

Vergaderjaar 2010–2011

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 114

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 mei 2011

Tijdens het AO luchtkwaliteit en mobiliteit van 9 februari (kamerstuk 30 175, nr. 110) heb ik, naar aanleiding van vragen over de berekening van de luchtkwaliteit langs snelwegen, toegezegd één en ander schriftelijk nader te zullen toelichten. In het bijzonder de onderbouwing van de berekeningen op basis van de gebruikte verkeersmodellen.

Met de herhaalde toezegging tijdens het VAO van 16 februari (Handelingen II 2010/11, nr. 53, item 3, blz. 13–22) door de staatssecretaris om de Kamer schriftelijk nader te zullen informeren, is de motie Paulus Jansen/Van Gent (30175, nr. 105) ingetrokken. Hierin werd gevraagd om de uitkomsten van de monitoringstool van het NSL in het geval van een concreet aantal snelwegen te onderbouwen.

Met deze brief kom ik, mede namens de staatssecretaris, graag de toezegging na.

Verbetert de luchtkwaliteit of wordt deze mooier voorgesteld dan de werkelijkheid?

De luchtkwaliteit wordt gemeten en berekend volgens wetenschappelijk gevalideerde en wettelijk vastgelegde methoden, zoals opgenomen in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007). Publicaties van onafhankelijke instituten als PBL (Balans van de Leefomgeving (voorheen Milieubalans), Fijn stof nader bekeken) en RIVM (rapportages Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit) laten zien dat de luchtkwaliteit de afgelopen 15 tot 20 jaar duidelijk verbeterd is. Deze publicaties zijn op een combinatie van meten en rekenen gebaseerd.

Wijzigingen in de prognoses van de luchtkwaliteit zijn steeds gebaseerd op feitelijk waargenomen effecten.

Is het niet beter om voortaan te meten in plaats van te rekenen?

De luchtkwaliteit kan worden bepaald door zowel metingen als berekeningen. De manier waarop metingen en berekeningen moeten worden uitgevoerd, is vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl). Als volgens deze regeling de luchtkwaliteit wordt bepaald, zijn de resultaten van berekeningen en metingen gelijkwaardig ten opzichte van elkaar. De gekozen methode hangt af van het doel en de praktische mogelijkheden.

Prognoses voor de ontwikkeling van de luchtkwaliteit kunnen alleen met modelberekeningen worden vastgesteld. Verder is het uitvoeren van betrouwbare metingen in het algemeen tijdrovender (maanden of langer) en (veel) duurder dan het uitvoeren van berekeningen. Daar komt bij dat metingen alleen inzicht bieden in de luchtkwaliteit op specifieke meetlocaties. Om voor elke locatie in Nederland de luchtkwaliteit in beeld te brengen, zijn ook berekeningen nodig. In de praktijk betekent dit dat er vaker voor berekeningen wordt gekozen.

Voor het valideren van rekenmodellen zijn resultaten van metingen onmisbaar.

Het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM voorziet al jaren in permanente metingen van de luchtkwaliteit in Nederland op een groot aantal locaties (<http://www.lml.rivm.nl>).

Ook zijn vragen gesteld over de verkeersmodellen die in de monitoringstool worden gebruikt. Allereerst ga ik in op de vragen over de modellen in het algemeen, daarna op de beschrijving van een aantal specifieke situaties.

Hoe kan het dat er volgens het verkeersmodel van Rijkswaterstaat geen files zijn op bepaalde wegdelen?

Om met een model het effect van het verkeer op de luchtkwaliteit te kunnen bepalen, wordt het verkeer gekarakteriseerd door een aantal verkeersparameters. Een belangrijke parameter is de wijze waarop de afwikkeling van het verkeer op een wegvak plaatsvindt. Voor ieder type weg wordt als uitgangspunt aangenomen dat het verkeer de meeste tijd soepel doorrijdt, maar dat er ook gedurende kortere periodes congestie optreedt. Gemiddeld klopt dit. Maar er zijn ook wegen waarop structureel gedurende langere periodes filevorming optreedt. De algemene aanname van optredende congestie gedurende korte periodes klopt dan niet meer.

Deze afwijking van de gemiddelde aanname wordt dan tot uitdrukking gebracht in een extra parameter, de zogenaamde stagnatiefactor. De stagnatiefactor bedraagt dan meer dan nul. Deze factor houdt rekening met de meer structurele filevorming. Bij een stagnatiefactor van nul is er alleen sprake van congestie gedurende kortere periodes, zoals die overal wel eens voorkomt. Pas als er sprake is van meer dan beperkte congestie (meer structurele filevorming) wordt het extra effect hiervan in beeld gebracht met de stagnatiefactor (groter dan nul dus). De beperkte, incidentele congestie zit wel al standaard in het verkeersmodel verdisconteerd.

Op basis van de uitkomsten van het verkeersmodel wordt het effect van het verkeer op de luchtkwaliteit berekend met emissiefactoren. Voor situaties met een stagnatiefactor nul (congestie slechts gedurende kortere periodes) wordt een emissiefactor voor normaal verkeer gebruikt. Hierin is dus met de beperkte, incidentele congestie rekening gehouden. Voor situaties met een stagnatiefactor groter dan nul wordt een hogere emissiefactor gebruikt.

Aan de hand van de ingetrokken motie Paulus Jansen/Van Gent ga ik hieronder kort nog wat specifiek in op een aantal met name genoemde locaties.

A50 Beuningen-Ewijk

In 2009 is er op dit traject nog sprake van veel stagnerend verkeer en wordt een stagnatiefactor van groter dan nul gehanteerd. Als de reeds geplande wegverbreding hier heeft plaats gevonden zullen de files zijn opgelost. Dit zal in 2014 het geval zijn. Bij de berekeningen voor het jaar 2015 (peiljaar NSL) wordt dan ook een stagnatiefactor van nul gehanteerd.

