

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

1271

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Staatssecretaris van Economische Zaken over *de implicaties van het bericht volgend jaar op meer wegen 130 kilometer per uur* (ingezonden 13 november 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Dam** (Economische Zaken), mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 26 januari 2016).

Vraag 1

Wat is de basis waarop besloten is dat extra stikstofuitstoot door de snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur verantwoord is?¹ Hoe is vastgesteld dat de hoeveelheid stikstof die extra uitgestoten gaat worden door de verhoging naar 130 kilometer per uur al gewonnen is door stikstofreductie uit de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)?

Antwoord 1

Met de invoering van de PAS wordt 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.

Vraag 2, 3

Hoeveel stikstof wordt er naar uw verwachting extra geproduceerd per jaar door de recentelijk aangekondigde verhoging naar 130 kilometer per uur? Hoeveel extra CO₂-uitstoot verwacht u per jaar door de verhoging naar 130 kilometer per uur?

¹ <http://nos.nl/artikel/2067188-volgend-jaar-op-veel-meer-wegen-130-km-u.html>
<http://nos.nl/artikel/2067244-130-km-u-milieudefensie-fel-tegen-veilig-verkeer-voor.html>

Antwoord 2, 3

In het onderzoek dat is bijgevoegd in de Kamerbrief van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 28 november 2011², is aangegeven dat het effect van de totale landelijke snelheidsverhoging circa 1,7 kton per jaar bedraagt voor de NO_x-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 autosnelwegennet van Rijkswaterstaat), dat op termijn zal worden bereikt. De voorgenomen verhoging per februari 2016 heeft betrekking op een deel hiervan, namelijk 12% van de autosnelwegen.

Vraag 4

Hoeveel stikstofreductie was op 1-11-2015 reeds gerealiseerd door de PAS? Wat was de bron van de realisatie en hoe is dit berekend? Zijn hier metingen aan te pas gekomen? Wat is de onzekerheidsmarge in de berekening en wordt dit verdisconteerd?

Antwoord 4

De generieke brongerichte maatregelen in de landbouw die in het kader van de PAS genomen worden zorgen voor stikstofreductie. Generieke brongerichte maatregelen in andere sectoren zijn in het kader van de 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.

Voor het antwoord op de vraag over de onzekerheidsmarge verwijs ik u naar het antwoord op vragen 16 tot en met 18.

Vraag 5

Is er stikstofruimte uitgegeven die nog niet gerealiseerd is? Zo nee, hoe wordt voorkomen dat stikstofruimte uitgegeven gaat worden die nog niet gerealiseerd is?

Antwoord 5

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. In de PAS is de toedeling van ontwikkelingsruimte verdeeld over de eerste en tweede helft van het tijdvak van zes jaar. In de eerste helft van het tijdvak van het programma is 60% van de ontwikkelingsruimte voor segment 2 (vrije ontwikkelingsruimte) beschikbaar en in de tweede helft is dat 40%. Dit biedt de mogelijkheid tot bijsturing.

Vraag 6

Hoe wordt de uitgifte van PAS ontwikkelruimte gemonitord en hoe komt deze informatie naar de Tweede Kamer? Wanneer is de evaluatie gepland? Hoeveel PAS ontwikkelruimte is reeds uitgegeven? Graag uitsplitsen per sector.

Antwoord 6

Ten behoeve van de vergunningverlening is het nodig om op ieder moment inzicht te hebben in de beschikbaarheid van depositie- en ontwikkelingsruimte. Deze informatie is op ieder moment in AERIUS Register raadpleegbaar. Jaarlijks wordt de stand van zaken opgenomen en in de monitoringsrapportage vastgelegd. De eerste integrale monitoringsrapportage is voorzien in december 2016.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 646, nr. 13/blg-142118

Een tussenevaluatie van het programma wordt in het derde jaar na inwerkingtreding (2018) uitgevoerd. In de tweede helft van 2016 zal een eerste evaluatie van het eerste jaar van de PAS plaatsvinden. Deze zal vooral het karakter hebben van een voortgangsrapportage. Ontwikkelingsruimte wordt toegedeeld per hectare en is voor iedere hectare verschillend. Een overzicht van de uitgegeven ontwikkelingsruimte is daarom omvangrijk. Om toch een beeld te geven van de activiteiten waar depositie- en ontwikkelingsruimte is toegedeeld geef ik een overzicht van de gemelde en (in ontwerp) vergunde emissies per sector (stand van zaken op 23 november 2015):

- landbouw: 2,6 kton ammoniakemissies;
- energie, industrie en afvalverwerking: 0,7 kton aan NO_x emissies;
- verkeer en vervoer: 0,3 kton NO_x emissies.

Vraag 7, 8

Hoe heeft de recente rechterlijke uitspraak in de Urgenda klimaatzaak bijgedragen aan de besluitvorming om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 kilometer per uur?

