

Aan:

Dhr. Dercksen (PVV)
04/21/20

DOMEIN

LLO

In afschrift aan:

Provinciale Staten van Utrecht

DATUM

NUMMER 820C9EF3

UW BRIEF VAN 03/25/20

UW NUMMER 82096DA6

BIJLAGE geen

CONTACTPERSOON

M. Blomsma

DOORKIESNUMMER

0618300486

E-MAILADRES

Mark.blomsma@provincie-utrecht.nl

ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN

Verscheidene aspecten van de stikstofproblematiek

Geachte heer Dercksen,

Toelichting:

Op 25 maart 2020 ontvingen wij de door u ingezonden schriftelijke vragen namens de fractie PVV aangaande verscheidene zaken omtrent de stikstofproblematiek, waaronder het rapport van de commissie Hordijk. Middels deze brief beantwoorden wij uw vragen.

1. Nu ook de commissie aanbeveelt om de modellen te valideren met o.a. meer uitgebreide metingen is het onbestaanbaar dat voordat die metingen zijn gedaan in individuele gevallen te komen tot beleid, o.a. het uitkopen van agrariërs met zuur verdiend belastinggeld. De conclusie is anders onvermijdbaar dat het saneren van de agrarische sector een doel op zich is. Bent u dat met de PVV-fractie eens? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee. In het rapport 'Niet uit de lucht gegrepen' wordt gesteld dat de 'werkwijze en modellen doelgeschikt' zijn. Meer specifiek: 'geschikt voor het meten en rekenen van de concentratie en depositie van stikstofverbindingen'. Doelgeschikt houdt in dat deze geschikt zijn als basis voor het beleid.

2. De eerder door ons gepresenteerde studie van Jan Klaas Santing, is de manier om te komen tot feitelijk vaststellen van de deposities in Natura2000 gebieden en de mate van opname door vegetatie. Tevens lijkt het financieel gezien te gaan om een buitengewoon overzichtelijke onderzoek. Heeft u navraag gedaan waarom er geen vervolg gegeven is aan dit onderzoek? Is aanvullend onderzoek van hogerhand aangemoedigd of juist niet?

Antwoord:

De Universiteit Wageningen (WUR) en andere onderzoeksinstituten hebben een onafhankelijke status en bepalen zelf hun onderzoeksagenda.

3. De hoogleraar van de betreffende WUR-vakgroep was trots op dit stikstof-meetwerk van zijn mensen en, ondanks dat het nog niet wetenschappelijk was gepubliceerd, kwam er toestemming van de professor om alvast een deel te publiceren in een vakblad. Waarom is dat uiteindelijk toch niet gebeurd?

Antwoord:

Wij zijn niet op de hoogte van de interne afwegingen van WUR of vakbladen over het al dan niet publiceren van onderzoek of artikelen.

4. Is het OPS(Aerius)-model wetenschappelijk getoetst? Zo ja, waar kunnen wij die onderbouwing vinden? Zo nee, hoe kan het dan uitgangspunt van beleid zijn?

Antwoord:

Ja. Zie <https://www.aerius.nl/nl/reviews#internationaal> . Er zijn in 2013 en 2015 wetenschappelijke internationale reviews uitgevoerd. De resultaten van deze reviews waren overwegend positief.

5. U geeft aan dat: "het onderwerp van de discussie de hardheid van de conclusies was en de kwaliteit van de uitgevoerde "potproeven"". Over welke discussies gaat het? Hoe bestaat het dat er dan geen vervolgonderzoek heeft plaatsgevonden?

Antwoord:

Zie antwoord onder 2.

6. De provincie Utrecht heeft een beperkt aantal Natura2000 gebieden. Wat zou het bij benadering kosten om deze metingen in overleg met zowel de sector als (bijvoorbeeld) de WUR uit te voeren?

Antwoord:

In haar kamerbrief van 4 oktober 2019 heeft de Minister van LNV toegezegd het bestaande meetnet uit te breiden. Wij achten het niet noodzakelijk hier een eigen meetnetwerk naast te onderhouden.

