

## Schriftelijke vragen van de GroenLinks staten-fractie

### Betreft: Veiligheid en overlast Brabantse verkeerswegen

's-Hertogenbosch, 3 december 2015

Geacht College,

Op donderdag 26 november jl. kwam het Verbond van Verzekeraars voor de eerste keer met een Risicomonitor Verkeer. Uit deze monitor kwam naar voren dat net als in de meeste andere provincies ook in Noord-Brabant het verkeersrisico is gedaald. Tegelijkertijd bleek dat Noord-Brabant het hoogste verkeersrisico van Nederland heeft, op de voet gevolgd door Limburg. De Randstad-provincies scoren beduidend gunstiger met een lager verkeersrisico. Als risicofactor noemt het Verbond de laagstaande zon tijdens de spits.

Naar aanleiding van de publicatie van de Risicomonitor Verkeer 2015 heeft de fractie van GroenLinks de volgende vragen:

1. Herkent u de cijfers uit de Risicomonitor Verkeer 2015? Wat is naar uw inschatting de reden dat Noord-Brabant het hoogste verkeersrisico kent?
2. Kunt inzage geven in het verkeersrisico van Brabantse wegen, uitgesplitst naar lokale, provinciale en rijkswegen? En heeft u zicht op de oorzaken en typen ongevallen onderscheiden naar deze wegen?
3. Weet u of en in welke mate de verhoogde maximumsnelheid (130 km/h) op snelwegen bijdraagt aan de relatief hoge risico-score van de Provincie Noord-Brabant?

Recent is er onder andere in het Brabants Dagblad aandacht besteed aan de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid op trajecten van verschillende Brabantse snelwegen<sup>1</sup>. Vanaf 5 februari 2016 mag op meer snelwegen in Noord-Brabant 130 km/h worden gereden. Het gaat globaal om de A2 tussen Den Bosch en Eindhoven, delen van de A58 bij Tilburg, de A59 tussen Waalwijk en de A27 en de A27 tussen Breda en Gorinchem. Ook naar aanleiding van deze berichtgeving heeft de fractie van GroenLinks enkele vragen:

1. Is bij u bekend dat uit onderzoek van verkeersdeskundige Hornman (NHTV Breda) en studies van Veilig Verkeer Nederland (VVN) en Milieudefensie blijkt dat de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h:
  - a. Nagenoeg niet leidt tot een kortere reistijd op de relatief korte trajecten in Brabant (Hornman)?
  - b. Juist leidt tot meer stremmingen in het verkeer, mede omdat het relatieve snelheidsverschil met vrachtwagens toeneemt (Hornman)?
  - c. Leidt tot grotere consequenties bij een ongeluk (VVN)?
  - d. Leidt tot een exponentiële stijging van het brandstofverbruik en tot een stijging van de uitstoot van stikstofdioxide met 27% wanneer de snelheid van 120 naar 130 km/h gaat (Milieudefensie)?
2. Hoe verhoudt zich voorgaande informatie tot de wens van GS om:
  - a. De doorstroming op wegen te vergroten en files te verminderen?
  - b. De veiligheid van de Brabantse wegen te vergroten?

---

<sup>1</sup> *Brabantse automobilisten profiteren van snelheidsverhoging naar 130*, Brabants Dagblad, 5 november 2015  
*We mogen harder rijden, maar we gaan niet sneller*, Brabants Dagblad, 6 november 2015

- c. De luchtkwaliteit in Noord-Brabant te verbeteren en geluidsoverlast te beperken?
3. Uit gegevens van Telos (2011) blijkt voorts dat transport voor 22% verantwoordelijk is voor het Brabantse energieverbruik. Bent u met ons van mening dat het terugbrengen van de maximumsnelheid tot 120 km/h past bij de klimaatambitie van het College om de opwarming van de aarde te maximeren op 2 graden Celsius? Bent u bereid om zich hiervoor hard te maken richting de Minister van Verkeer en Waterstaat?
4. Wat betekenen voornoemde onderzoeksgegevens en de klimaatdoelstelling van het College voor de omvang en aard van de beoogde investeringen in de weginfrastructuur in Brabant de komende jaren (verbreding wegen, geluidsschermen e.d.)?

Bij voorbaat dank voor de beantwoording van voorgaande vragen.

Met vriendelijke groet,

Namens de GroenLinks Statenfractie  
Arno Uijlenhoet