175**

**Besluit luchtkwaliteit 2005**

**Nr. 151**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 oktober 2012

Op verzoek van uw Kamer ontvangt u hierbij mijn reactie op berichten in de media over de modellen die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft gebruikt bij het berekenen van de effecten op de luchtkwaliteit van de snelheidsverhoging op de A10 West<sup>1</sup>.

### **Luchtkwaliteit langs autosnelwegen: meten en rekenen**

De luchtkwaliteit langs autosnelwegen wordt sinds jaar en dag berekend met een model. Dit maakt het mogelijk om op iedere locatie in Nederland de luchtkwaliteit te bepalen. Bovendien is een modelberekening nodig om prognoses voor de toekomst te maken.

Het RIVM beziet regelmatig of berekeningen in overeenstemming zijn met de metingen uitgevoerd met het landelijk meetnet (LML) van het RIVM. Indien blijkt dat berekeningen en metingen systematisch en significant van elkaar verschillen, wordt dit nader onderzocht en worden zo nodig aanpassingen in de rekenmodellen doorgevoerd. Op die manier wordt de werkelijkheid met modelberekeningen zoveel mogelijk benaderd.

De manier waarop metingen en berekeningen moeten worden uitgevoerd, is wettelijk vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl, 2007) en is in lijn met de Europese regelgeving.

De Rbl kent twee standaard rekenmethoden om de luchtkwaliteit langs wegen te berekenen. Deze twee rekenmethoden zijn wetenschappelijk getoetst en gevalideerd door het RIVM en voldoen aan Europese standaarden. Ze geven in doorgaans alle situaties in Nederland een goede weergave van de luchtkwaliteit en liggen onder meer ten grondslag aan het NSL en de jaarlijkse monitoring daarvan.

<sup>1</sup> In tegenstelling tot het beeld dat uit de berichtgeving naar voren komt, heeft de stellingname door Milieudefensie overigens betrekking op de norm voor concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en niet op de norm voor concentratie fijnstof (PM<sub>10</sub>). Voor beide stoffen worden overigens dezelfde modellen gebruikt.

## **Twee standaardrekenmethoden**

Standaardrekenmethode I (SRM-I) is van toepassing op wegen met een stedelijke karakteristiek: stedelijk profiel, bebouwing dicht op de weg, relatief lage snelheid, veel afremmen en optrekken. Deze methode wordt daarom door gemeenten gebruikt bij het bepalen van de luchtkwaliteit langs binnenstedelijke wegen.

Standaardrekenmethode II (SRM-II) is van toepassing op wegen met een ruimer profiel, een meer open omgeving, hogere snelheid en een continue verkeersstroom. Deze methode wordt daarom gebruikt voor het bepalen van de luchtkwaliteit langs autosnelwegen en provinciale wegen, want de verspreiding van de luchtverontreiniging langs autosnelwegen en provinciale wegen kan door het veelal open karakter en de turbulentie door het snel rijdende verkeer alleen met SRM II berekend worden. Het feit dat er een hoog gebouw langs een autosnelweg staat, doet hier niets aan af.

## **Uitvoering motie Van Tongeren**

Bij de jaarlijkse monitoring van het NSL wordt door het RIVM, op basis van de motie Van Tongeren van 21 juni 2011 (nr. 120, 30175), steekproefsgewijs een toets uitgevoerd op de consistentie van de invoergegevens en de gehanteerde standaard rekenmethodiek.

In de NSL-monitoringsrapportage 2011 heeft het RIVM ten aanzien van de A2 door Maastricht de aanbeveling gedaan dat, ondanks het algemeen aanvaarde uitgangspunt dat SRM-II het meest geschikte model is voor het berekenen van de luchtkwaliteit langs snelwegen, in het geval van Maastricht beter gerekend zou kunnen worden met SRM-I. Dit omdat de huidige weg geen snelweg is, maar het karakter heeft van een stedelijke weg vanwege de aanwezigheid van verkeerslichten, bomen en een lage snelheid (50 km/uur). Ik heb deze aanbeveling van het RIVM voor Maastricht opgevolgd.