7. M.u.v. het noordwesten van onze provincie liggen de Natura2000-gebieden ver af van de snelweg. Hoe ver reikt de stikstofuitstoot van het autoverkeer van de snelweg? Is dat alleen volgens de modellen (die rammelen) of is dat gemeten?
Volgens het Aerius-model reikt de stikstof die auto's uitstoten slechts 5 kilometer. Het bereikt dus onze Natura2000-gebieden niet, m.u.v. het eerder genoemde gebied. Waarom zouden initiatiefnemers dan bij de provincie een natuurvergunning moeten aanvragen? Is het niet beter om aan te geven voor welke locaties dat wel noodzakelijk is? Kunnen we daarmee niet een heleboel administratieve rompslomp voorkomen?

Antwoord:

De stikstofoxiden die worden uitgestoten door verkeer op (snel)wegen worden berekend in AERIUS met behulp van de SRM2 rekenmethodiek. Hieruit volgt ook het 5 km afstandscriterium zoals voortvloeit uit de beschrijving van SRM2 in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Ook voor initiatiefnemers waarvan het project slechts stikstofdepositie uitstoot via verkeersbewegingen (en dus géén andere stikstofbronnen) geldt deze 5 km afstand. Initiatiefnemers zullen in dat geval bij doorrekening van een project in AERIUS op een afstand van meer dan 5 km van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden geen effect berekenen en er is dan ook geen sprake van vergunningplicht.

8. Is al GEMETEN hoeveel minder stikstofuitstoot er is neergedaald als gevolg van de corona-crisis en de daarmee gepaard gaande beperktere automobiliteit? Hoeveel ruimte heeft dat in de modellen gegeven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Er vinden continu metingen plaats middels de bestaande meetnetwerken waarover wij uw Staten eerder geïnformeerd hebben. Er kan in principe alleen stikstofruimte worden ingezet voor nieuwe ontwikkelingen indien die ruimte voortvloeit uit specifiek daarvoor uitgevoerde bronmaatregelen. Het Rijk onderzoekt de mogelijkheden om eventuele stikstofwinst om te zetten in groeiruimte.

9. Onder automobilisten bestaat grote weerstand tegen de snelheidsverlaging aangezien het geen enkel meetbaar effect heeft. In hoeverre is vastgesteld of automobilisten daadwerkelijk langzamer zijn gaan rijden? Hiermee bedoelen wij feitelijk en niet in fictieve (Aerius-) modellen? Als dat niet gemeten wordt, is het dus niet aangetoond dat er minder uitstoot is geweest. Hoe gaat u daar mee om?

Antwoord:

De handhaving op de snelheid ligt bij de Landelijke Eenheid van de politie. Controle op de feitelijke effecten van de snelheidsverlaging is aan het Rijk, die deze bronmaatregel ook heeft doorgevoerd.

10. In hoeverre wordt er gecontroleerd of automobilisten niet om gaan rijden vanwege de snelheidsverlaging waardoor er mogelijk meer kilometers worden afgelegd? Is het niet zo dat vanwege een meer volatiele snelheid op lokale en provinciale wegen er dan juist meer uitgestoten wordt dan op de snelweg? Zit dit in het model?

Antwoord:

Met omrijd-effecten is rekening gehouden. Dit heeft er in geresulteerd dat er op een aantal plekken in Nederland minder ruimte in het stikstofregistratiesysteem zit naar aanleiding van de snelheidsverlaging.

11. Waarom wordt er beleid gebaseerd op modellen waarop de onderzoekscommissie zeer kritisch was en die nog nader onderzocht en onderbouwd moeten worden?

Antwoord:

Zie antwoord onder 1.

12. Knappen de plantjes al lekker op van de snelheidsverlaging?

Antwoord:

In de meeste gebieden is er sprake van een situatie met een relatief groot stikstofoverschot. De snelheidsverlaging beperkt dit overschot, maar neemt de negatieve effecten niet volledig weg. Daarvoor is het overschot te groot. Er is dus sprake van verminderde schade.

Daarnaast dient de snelheidsverlaging niet alleen ter vermindering van de stikstofdepositie, maar ook om ruimte te creëren voor woningbouw via het stikstofregistratiesysteem. Dit heeft reeds geleid tot de eerste vergunningaanvragen in Utrecht.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen