

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008

Nr. 91

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2008

Naar aanleiding van de motie-Roefs c.s. (Kamerstuk 31 200 A, nr. 46), waarin de regering verzocht wordt de maximumsnelheid op de A59 langs Drunen en door Vlijmen te verlagen van 120 km/u naar 100 km/u, heb ik tijdens het AO-moties van 19 maart jl. u toegezegd u te informeren over de mogelijkheden op dit traject te experimenteren met dynamische maximumsnelheden. Met deze brief voldoe ik aan deze toezegging.

Uitgangspunt van het snelhedenbeleid is een maximumsnelheid van 120 km/u. De Nederlandse snelwegen zijn hierop ingericht. Op het merendeel (ca. 82%) van de snelwegen geldt deze maximumsnelheid dan ook. Een verlaging van de maximumsnelheid beschouw ik als een afwaardering van het hoofdwegennet. Een snelheidsverlaging wil ik daarom alleen overwegen als dat strikt noodzakelijk is.

Conform de motie wordt de maximumsnelheid op de A59 Drunen/Vlijmen verlaagd. Naar aanleiding van nader overleg met betrokkenen, wordt dit een tijdelijke snelheidsverlaging totdat de versnelde NoMo-geluidsanering daar voltooid is.

Maatregelen tegen geluidsoverlast A59 Drunen/Vlijmen

In mijn brief van 13 november 2007 (Kamerstuk 31 200 A, nr. 14) heb ik u op uw verzoek geïnformeerd over de vraag in hoeverre harmonisatie van snelheden op de A59 de overlast kan verminderen die omwonenden van de weg ter hoogte van Drunen en Vlijmen ervaren. In deze brief heb ik u onder meer de situatie daar geschetst. Daarnaast heb ik in de brief aangegeven dat daar voldaan wordt aan de Wet geluidhinder en het Besluit luchtkwaliteit.

Tijdens het genoemde AO heb ik uw Kamer meegedeeld de A59 Drunen/Vlijmen voor wat betreft geluid versneld te zullen saneren. In de Nota Mobiliteit is aangegeven dat locaties met een hoge geluidsbelasting in de periode 2011–2020 gesaneerd worden. Er zijn een aantal locaties die

versneld gesaneerd worden. Dit zijn de zogenaamde pré-NoMo saneringslocaties. De A59 Drunen/Vlijmen is er daar één van. Het blijkt mogelijk deze locatie te saneren door toepassing van innovatieve maatregelen.

In nauwe samenwerking met de gemeente Heusden en vertegenwoordigers van belanghebbende omwonenden heb ik de sanering van de A59 Drunen/Vlijmen ter hand genomen. Op dit moment voer ik overleg met de gemeente om de geluidssanering verder vorm te geven. Hiervoor is een gedetailleerd geluidsonderzoek gestart. Indien dit onderzoek zonder moeilijkheden verloopt, kan daarna snel overgegaan worden op verdere voorbereiding en uitvoering van de sanering. Alhoewel langs de A59 Drunen/Vlijmen aan de wettelijke normen voldaan wordt is de geluidshinder voor omwonenden aanzienlijk. Ik streef er daarom naar dat plaatsing van de geluidsschermen uiterlijk in 2010 gerealiseerd is. Hierbij ben ik overigens onder meer afhankelijk van eventueel bezwaar en beroep.

Op deze plaats benadruk ik dat reeds in 2006 een stiller wegdek (ZOAB) is aangebracht, waardoor het geluidsniveau al met 3–4 dB(A) is gereduceerd.

Geluidssanering en (dynamische) maximumsnelheid

Zoals ik hierboven heb aangegeven, wordt de regering in de motie-Roefs c.s. om een snelheidsverlaging gevraagd op het traject A59 Drunen/Vlijmen. Naar mij gebleken is, kan een verlaging van de maximumsnelheid van 120 km/u naar 100 km/u, afhankelijk van de verkeersamenstelling, het geluidsniveau met ca. 1 dB(A) reduceren. Een vermindering van 1 dB(A) is met het blote oor nauwelijks tot niet waarneembaar. Afhankelijk van de hoogte, kan een geluidsscherm een reductie tot 10 dB(A) opleveren.

Een experiment met dynamische maximumsnelheden op de A59 Drunen/Vlijmen leidt tot vertraging van de aldaar toegezegde geluidssanering. Dit is mij na eerste uitwerking van het experiment gebleken. Experiment en sanering zijn niet tegelijkertijd uitvoerbaar. De werkzaamheden voor de sanering tijdens het experiment zouden de resultaten daarvan namelijk kunnen beïnvloeden. Daarnaast zou een experiment voorbereidingstijd vergen, onder meer vanwege het ontbreken van de benodigde signalering op het traject. De totale kosten van een experiment zouden op ongeveer € 3–5 mln. komen. Dat geld geef ik liever uit aan een structurele oplossing.

Ten slotte merk ik nog op dat de in de motie gestelde grote toename van het verkeer op de A59 als gevolg van groot onderhoud aan de A2 niet te verwachten is.

Overleg met betrokkenen

Zoals toegezegd tijdens het eerder genoemde AO moties, heb ik overleg gevoerd met de actiegroep «Hoor de A59» over de geluidssanering van de A59 Drunen/Vlijmen, het effect van een snelheidsverlaging op geluid en de mogelijkheden voor een experiment met dynamische maximumsnelheden. Hierover heb ik eveneens overlegd met de gemeente Heusden. Met name de actiegroep «Hoor de A59» heeft gewezen op het belang van een spoedige plaatsing van geluidsschermen.

Slot

Conform de motie-Roefs c.s. wordt op de A59 langs Drunen en door Vlijmen de maximumsnelheid verlaagd naar 100 km/u. Nadat de geluidsschermen geplaatst zijn medio 2010, zal de maximumsnelheid dan weer 120 km/u zijn. Ik ga ervan uit dat de motie daarmee is uitgevoerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings