

Den Bosch, 3 maart 2017.

Geacht College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

Naar aanleiding van uw schriftelijke beantwoording d.d. 24 januari 2017 van de vragen van de fractie van GroenLinks over het toegenomen verkeer op de N264, de onderbouwing van uw verkeerstellingen en actuele vragen gesteld in de Tweede Kamer hebben wij een aantal aanvullende schriftelijke vragen.

1. Waarom bestaat er voor de N264 geen uitvoeringsverplichting om deze weg af te waarden tot ca. 17.500 voertuigen per etmaal gelet op de voorwaarden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Schone Luchtkwaliteit, de huidige overlast voor de omwonenden, zowel teveel verkeer, geluidsoverlast als de verminderde luchtkwaliteit?
2. Uw prognoses over de verkeersintensiteiten komen niet overeen met de daadwerkelijke cijfers. Het Planbureau voor de Leefomgeving voorspelt een forse groei van de verkeersintensiteiten tot 2020. In belangrijke mate betreft dit vrachtverkeer. Waarom wijkt de Brabantse Model Aanpak af van deze prognoses?
3. Is er een alternatieve routing van de N264 betrokken bij de prognoses van de Provincie Noord-Brabant?
4. Vanaf 2013 zijn er geen vaste meetpunten meer aanwezig bij de N264. Op basis van welke (geborgde) tellingen zijn de cijfers vanaf die datum gebaseerd? Zie <http://www.rivm.nl/dsresource?objectid=bb319f06-b005-4337-8f8d-364d9d27e5e5&type=PDF>
5. Op 23 februari 2017 heeft Minister Schultz-van Haegen vragen van leden van de fractie van de VVD over de toename van ongevallen op de A73 de volgende vraag ook van antwoord voorzien.

“Vraag 6 In hoeverre zou de doortrekking van de A77 een oplossing kunnen zijn om de doorstroming op de A73 in de toekomst te verbeteren? Welke andere maatregelen zijn of worden er onderzocht door het Rijk, provincie en gemeenten om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren? Antwoord 6 In de laatste update van de NMCA (2013) kwamen zowel de A73 als A77 niet naar voren als knelpunt, ook niet in een hoog groeiscenario. Deze maatregel is dus niet voorzien. Provincie Noord-Brabant is wel voornemens een integrale regionale studie uit te voeren naar het functioneren van de N264. Doortrekking van de A77 wordt door de regio en de provincie niet als reële oplossing gezien voor de mobiliteitsaanpak in dit gebied. De recente documenten hebben mij behoorlijk aan het denken gezet.”

6. Wanneer gaat de Provincie Noord-Brabant een integrale regionale studie uitvoeren naar het functioneren van de N264? Uitgaande van de openbare cijfers van Rijkswaterstaat in combinatie met de cijfers

GROENLINKS

van Provincie Noord-Brabant 2013 is de conservatieve schatting anno 2015: minimaal 40.000 voertuigen ter hoogte van "Hoenderbos – Volkel per etmaal". Wordt op basis van deze cijfers deze studie uitgevoerd? Zie bijlage voor de cijfers.

7. Als antwoord dd. 24 januari 2017 op onze schriftelijke vraag 2 d.d. 6 januari 2017 geeft u aan dat het Nationaal programma schone lucht rekening houdt met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen tegenover om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt gesteld dat het pakket van maatregelen zo is opgesteld dat het de negatieve effecten van de ruimtelijke projecten compenseert. Echter het afwaarderen van de N264 ter plaatse van Uden naar 17.500 voertuigen per etmaal **is** een uitvoeringsverplichting project binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: in behoorlijke mate project projectnummer 603. Kunt u toelichten wanneer u gaat voldoen aan deze uitvoeringsplicht?

Met vriendelijke groet,

Sjo Smeets

Namens de Statenfractie van GroenLinks

msmeets@brabant.nl 06-33802142