

Aan:  
de heer J.N. Kuipers

(i.a.a. de overige Statenleden)

Assen, 1 juni 2016

Ons kenmerk 22/3.1/2016000497

Behandeld door de heer E. Blaauw (0592) 36 58 08

Onderwerp: Beantwoording vragen ex artikel 41 Reglement van orde inzake 130 kilometer per uur op de A28

Geachte heer Kuipers,

In uw brief van 5 februari 2016 hebt u een aantal vragen gesteld over de invloed van de verhoging van de maximale snelheid op de A28 op de verkeersveiligheid en de gezondheid van mens en natuur. Voor de impact op de specifieke Drentse situatie hebben wij een nadere analyse van de onderliggende stukken van het Rijk uitgevoerd. Het ging hierbij om een omvangrijke hoeveelheid gegevens uit, onder andere, onderzoeken, plannen en besluiten op landelijk niveau. Uw vragen beantwoorden wij als volgt.

Vraag 1

Kunt u ons een samenvatting verschaffen van de effecten van de snelheidsverhoging in Drenthe op gebied van:

- A. verkeersveiligheid;
- B. geluidsoverlast;
- C. fijnstof;
- D. milieu?

Antwoord 1

A.

*Een verhoging van de snelheidslimiet gaat gepaard met een vergrote kans op ongevallen en op ernstigere ongevallen. Er is echter nog aanzienlijke onzekerheid over de precieze kwantificatie van het effect.*

*Het netwerk van autosnelwegen in Drenthe voldoet aan de door de minister gestelde veiligheidseisen voor het invoeren van deze snelheidsverhoging. Daarmee is de verwachting dat de verhoging niet zal leiden tot meer ernstige verkeersslachtoffers in Drenthe.*



*De introductie van de snelheidsverhoging zonder aanvullende maatregelen resulteert naar verwachting in een toename van het aantal verkeersslachtoffers met 3-7 doden en 17-34 ernstig gewonden op het totale autosnelwegennet van Nederland. Dit is vastgesteld op basis van het experiment dat is uitgevoerd op ca. 300 km van het autosnelwegennet, voorafgaand aan de invoering van de verhoging van de snelheidslimiet van 120 naar 130 km/u.*

*Dit negatieve effect op de verkeersveiligheid kan volgens het ministerie van I&M meer dan gecompenseerd worden door een gericht pakket van veiligheidsmaatregelen. Te denken valt aan in-/uitvoegstroken die worden verlengd en obstakels die worden weggenomen of afgeschermd.*

*Overigens bleek dat de gemiddelde snelheid van personenauto's bij de verhoging van 120 naar 130 km/h toeneemt met gemiddeld 3 km/h; de snelheid van het vrachtverkeer verandert niet.*

*B, C, D.*

*Uit onderzoek blijkt dat de verhoging van de maximale snelheid naar 130 km/u nergens langs wegen in beheer van het Rijk leidt tot overschrijding van de geldende geluidsproductieplafonds (gpp) (toename is kleiner dan 1 dB). De hoogte van de in 2012 ingevoerde plafonds geeft het Rijk een ontwikkelruimte (toename) van 1.5 dB zonder dat (extra) maatregelen nodig zijn.*

*Op basis van (in opdracht van het Rijk) uitgevoerde onderzoeken naar de impact op de luchtkwaliteit blijkt dat de verhoging van de maximum snelheid mogelijk is binnen de geldende normen.*

*Uit de doorrekening van het eindbeeld blijkt dat de extra CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van de snelheidsverhoging 0,4 miljoen ton per jaar bedraagt. Dit past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling van het kabinet van 20% (verwachte emissie 98,8 miljoen ton ten opzichte van de doelstelling van 104,6 miljoen ton in 2020).*

## Vraag 2

Gaat de snelheidsverhoging gepaard met extra uitstoot van stikstof en zo ja, hoeveel?

### Antwoord 2

*Bij de invoering van de PAS (Programma Aanpak Stikstof) is voor de snelheidsverhoging naar 130 km per uur voldaan aan de regelgeving voor de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. In de prognoses van het Programma Aanpak Stikstof 2015-2021 is te zien dat de gemiddelde stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer in de toekomst (zowel 2020 als 2030) sterk zal dalen ten opzichte van 2014. In de PAS is de maximumsnelheid van 130 km per uur als uitgangspunt gehanteerd bij het bepalen van de ontwikkeling van de stikstofdepositie door het wegverkeer op het hoofdwegennet. Ook met een maximumsnelheid van 130 km per uur zal de totale stikstofdepositie als gevolg van het wegverkeer dus nog steeds een sterke daling laten zien.*

*Het effect (op basis van onderzoek in opdracht van het Rijk) van de totale landelijke snelheidsverhoging is circa 1,7 kton per jaar voor de NOx-emissie en circa 0,4 Mton voor de CO2-emissie. Hierbij is uitgegaan van het eindbeeld van de snelhedenkaart (130 km per uur op circa 77% van het autosnelwegenet van Rijkswaterstaat), dat op termijn zal worden bereikt.*

*De verhoging per februari 2016, zoals die in Drenthe is uitgevoerd, heeft betrekking op een deel hiervan, namelijk 12% van de autosnelwegen.*

### Vraag 3

Heeft Rijkswaterstaat milieumaatregelen getroffen om de stikstofdepositie in Natura2000 gebieden te beperken? Zo ja, kunt u aangeven welke concrete maatregelen dat zijn?