Hoe verwacht u de noodzakelijke CO₂ reductie te behalen met het verhogen van de maximum snelheid? Wilt u in uw antwoord concrete getallen opnemen over de noodzakelijke en gerealiseerde CO₂ reductie?

Antwoord 7, 8

Met verhoging van de maximumsnelheid wordt uitvoering gegeven aan het vastgestelde kabinetsbeleid. Met betrekking tot de reductie van CO₂ bij realisatie van het voorgenomen beleid is in de «Kabinetsaanpak Klimaatbeleid op weg naar 2020»³ aangegeven: «In 2020 zal de totale broeikasgasuitstoot in Nederland (ETS en niet-ETS) ongeveer 19% lager zijn dan in 1990. Het SER-Energieakkoord leidt bij volledige uitvoering in 2020 tot een reductie van de emissie van broeikasgassen van 21% ten opzichte van 1990. De Rechtbank Den Haag heeft in zijn uitspraak van 24 juni bepaald dat de Staat de emissies van broeikasgassen moet beperken tot 25% ten opzichte van 1990».

In de kabinetsreactie op het vonnis Urgenda/Staat⁴ is aangegeven dat het kabinet in de eerste helft van 2016 zijn standpunt zal toesturen over de uitkomsten van het Interdepartementale Beleidsonderzoek «Effectiviteit IBO CO₂ reductiemaatregelen» en daarbij tevens zal aangeven welke vervolgstappen zullen worden genomen in het kader van het klimaatbeleid.

Vraag 9

Heeft u in uw afweging om de maximumsnelheid en de CO₂-uitstoot te verhogen de recent aan het licht gekomen fraude van Volkswagen meegenomen en de bijbehorende correctie van de CO₂- en fijnstof uitstoot?

Antwoord 9

Bij de snelheidsverhogingen worden voor luchtkwaliteit modellen gehanteerd waaraan gemeten emissies op gebied van de auto's op de weg onder praktijkomstandigheden ten grondslag liggen. Ook bij de toetsing van de CO₂-emissies wordt uitgegaan van praktijkomstandigheden. Derhalve zijn de beschikbare emissiecijfers gehanteerd.

Vraag 10

Wat is uw reactie op de berekening van Milieudefensie dat de verhoging van de maximumsnelheid op de A2 zorgt voor bijna 50% extra uitstoot stikstofdioxide?⁵

Antwoord 10

De genoemde cijfers hebben betrekking op de emissiefactoren voor licht verkeer bij vrije doorstroming in het peiljaar 2015. Voor zwaar verkeer en bij congestie treedt dit verschil niet op, en het verschil wordt naar verwachting

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 32 813, nr. 118

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, 32 813, nr. 103

⁵ <https://milieudefensie.nl/luchtkwaliteit/nieuws/verhoging-maximumsnelheid-a2-zorgt-voor-bijna-50-extra-uitstoot-stikstofdioxide>

ook kleiner in toekomstige jaren. Extra emissie van stikstofdioxide (NO₂) door het verkeer betekent niet dat dit zich in gelijke mate vertaalt in de totale concentratie stikstofdioxiden in de lucht. Andere bronnen zijn hierop ook van invloed.

De jaarlijkse monitoring van de luchtkwaliteit binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) laat zien dat de concentraties stikstofdioxide langs het rijkswegennet zodanig zijn, dat overal binnen de wettelijke normen voor luchtkwaliteit wordt gebleven. Het algehele beeld is dat de luchtkwaliteit de komende jaren alleen maar verder verbetert, waarmee de trend van de afgelopen jaren wordt doorgezet. Het vermoeden dat Milieudefensie uit in het betrokken artikel dat de verhoging van de maximumsnelheid zal leiden tot nieuwe overschrijdingen van de stikstofdioxidenorm deel ik dan ook niet. Met de jaarlijkse monitoring van het NSL houdt de Minister van Infrastructuur en Milieu echter een vinger aan de pols.

Vraag 11

Wat is uw reactie op het advies van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) om de maximumsnelheid te verlagen om de klimaatdoelstellingen te behalen?

Antwoord 11

Ik verwijs u hiervoor naar de antwoorden op vraag 7 en 8.

Vraag 12

Wat is het gevolg voor de gezondheid van omwonenden van de verhoogde fijnstof uitstoot (PM2.5) van 3 tot 9 procent? Kunt u dit weergeven in gedorven levensdagen en gedorven gezonde levensdagen?

Antwoord 12

De snelheid wordt alleen verhoogd, indien blijkt dat wordt voldaan aan de milieunormen. Daartoe wordt getoetst aan grenswaarden die tot stand gekomen op basis van onder meer de effecten ervan op de gezondheid. Deze grenswaarden vormen dan ook het toetskader bij de verkeersbesluiten tot snelheidsverhoging aangezien dat het niveau is op basis waarvan het vastgestelde beleid is gebaseerd, zoals dat eerder ook is voorgelegd aan de Tweede Kamer.