A2 Maastricht

Deze situatie is vergelijkbaar met die op de A50 Beuningen-Ewijk. In 2015 zal door de aanpassingen in het wegennet naar verwachting niet langer van structurele stagnatie sprake zijn en wordt er geen stagnatiefactor meer toegepast.

A12 Oudenrijn-Lunetten

Voor dit wegvak bleek de modelbeschrijving de werkelijkheid onvoldoende nauwkeurig weer te geven. Na invoering van een nieuwe versie van het landelijk verkeersmodel van Rijkswaterstaat (LMS) is de beschrijving verbeterd en stemt nu wel goed overeen met de werkelijkheid. Dit leidt er toe dat bij de NSL monitoring 2011 aan dit wegvak een hogere stagnatiefactor (groter dan nul) wordt gekoppeld, maar noodzaakt niet tot het treffen van extra maatregelen.

Structurele filevorming zal nooit voor al het verkeer op een gehele weekdag gelden. Daardoor beperkt de stagnatiefactor groter dan nul voor een gemiddelde weekdag, ook op wegvakken met een drukke reguliere spits, zich tot 5 à 10% van alle verkeer per rijrichting. Dit leidt niet tot een wezenlijk ander beeld van de luchtkwaliteit voor dit wegvak in 2015 (peiljaar NSL). De normen voor luchtkwaliteit worden nog steeds tijdig gehaald.

A4 Leidschendam

Deze situatie is vergelijkbaar met A12 Oudenrijn-Lunetten. Ook hier zal bij de NSL monitoring 2011 de beschrijving van de congestie meer in overeenstemming met de werkelijkheid zijn gebracht, nl. door een stagnatiefactor van groter dan nul te hanteren. Ook hier geldt dat de normen voor luchtkwaliteit tijdig worden gehaald, omdat de hogere stagnatiefactor – vanwege het beperkte aandeel in al het verkeer op een wegvak – niet leidt tot een wezenlijk ander beeld van de luchtkwaliteit in 2015.

Hoe zit het met verdwijnende motorvoertuigen bij overgangen van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet? Waarom zijn er discontinuïteiten in verkeersgegevens?

Iedere wegbeheerder in Nederland (gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat) heeft zijn eigen verkeersmodel, omdat het detailniveau waarop ze worden gebruikt per wegbeheerder verschilt. Dit betekent dat deze modellen niet altijd goed op elkaar aansluiten.

Zo kan het zijn dat op de overgang van het onderliggend wegennet (gemeentelijk verkeersmodel) naar het hoofdwegennet (landelijk verkeersmodel) of op overgangen tussen verschillende onderliggende

wegennetten (gemeentelijke en provinciale wegen) er (kleine) verschillen voorkomen in aantallen voertuigen. Deze verschillen zijn in de praktijk niet geheel te voorkomen.

Ook hier geldt dat dit in beginsel geen wezenlijk ander beeld van de luchtkwaliteit in 2015 langs het hoofdwegennet laat zien. Er wordt nog steeds tijdig aan de normen voldaan.

Is er één database voor verkeersgegevens mogelijk?

Hiermee kom ik op het verzoek van de heer Slob (CU) om in de rapportage over verkeersgegevens ook één database te betrekken.

Zoals hierboven aangegeven, hebben de verschillende wegbeheerders hun eigen verkeersmodel, omdat het detailniveau waarop ze worden gebruikt per wegbeheerder verschilt. Elke wegbeheerder gebruikt zijn verkeersmodel onder andere voor het beoordelen van effecten van ruimtelijke planvorming, en voor het ontwerpen van verkeersmaatregelen op zijn eigen netwerk. Het detailniveau waarop dit gebeurt verschilt dus per wegbeheerder.

Wegbeheerders, zoals gemeenten, provincies en RWS, zijn verantwoordelijk voor de verkeersgegevens van hun eigen netwerk. Eén database zou betekenen dat het Rijk alle verantwoordelijkheid wettelijk naar zich toe zou moeten halen. Dit past niet in de bestuurlijke verhoudingen tussen Rijk en decentrale overheden en bedient ook niet de verschillende doelen waarvoor verkeersmodellen worden gebruikt.

Voor zover het verzoek van de heer Slob moet worden opgevat als een pleidooi voor (ook) één verkeersmodel, moet – op basis van bovenstaande – feitelijk hetzelfde worden geconcludeerd. Ook één verkeersmodel is geen optie.

Proces van continu verbetering

Door Rijkswaterstaat wordt continu gewerkt aan verbeteringen van verkeersmodellen, waarbij deze regelmatig door onafhankelijke externen worden beoordeeld. Een laatste, beperkte review is eind 2010 gedaan. Voor het eerste kwartaal van 2012 staat een brede review gepland.

In het afgelopen jaar heeft een grootschalige update plaatsgevonden van de door Rijkswaterstaat gebruikte modellen door nog meer stroomlijning door te voeren.

Dit heeft in april van dit jaar geresulteerd in een nieuw LMS (Landelijk Model Systeem), waarbij ook de rekenregel voor het bepalen van de stagnatiefactor is verbeterd.

Ook de andere wegbeheerders vernieuwen regelmatig hun verkeersmodellen en verkeerstellingen.

Een ander verbeterpunt is het transparanter maken van de invoerdata in de monitoringstool van het NSL door de onderbouwing van de verkeersgegevens zichtbaar te maken door de verschillende wegbeheerders. In het monitoringsrapport 2011 zal hierover worden gerapporteerd.

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