Voor andere snelwegen heeft het RIVM deze suggestie niet gedaan.

## **Keuze rekenmethode A10 West**

Standaard rekenmethode II is de beste rekenwijze voor autosnelwegen. Gegeven de wegkenmerken van de A10 West geldt dit ook voor de A10.

Voor een autosnelweg die (deels) hoog gelegen is, met bebouwing op gemiddeld grotere afstand en veel geluidschermen, is standaardrekenmethode I niet geschikt. De A10 West heeft juist deze wegkenmerken. Van de twee beschikbare standaardrekenmethoden (I en II) is de standaard rekenmethode II daarom het meest geschikt voor de situatie A10 West.

In het overleg met uw Kamer hebben we de afgelopen jaren regelmatig stil gestaan bij de wijze waarop de luchtkwaliteit in het kader van het NSL wordt gemonitord. Zo heeft de vaste Kamercommissie vorig jaar een technische briefing gekregen over het rekenen en meten aan de luchtkwaliteit. Uitkomst van het overleg is steeds geweest dat de systematiek en het instrumentarium voor het berekenen van de luchtkwaliteit, zoals vastgelegd in de Rbl, de best mogelijke manier is.

De Rbl biedt ook de mogelijkheid om aanvullend onderzoek te doen in situaties waarbij de standaard rekenmethoden geen geldige resultaten opleveren. Bijvoorbeeld door in een windtunnel met schaalmodellen te werken. Dit gebeurt in de praktijk vooral voor het bepalen van de luchtkwaliteit bij tunnelmonden. Voor de A10 West is een windtunnelon-

derzoek niet overwogen, aangezien ik van mening ben dat SRM-II voor de A10 West volstaat.

### **Luchtkwaliteit A10 West**

In het luchtonderzoek dat is gedaan ten behoeve van het verkeersbesluit tot snelheidsverhoging op de A10 West is op basis van doorrekening met 100 km/uur permanent («worst case») naar voren gekomen dat op de vastgestelde NSL-toetspunten ruim onder de norm wordt gebleven. Daarbij is uitgegaan van een relatief hoge verkeersgroei (GE-scenario). In 2015 is de berekende NO<sub>2</sub>-concentratie bij 100 km/u zonder strikte handhaving 34,2 µg/m<sup>3</sup> (de norm per 1-1-2015 is 40 µg/m<sup>3</sup>). Bij 80 km/u is dit 33,4 µg/m<sup>3</sup> en bij 100 km/u met strikte handhaving 33,7 µg/m<sup>3</sup>.

De Minister heeft in haar brief van 26 juni jl.<sup>1</sup> uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de gevoeligheidsanalyse naar de effecten van de landelijke snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties NO<sub>2</sub> in de grote steden in de Randstad. Het RIVM komt op basis van deze gevoeligheidsanalyse tot de conclusie dat het effect van de landelijke snelheidsverhoging op de grootschalige concentraties in de Randstad verwaarloosbaar is. De toename van de totale emissies door de verhoging van de maximumsnelheid leidt volgens het RIVM tot een toename van de grootschalige NO<sub>2</sub>-concentraties van minder dan 0,02 g/m in Amsterdam. Uit onderzoek (november 2011) in het kader van de landelijke snelheidsverhoging is verder gebleken dat de maximaal berekende toename van de wegbijdrage op de A10 West 0,8 microgram/m<sup>3</sup> bedraagt.

Ook voor fijn stof ligt de concentratie ruim onder de norm (27 µg/m<sup>3</sup> bij 100 km/uur permanent zonder strikte handhaving). De verschillen tussen de verschillende regimes zijn hierbij nog veel kleiner.

Alles overwegende ben ik van mening dat de luchtkwaliteit langs de A10 West is berekend conform de wettelijke vereisten binnen de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

De staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer 2011–2012, 32 646 nr. 33.