Derhalve worden er bij de besluiten tot lokale snelheidsverhoging geen schattingen gemaakt in termen van gederfde levensdagen.

Vraag 13

Heeft er overleg plaatsgevonden met de gemeenten in de nabijheid van de snelwegen die met extra CO₂ en stikstof geconfronteerd worden?

Antwoord 13

Het voornemen voor snelheidsverhogingen wordt kenbaar gemaakt door middel van openbare (ontwerp)verkeersbesluiten waarop belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen. Alle gemeenten in de nabijheid van trajecten waar verhoging van de maximumsnelheid plaatsvindt, worden hierover bovendien per brief geïnformeerd.

Vraag 14

Kunt u aangeven hoeveel de rijtijdwinst met de verhoging van 120 naar 130 kilometer per uur op het traject tussen Amsterdam en Utrecht ten hoogste bedraagt?

Antwoord 14

Een voertuig dat het traject Holendrecht–Maarssen (lengte ca. 20 km) aflegt met 130 km per uur kan een reistijdwinst behalen van circa 2¼ minuut ten opzichte van een voertuig dat hetzelfde traject met 100 km per uur aflegt. Gelet op de grote hoeveelheid verkeer en het te verwachte grote aandeel van bestuurders dat op dit brede deel van de A2 gebruik zal maken van de mogelijkheid om 130 te kunnen rijden, zal de totale jaarlijkse reistijdwinst aanzienlijk zijn.

Vraag 15

Hoeveel meetpunten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit zijn relevant en worden gebruikt in AERIUS? Kunt u dit uitsplitsen naar NH_3 en NO_x ? Hoe wordt er omgerekend om de verschillende metingen vanuit Meetnet Ammoniak in Natuurgebieden en Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit te synchroniseren?

Antwoord 15

AERIUS maakt gebruik van het Operationele Prioritaire Stoffen(OPS) model. Voor de kalibratie van het OPS-model worden metingen van het RIVM, DCMR en GGD-Amsterdam gebruikt. Voor de stikstofdioxide-concentratie zijn dit 36 tot 41 locaties, voor de ammoniakconcentratie 30 locaties en voor de concentraties van ammonium en nitraat in aerosol 4 tot 7 en in regenwater 6 tot 11 locaties. De ammoniakconcentraties zijn een combinatie van 6 locaties in het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit (LML) en 24 gebieden in het Meetnet Ammoniak in Natuurgebieden (MAN). De metingen uit het MAN worden geïjkt aan de LML metingen. Zo wordt er voor gezorgd dat er geen methodisch verschil zit tussen de MAN en de LML-metingen.

Vraag 16, 17, 18

Van welke onzekerheidsmarge gaat u uit bij interpretatie van de uitkomsten uit AERIUS en in hoeverre en hoe zijn onzekerheidsmarges al ingebouwd in AERIUS zelf?

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) schrijft dat de onzekerheden in depositieberekeningen van stikstof op een vierkante kilometer ca. 70% bedragen; is dit nog steeds de onzekerheidsmarge waarmee gerekend moet worden? Zo nee, op welke nieuwe rapporten en inzichten is dit gebaseerd?⁶

Wordt met de uitgifte van PAS ruimte rekening gehouden met een onzekerheidsmarge en zo ja, met welk percentage?

Antwoord 16, 17, 18

In AERIUS wordt uitgegaan van gedetailleerde brongegevens, waardoor de onzekerheid in de berekende absolute depositiebijdragen van plannen en projecten naar verwachting enkele tientallen procenten afwijken van de werkelijke depositie. De onzekerheidsmarge van 70% waarover het RIVM schrijft heeft betrekking op de Grootschalige Depositiekaarten Nederland. Er zijn geen inschattingen gemaakt van de specifieke onzekerheden in AERIUS. Onzekerheden zijn inherent aan het gebruikte model en de onzekerheid in de invoergegevens. In het kader van de PAS wordt de berekende depositiebijdrage van activiteiten vergeleken met de beschikbare ontwikkelingsruimte. Dit betekent dat de absolute depositie minder relevant is en de onzekerheden kleiner.

Met monitoring wordt gevolgd of de stikstofdepositie en de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden zich ontwikkelen overeenkomstig aannames die ten grondslag liggen aan de PAS en of de uitvoering verloopt zoals in het programma is vastgelegd. Indien blijkt dat de instandhoudingsdoelen in gevaar komen, vindt bijsturing plaats.

⁶ Toelichting Depositieberekeningen AERIUS, RIVM, 23-9-2011, p 10