### Antwoord 3

*Het PAS voorziet in generieke brongerichte maatregelen in de landbouw die een reductie aan stikstofdepositie in natuurgebieden bewerkstelligen. Generieke brongerichte maatregelen in andere sectoren zijn in het kader van het PAS niet voorzien. Wel laten andere sectoren, zoals het verkeer en consumenten, een autonome daling zien als gevolg van reeds vaststaand beleid. De monitoring van de uitvoering van de generieke bronmaatregelen is gekoppeld aan het beschikbaar komen van emissiedata van de Emissieregistratie en het Nederlands Emissiemodel voor Ammoniak. In 2017 zullen de resultaten voor 2015 en daarmee de omvang van de stikstofreductie bekend zijn. De resultaten zullen gebaseerd zijn op depositieberekeningen. Metingen worden gebruikt om de berekeningen van totale deposities te corrigeren, niet die van afzonderlijke bronnen en maatregelen.*

### Vraag 4

Gaat deze snelheidsverhoging ten koste van:

- A. de volksgezondheid;
- B. de effectiviteit van herstelmaatregelen voor de natuur;
- C. de ontwikkelingsruimte voor economische groei?

### Antwoord 4

A.

*Nee. De effecten vallen binnen de marges zoals beschikbaar zijn voor het bestaand beleid. Zie antwoord vraag 1 en 2.*

B.

*Nee. De PAS is zodanig opgezet dat tegelijkertijd bron- en herstelmaatregelen genomen worden en ontwikkelingsruimte wordt uitgegeven. Met monitoring wordt dit zorgvuldig gevolgd en waar nodig vindt bijsturing plaats. Wanneer blijkt dat de daling van stikstofdepositie achterblijft bij de prognose bij aanvang van het programma, zal op grond van een analyse van de oorzaken onderzocht moeten worden of de daling van de depositie nog steeds haalbaar is en of daarvoor bijsturing noodzakelijk is. Op dit moment is dat niet aan de orde.*

C.

*De kosten/batenanalyse die is uitgevoerd geeft een positief saldo van de netto in euro's omgezette maatschappelijke baten. Tegenover reistijdwinsten staan negatieve effecten op brandstofgebruik, veiligheid en milieu. Hierdoor wordt de resterende ontwikkelruimte wel kleiner.*

Vraag 5

Bent u bereid de onder IV genoemde effecten onder aandacht te brengen van de Minister van Infrastructuur en Milieu?

Antwoord 5

*Op dit moment bestaat daartoe gezien voorgaande geen aanleiding.*

Vraag 6

Bent u bereid om bij de Minister aan te dringen op (aanvullende) milieumaatregelen om de onder IV genoemde effecten te compenseren?

Antwoord 6

*Op dit moment bestaat daartoe gezien voorgaande geen aanleiding.*

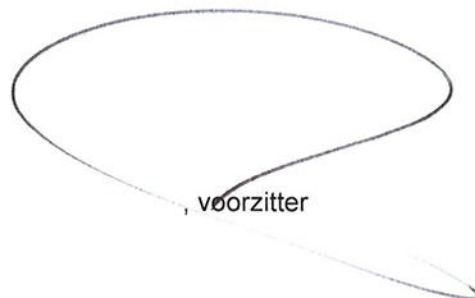
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, secretaris

mb/coll.



, voorzitter

# GROENLINKS

Aan de voorzitter van Provinciale Staten van Drenthe,

De heer J. Tichelaar  
Postbus 122  
9400 AC Assen

Onderwerp: Schriftelijke vragen ex artikel 41 RvO, inzake 130 op de A28

Amsterdam, 5 februari 2016,

Geachte heer Tichelaar,

In het artikel "Ecologisch' gasgeven op A28", Dagblad van het Noorden d.d. 5 februari 2016, staat te lezen dat met ingang van vandaag op het Drentse en Groningse deel van de A28 130 kilometer per uur mag worden gereden.

Er valt te lezen: "De invoering van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), een zeer ingewikkelde rekenmethode, stelt de beheerder in staat de snelheid te verhogen en, indien nodig, (milieu) maatregelen te treffen."

Op vragen van de journalist kan de woordvoester van Rijkswaterstaat echter niet aangeven welke concrete maatregelen er getroffen zijn.

GroenLinks maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid, gezondheid van mens en natuur.

Naar aanleiding hiervan heeft GroenLinks de volgende vragen aan het college van Gedeputeerde Staten:

- I. Kunt u ons een samenvatting verschaffen van de effecten van de snelheidsverhoging in Drenthe op gebied van:
  - A. verkeersveiligheid;
  - B. geluidsoverlast;
  - C. fijnstof;
  - D. milieu?
- II. Gaat de snelheidsverhoging gepaard met extra uitstoot van stikstof en zo ja, hoeveel?
- III. Heeft Rijkswaterstaat milieumaatregelen getroffen om de stikstofdepositie in Natura2000 gebieden te beperken? Zo ja, kunt u aangeven welke concrete maatregelen dat zijn?
- IV. Gaat deze snelheidsverhoging ten koste van:
  - A. de volksgezondheid;
  - B. de effectiviteit van herstelmaatregelen voor de natuur;
  - C. de ontwikkelingsruimte voor economische groei?
- V. Bent u bereid de onder IV genoemde effecten onder aandacht te brengen van de Minister van Infrastructuur en Milieu?
- VI. Ben u bereid om bij de Minister aan te dringen op (aanvullende) milieumaatregelen om de onder IV genoemde effecten te compenseren?

Namens de fractie van GroenLinks,

Hans Kuipers

