

Toename van het effect van de snelheidsmaatregel

door veranderde emissiefactoren NH₃

addendum

Rapport in opdracht van de Kerngroep Ring Utrecht

Gerard Cats, chief scientist
gjcats@gmail.com

22 maart 2021, 21 september 2021

Dit is een addendum op het rapport gedateerd 27 januari 2021. Op 16 maart 2021 heeft het RIVM nieuwe emissiefactoren vastgesteld. In dit addendum worden die besproken. De gevolgen daarvan zijn in dit addendum opgenomen op 22 maart 2021. In september 2021 heeft TNO een whitepaper gepubliceerd, waarvan de conclusies op 21 september 2021 aanleiding gaven tot een aanvulling in dit addendum.

Toename van het effect van de snelheidsmaatregel

door veranderde emissiefactoren NH₃

addendum

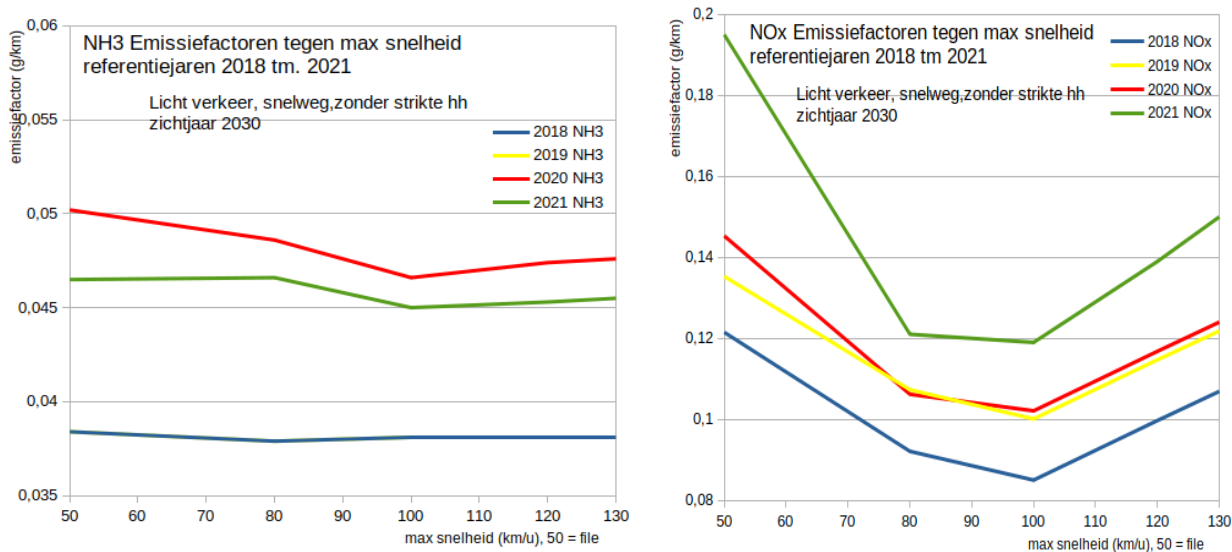
Samenvatting

Dit is een addendum op het Geetacs rapport gedateerd 27 januari 2021. Op 16 maart 2021 heeft het RIVM nieuwe emissiefactoren vastgesteld. De gevolgen daarvan zijn in dit addendum opgenomen op 22 maart 2021. Het blijkt dat de nieuwe emissiefactoren zodanig afwijken van de eerder vastgestelde dat de vulling van het SSRS wederom op losse schroeven komt te staan.

In september 2021 heeft TNO een whitepaper gepubliceerd, waarvan de conclusies op 21 september 2021 aanleiding gaven tot een aanvulling in dit addendum (zie bijlage). Het whitepaper geeft een reden waarom de verschoning van het wagenpark minder snel verloopt dan het beleid van de rijksoverheid suggereert. In het whitepaper bevestigt TNO de constatering van Geetacs dat de verschoning van het wagenpark genervalt.

1. Emissiefactoren 2021

Op 16 maart 2021 heeft het RIVM emissiefactoren voor het referentiejaar 2021 gepubliceerd¹. Deze zijn toegevoegd aan Afbeelding 3 uit het Geetacs rapport gedateerd 27 januari 2021.



Afbeelding 3: De door de overheid vastgestelde emissiefactoren voor NH₃ (links) en NO_x (rechts) voor het zichtjaar 2030, als functie van de maximumsnelheid, voor vier referentiejaren (die voor NH₃ in 2018 vallen samen met die in 2019).

2. Discussie

In het referentiejaar 2021 (de groene lijn) zijn de NH₃ emissiefactoren in het zichtjaar 2030 enigszins lager (circa 5%) dan in het referentiejaar 2020 (de rode lijn). Die voor NO_x zijn juist hoger geworden (circa 20%). Omdat de depositie uit wegverkeer in 2030 overheerst wordt door de NH₃ depositie, zullen deze twee effecten elkaar min of meer annuleren.

In het referentiejaar 2030 is het verschil tussen de NH₃ emissiefactoren bij 120 km/u en 100 km/u gelijk aan 0,0003 g/km. In 2020 was dat 0,0008 g/km. Door deze afname zal de “vulling” van het stikstofregistratiesysteem afnemen.

Het netto effect is dus dat de vulling van het SSRS in 2030 nu minder groot zal blijken dan tot voor kort werd verondersteld. Dit benadrukt eens te meer het onzekere karakter van het SSRS in 2030, in lijn met het betoog in het moederdocument.

In de Passende Beoordeling bij het Tracébesluit Ring Utrecht is een afboeking uit het SSRS gedaan, op 15 oktober 2020, om 17:08 uur. Met de nieuwe emissiefactoren is het maar de vraag of het SSRS voldoende bevat om die afboeking te kunnen dragen.

Bijlage

Het verloop van door de rijksoverheid vastgestelde emissiefactoren

In september 2021 heeft TNO een whitepaper gepubliceerd². Dit whitepaper gaf aanleiding tot onderstaande beschouwing, in verband met de opmerkingen die in het moederdocument³ in de bijlage waren opgenomen. Die luiden:

Hieronder is Afbeelding 8 uit het Geetacs rapport “Stikstofdepositie tgv Wegverkeer Logistiek Park Moerdijk” d.d. 10 augustus 2020, overgenomen. De afbeelding toont hoe elk jaar weer de emissiefactoren voor 2030 rond de 0,13 g/km worden verondersteld, maar ook hoe weinig van de verschoning van het wagenpark tot nu toe gerealiseerd is. In 2011 voorspelde de rijksoverheid dat de emissiefactor in 2020 ongeveer 0,17 g/km zou zijn; in 2020 bleek het 0,40 g/km te zijn, evenveel als in 2011. De bron van de data is de jaarlijkse publicatie door de rijksoverheid.

Het whitepaper geeft een belangrijke reden waarom de verschoning van het wagenpark zo te genvalt. De TNO-Nieuwsbrief over het whitepaper⁴ geeft een beknopte samenvatting van die redenen:

het eenzijdig stimuleren van de verkoop van nieuwe schone auto's leidt tot een verstoring van de tweedehandsmarkt.

Na een korte gebruiksperiode (vaak lease) verdwijnen een derde tot de helft van deze gesubsidieerde schone auto's naar het buitenland, omdat ze te duur zijn voor de Nederlandse occasionkoper. Die haalt zijn jonge, goedkopere, maar vaak minder schone tweedehandsauto liever uit het buitenland.

De emissiefactoren die de overheid voorschrijft zijn een gemiddelde over het wagenpark. De samenstelling van het wagenpark in 2030 wordt geprognoseerd op basis van het vigerend beleid. In de praktijk echter blijkt dus dat de beleidsmatige stimulering van schonere auto's niet wordt gerealiseerd, omdat schone auto's relatief vroeg in hun gebruiksperiode worden geëxporteerd en vervangen door geïmporteerde relatief vuile auto's.

Het whitepaper zegt onder andere:

*De ontwikkelingen die vergroening tegenwerken hangen in belangrijke mate samen met de huidige Autobelastingen. Ons onderzoek laat daarbij zien dat de **huidige milieueffecten van het wagenpark zodanig sterk zijn dat we steeds verder achterlopen op de Nederlandse milieudoelstellingen.***

De (door auteur dezes) vetgezette tekst bevestigt de constatering uit de bijlage bij het moederdocument: auto's worden niet zoveel schoner als de door de overheid voorgeschreven emissiecijfers suggereren.

²Schoon wagenpark vraagt om méér naast 'stekkersubsidie'

<https://publications.tno.nl/publication/34638614/VZVaLG/tno-2021-schoon.pdf>

³Geetacs rapport gedateerd 27 januari 2021

⁴<https://www.tno.nl/nl/over-tno/nieuws/2021/9/schoon-wagenpark-vraagt-om-meer-naast-stekkersubsidie/>