

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

632

Vragen van de leden **Van der Graaf, Dik-Faber** en **Bruins** (allen ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofverbindingen doorgaan dankzij «rekentruc» kabinet»* (ingezonden 16 juli 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 5 november 2020) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3682

Vraag 1

Kent u het bericht «Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofverbindingen doorgaan dankzij «rekentruc» kabinet»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de depositiereductie als gevolg van de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u op rijksnelwegen in 2019 is berekend zonder afkapgrens² bij 5 km?

Antwoord 2

De berekening van de effecten van de landelijke snelheidsverlaging overdag zijn in opdracht van het Ministerie van LNV, door het RIVM, uitgevoerd. Bij de berekening van de effecten van de landelijke snelheidsverlaging heeft het RIVM de effecten van de snelheidsverlaging tot een afstand van 5 kilometer van de weg berekend met SRM2. Met OPS is een berekening uitgevoerd van de cumulatieve effecten op meer dan 5 kilometer afstand van de wegvakken waar de snelheid is verlaagd of de verkeersintensiteiten wijzigen als gevolg van de snelheidsverlaging.

¹ EenVandaag, 14 juli 2020, Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij «rekentruc» kabinet (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/verbreden-snelwegen-kan-ondanksstikstofcrisis-doorgaan-dankzij-rekentruc-kabinet/>)

² Afkapgrens zoals bedoeld en gedefinieerd in het Eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen (Commissie-Hordijk)

Vraag 3

Klopt het dat de depositietoename als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u op rijkssnelwegen in 2011 is berekend met afkapgrens?

Antwoord 3

Bij de depositieonderzoeken naar de effecten van verhoging van de snelheid naar 130 km/uur is in 2011 uitgegaan van het rekenmodel SRM2. Dit rekenmodel is niet alleen nu, maar was ook destijds (ruim vóór de inwerking-treding van het PAS) de best geschikte rekenmethode voor berekening van de depositiebijdrage van wegverkeer. De onderzoeken zijn uitgevoerd om te beoordelen of sprake was van negatieve effecten door de snelheidsverhoging op de betreffende trajecten voor stikstofdepositie gevoelige habitattypen/soorten in Natura 2000-gebieden.

Vraag 4

Is het zo dat bij depositietoenames als gevolg van verhogingen van de maximumsnelheid sinds 2011 altijd is gerekend per traject rijkssnelweg, met afkapgrens en beperkt tot nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden?

Antwoord 4

Nee, zie ook het antwoord op vraag 5.

Vraag 5

Kunt u voor alle verhogingen van de maximumsnelheden op rijkssnelwegen sinds 2011 in een tabel *per traject* rijkssnelweg aangeven in welk jaar is besloten tot verhoging van de maximumsnelheid, met welk stikstofmodel de depositietoename is berekend en met welke afkapgrens is gerekend?

Antwoord 5

Ten behoeve van de snelheidsverhoging in 2012 zijn de stikstofeffecten berekend op stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden en beschermde natuurmonumenten binnen 3 km van de weg.

De daar opvolgende verkeersbesluiten zijn allen vastgesteld tijdens het PAS. Voor deze verkeersbesluiten is niet projectspecifiek gerekend op Nederlandse Natura 2000-gebieden. De reden hiervoor was tweeledig:

- LNV als bevoegd gezag beschouwde een verhoging van de maximumsnelheid niet als een vergunningplichtige activiteit.
- Het PAS hanteerde het eindbeeld van de snelheidsverhoging als uitgangspunt bij het berekenen van de totale deposities in zichtjaar 2030. De totale depositie die het hoofdwegennet veroorzaakte in 2030 hield dus rekening met alle MIRT-projecten met een voorkeursalternatief, autonome groei en 130 km/uur (waar dit mogelijk was op basis van verkeersveiligheid). De ontwikkeling van de totale depositie in Nederland, inclusief de depositiebijdrage van het hoofdwegennet, was passend beoordeeld. Het verhogen van de snelheid op trajecten waar destijds nog geen 130 km/uur gold als maximumsnelheid, maar waar dit (uiteindelijk) wel was voorzien, werd in het PAS beschouwd als een autonome ontwikkeling. Voor het vaststellen van de depositiebijdrage van het hoofdwegennet aan de totale landelijke deposities werd landsdekkend gerekend. Dat was mogelijk, omdat de bijdragen niet herleidbaar hoefden te zijn tot een specifiek wegtraject.

In de uitvoeringspraktijk voorafgaand aan het PAS werd in beginsel altijd uitgegaan van een maximum rekenafstand van 3 kilometer tot de weg in onderzoeken naar de effecten voor deposities. Als sprake was van de aanleg van een nieuwe weg of projecten zeer grote effecten op de verkeersbewegingen hadden, werd een rekenafstand van 5 km gehanteerd.

Deze afbakening van 3 km was mede gebaseerd op een literatuurstudie van het destijds meest actueel beschikbare internationaal empirisch ecologisch onderzoek naar de effecten van wegen op vegetatie.³

De snelheidsverhoging in 2012 betrof alle snelwegen met uitzondering van de wegvakken waarvoor destijds een verkeersbesluit met een lagere maximum

³ Schaffers, A.P. Effectafstand van stikstof uit verkeersemissies op de vegetatie; een inventarisatie van de literatuur. Wageningen University, 2010

snelheid is vastgesteld, zie https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/verkeersbesluiten_tot_afwijking_van_de_maximumsnelheid_van_130_km_h_2012/documenten/

De trajecten waarop in 2016 en 2017 de maximum snelheid is verhoogd, zijn te vinden op www.platformparticipatie.nl:

- <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/verhoging-maximumsnelheid-delen-van-autosnelwegen/verkeersbesluit/>
- <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/verhoging-maximumsnelheid-a2-a12/verkeersbesluit/>
- <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/verhoging-maximumsnelheid-a2-a7-a12-a15-en-a28/verkeersbesluit/>

Vraag 6

Hoe groot is de berekende depositiereductie als gevolg van de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u op rijksnelwegen in 2019 met en zonder afkapgrens?

