

Vergaderjaar 2011–2012

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 131

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 februari 2012

Op 23 januari 2012 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu mij een verzoek gestuurd om een reactie te geven op het onderzoek naar de snelheid van bussen in Utrecht, dat uitgevoerd is door het Wijk C Komitee uit die stad. Daarbij is mij ook verzocht om in te gaan op de steekproefsgewijze controle van gegevens in rekenmodellen en de mate waarin die gegevens overeenstemmen met de werkelijkheid. Via deze brief wil ik graag aan deze verzoeken tegemoet komen.

Voorop staat voor mij dat ik het een goede zaak vind dat dit soort onderzoeken plaatsvindt. Een van de uitgangspunten van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is dat het een transparant geheel is, waarbij gegevens die gebruikt worden voor iedereen toegankelijk en toetsbaar zijn. Niettemin ligt de verantwoordelijkheid voor de invoer van gegevens en de juistheid daarvan bij de verantwoordelijke wegbeheerder, die dan ook het eerste aanspreekpunt is om op opmerkingen en bevindingen te reageren.

Na consultatie van de gemeente Utrecht, de verantwoordelijke wegbeheerder, kan ik de volgende reactie geven op het onderzoek.

Het aangehaalde onderzoek van het Wijk C Komitee wees – samengevat – uit dat de snelheid waarmee bussen door Utrecht rijden fors lager zou liggen dan in de Monitoringstool voor de luchtkwaliteit wordt verondersteld, waardoor de emissies van deze bussen hoger zouden liggen.

Allereerst dient opgemerkt te worden dat het belangrijk is dat de juiste gegevens met elkaar worden vergeleken. In het geval van het Wijk C Komitee zijn meetgegevens over 2011 vergeleken met prognoses uit de Monitoringstool voor 2011. Dit geeft een onjuist beeld. Pas na afloop van een kalenderjaar worden door mij de invoergegevens beschikbaar gesteld (achtergrondconcentraties, meteo, emissiefactoren) waarmee bereke-

ningen aan luchtkwaliteitconcentraties kunnen worden uitgevoerd die vergeleken kunnen worden met meetgegevens of een norm. Dit is wettelijk vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit¹. Op deze manier wordt gewaarborgd dat bij de berekeningen die gebruikt worden voor toetsingen de meest actuele invoergegevens benut worden.

Voor de keuze voor de emissiefactoren die aan busverkeer in de Monitoringstool worden toegekend is niet de gemiddelde snelheid van de bussen relevant, zoals het Wijk C Komitee veronderstelt, maar het aantal stops per afgelegde kilometer. Utrecht heeft in de Monitoringstool aangegeven dat er met een gemiddelde van twee stops per kilometer wordt gerekend, wat aangeduid wordt met «normaal stadsverkeer». Dit komt op mij niet onaannemelijk over.

In het onderzoeksrapport wordt vervolgens via een berekening getoond hoe middels het aanpakken van de veronderstelde onderschatting van de emissies van het busverkeer de discrepantie tussen berekende en gemeten concentraties NO₂ in Utrecht opgeheven kan worden. Zoals gezegd is het van belang om bij dit soort vergelijkingen de juiste gegevens naast elkaar te leggen. Daarnaast wordt in het rapport alleen ingegaan op de mogelijke onderschatting van de emissies van NO₂, terwijl de gemeten concentraties in de buitenlucht veroorzaakt worden door de emissies van NO₂ én NO (samen aangeduid als NO_x).

Inderdaad kennen de VDL-bussen die in Utrecht rijden een relatief hoge NO₂ emissie, maar daar staat tegenover dat de emissie van NO juist heel laag is. Per saldo levert dit ongeveer hetzelfde resultaat (concentratie NO₂) als de standaard-emissiefactoren voor EEV-dieselmotoren die de gemeente Utrecht hanteert. Dit zal dan ook geen verklaring kunnen geven voor het door het Komitee geconstateerde verschil tussen berekende en gemeten concentraties.

Hieraan wil ik toevoegen dat het Utrechtse NO₂-meetnet nu één jaar operationeel is en dat – om o.a. meteorologische invloeden uit te sluiten – een meetreeks van enkele jaren nodig is om trendmatige ontwikkeling in de NO₂-concentraties waar te kunnen nemen. Indien er sprake zou zijn van een structurele afwijking tussen langjarige meetreeksen en uitkomsten van berekeningen, dan kan dit aanleiding zijn voor het RIVM om de verschillen tussen de meetgegevens en de berekeningen te analyseren en de rekenmodellen eventueel aan te passen. Hierover zijn afspraken gemaakt tussen de GGD Amsterdam (beheerder van het Utrechtse meetnet) en het RIVM.

Wat betreft de vraag van de vaste commissie naar mijn reactie op de steekproefsgewijze controle op de invoer van gegevens in rekenmodellen wil ik u graag wijzen op mijn brief² van 20 december 2011, waarin ik hierop uitgebreid ben ingegaan. Het rapport van het Wijk C Komitee geeft mij geen reden om het in die brief verwoorde standpunt aan te passen.

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

¹ Staatscourant 2007, nr. 220.

² Kamerstukken 30 175, nr. 130.