Antwoord 6

De effecten van de verlaging van de maximumsnelheid op autosnelwegen overdag naar 100 km/uur is berekend voor zichtjaren 2021 en 2030. Deze berekeningen zijn begin 2020 uitgevoerd door RIVM⁴. Er is gekozen voor zichtjaar 2021 omdat dit het eerste volledige kalenderjaar is na realisatie van de maatregel. De doorkijk naar 2030 is gemaakt om inzicht te geven in de verandering in het effect van de snelheidsverlaging als gevolg van verschooning van het wagenpark (door de aanscherping van Europese emissienormen voor nieuwe wegvoertuigen).

De gemiddelde depositiereductie berekend met SRM2 is in 2021 0,27 mol/ha/j en in 2030 0,14 mol/ha/j. Hierbij is de depositiereductie berekend binnen 5 km van de wegvakken met een snelheidsverlaging en/of een wijziging van intensiteiten, gemiddeld over alle stikstofgevoelige hectaren in Nederlandse Natura 2000-gebieden.

De gemiddelde depositiereductie berekend met een combinatie van SRM2 en OPS op alle stikstofgevoelige hectaren in Nederlandse Natura 2000-gebieden is in 2021 1,93 mol/ha/j en in 2030 0,81 mol/ha/j.

Vraag 7

Hoe groot is de berekende depositietoename als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u op rijksnelwegen in 2011 met en zonder afkapgrens?

Antwoord 7

Bij de depositieonderzoeken naar de effecten van verhoging van de snelheid naar 130 km/uur is in 2011 uitgegaan van het rekenmodel SRM2. Dit rekenmodel is niet alleen nu, maar was ook destijds de best geschikte rekenmethode voor berekening van de depositiebijdrage van wegverkeer. De onderzoeken zijn uitgevoerd om te beoordelen of sprake was van negatieve effecten door de snelheidsverhoging op de betreffende trajecten voor stikstofdepositie gevoelige habitattypen/soorten in Natura 2000-gebieden. De veranderingen in de depositiebijdrage door wegverkeer als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid zijn afhankelijk van het traject. Voor een overzicht van de berekende effecten verwijs ik naar de bij vraag 5 genoemde rapporten over 2012. De stikstofeffecten zijn berekend op stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden en beschermde natuurmonumenten binnen 3 km van de weg. Er zijn geen berekeningen uitgevoerd van depositiebijdragen zonder maximale rekenafstand. Op afstanden van meer dan enkele kilometers is de berekende depositiebijdrage niet meer herleidbaar tot een individueel traject.

Vraag 8

Kunt u bevestigen dat met de gekozen systematiek (namelijk: wel een afkapgrens bij verhoging maar geen afkapgrens bij verlaging van de maximumsnelheid) *boekhoudkundige* besparing op stikstofdepositie wordt

⁴ https://www.aerius.nl/files/media/notitie_effect_snelheidsverlaging_op_rijkswegen.pdf

gerealiseerd met twee identieke maar tegengestelde besluiten over de maximumsnelheid?

Antwoord 8

De effecten van de landelijke snelheidsverlaging naar 100 km/uur overdag en de methode waarmee deze effecten zijn berekend staan los van de destijds berekende effecten als gevolg van de snelheidsverhoging. Er is geen sprake van een besparing van ruimte.

Van de ruimte als gevolg van de snelheidsverlaging komt 30% ten goede aan de natuur en komt 70% beschikbaar voor woningbouwplannen en MIRT-projecten. Op het moment van toedelen van ruimte aan deze projecten zal verzekerd moeten zijn dat niet meer ruimte wordt toebedeeld dan beschikbaar is. In verband met de vergunningverlening kan niet meer ruimte worden toebedeeld dan beschikbaar is.

De besluiten zijn niet identiek. De snelheidsverhoging had betrekking op de maximumsnelheid gedurende het gehele etmaal, terwijl de snelheidsverlaging betrekking heeft op de maximumsnelheid overdag. De snelheidsverlaging had betrekking op een groter aantal wegvakken dan de snelheidsverhoging. Ook de verandering in de maximumsnelheid verschilt. Op bepaalde trajecten waar de maximumsnelheid was verhoogd van 120 naar 130 km/uur, is nu bijvoorbeeld de snelheid verlaagd van 130 naar 100 km/uur.

Vraag 9 en 10

Hoeveel besparing op stikstofdepositie levert het boekhoudkundig op wanneer de maatregel tot het verlagen van de maximumsnelheid naar 100 km/u wordt ingevoerd (berekening zonder afkapgrens) en daarna weer wordt teruggedraaid (berekening met afkapgrens)?

Wanneer de exercitie in vraag 9 iedere dag een keer wordt herhaald, na hoeveel dagen heeft Nederland dan boekhoudkundig geen stikstofprobleem meer?

Antwoord 9 en 10

Boekhoudkundig de snelheid verlagen dan wel verhogen om zo het stikstofprobleem op te lossen is juridisch en ecologisch geen optie. Deze optie is dan ook niet doorgerekend.