

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

I.v.m. een correctie in de tekst.

1440 Herdruk

Vragen van het lid **Paulus Jansen** (SP) aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de lucht- en geluidkwaliteit tijdens en na de aanleg van het tunneltracé A2/N2 in Maastricht* (ingezonden 3 januari 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 7 februari 2012).

Vraag 1

Wie is verantwoordelijk voor de naleving van de afspraken ter beperking van de geluidhinder en luchtverontreiniging in de omgeving van de A2 tijdens de bouw van het tunneltracé?¹

Antwoord 1

In het Tracébesluit zijn maatregelen opgenomen ter beperking van hinder tijdens de bouwperiode, bijvoorbeeld geluidsarm asfalt en geluidschermen. De bouwcombinatie Avenue2, waarmee het rijk en de gemeente Maastricht in oktober 2009 een overeenkomst hebben gesloten, is verantwoordelijk voor de uitvoering van het Tracébesluit A2 Passage Maastricht in lijn met de daarvoor geldende wettelijke regels.

Vraag 2

Welke mogelijkheden heeft Rijkswaterstaat, als opdrachtgever van de bouwcombinatie Avenue2, om naleving van afspraken ter beperking van hinder privaatrechtelijk af te dwingen?

Antwoord 2

Het beperken van hinder tijdens de bouw van de tunnel tot een aanvaardbaar niveau wordt eerst en vooral gewaarborgd door naleving van de ter zake geldende wettelijke voorschriften, zoals de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Maastricht en van de voorschriften die in de specifiek voor dit project verleende vergunningen zijn opgenomen. Het bevoegde gezag (o.a. de gemeente) houdt toezicht op de naleving van deze voorschriften.

¹ Deze afspraken staan beschreven in «Specialistisch rapport situatie tijdens de bouw; consultatie 16 nov 2008 t/m 16 jan 2009» d.d. 17 oktober 2008; het betreft onder meer de eisen dat alle in te zetten bouwmaterieel voldoet aan de hoogste Euronorm, dat materieel niet nodeloos stationair staat te draaien, dat stofoverlast van de bouwplaats actief bestreden wordt e.d.

Omwonenden² kunnen ook een verzoek om handhaving indienen. Mocht een overtreding van de voorschriften worden geconstateerd, dan kan het bevoegde gezag daartegen handhavend optreden. Als omwonenden het niet eens zijn met deze beslissing van het bevoegd gezag dan kunnen zij daartegen rechtsmiddelen (bezwaar en beroep) instellen. Naast de wettelijke regels dient de bouwcombinatie Avenue2 zich uiteraard ook te houden aan de contractuele afspraken die met de opdrachtgevers van het project, het rijk en de gemeente Maastricht, zijn gemaakt. Gebeurt dit niet, dan kunnen en zullen rijk en gemeente Maastricht maatregelen nemen, bijvoorbeeld door betalingen op te schorten.

Vraag 3 en 4

Bent u bekend met het feit dat de gemiddelde concentratie NO₂ per jaar ter hoogte van de noordelijke tunnelmond van de A2 (bij de Kasteel Hillenraadweg) en ter hoogte van de gevel van de dichtstbijzijnde flats voor 2015 is berekend³ op 61,2 microgram/m³, ruim 50% hoger dan de Europese norm waar Nederland zich vanaf 1 januari 2015 aan te houden heeft? Hoe is dit te rijmen met uw antwoord op een vraag over de A2/Maastricht bij het schriftelijk overleg over het Besluit gevoelige bestemmingen verslag van een schriftelijk overleg inzake regelgeving luchtkwaliteit voor scholen en andere gevoelige bestemmingen nabij snel- en provinciale wegen (Besluit gevoelige bestemmingen) d.d. 22 juni 2011 (Kamerstuk 30 175, nr. 121) «Bovendien wordt bij de tunnelmonden voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit door een zodanig ontwerp dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen binnen de wettelijk gestelde grenzen blijven.» Welke maatregelen heeft u in gedachten om te voorkomen dat na een investering van – op basis van de huidige schatting – € 683 miljoen, omwonenden van de A2 in Maastricht nog steeds worden blootgesteld aan extreem hoge luchtverontreiniging?

Antwoord 3 en 4

Voor het goed begrip is het van belang om onderscheid te maken tussen de (tijdelijke) bouwperiode en de eindsituatie, wanneer het project gereed is. Ná realisatie van de gestapelde tunnel in 2016 zijn de luchtkwaliteitsproblemen ter plaatse van de A2/N2 in Maastricht voorbij. Ook bij de tunnelmonden van de A2 Maastricht zal dan geen sprake meer zijn van overschrijding van de grenswaarden die de Wet milieubeheer stelt ten aanzien van luchtkwaliteit. Het NSL vormt hiervoor de grondslag en toont aan dat er geen aanvullende maatregelen aan de orde zijn vanwege luchtkwaliteit voor de situatie na oplevering van de tunnel.

Dat zowel in de huidige situatie als in de situatie tijdens de bouw nog sprake is van overschrijding van de grenswaarden die vanaf 1 januari 2015 zullen gelden, is mij bekend. Het huidige luchtkwaliteitsprobleem ter plaatse van de A2/N2 in Maastricht is immers juist een belangrijke aanleiding geweest voor de ondertunneling van de rijksweg in Maastricht. De luchtkwaliteit in de situatie tijdens de bouw van de tunnel is in beeld gebracht in het door het kamerlid Jansen ook reeds aangehaalde rapport «Geactualiseerd onderzoek naar de gevolgen van de verlegde N2 voor de aspecten geluid, lucht en externe veiligheid», dat ten grondslag heeft gelegen aan het Tracébesluit. Op basis van deze onderzoeksresultaten zijn aanpassingen doorgevoerd en maatregelen getroffen om de geconstateerde knelpunten tijdens de ombouw van de A2/N2 weg te nemen. Een voorbeeld is de keuze van het tijdelijke tracé van de A2/N2. Daarnaast worden in overleg met de bewoners maatregelen uitgewerkt om locatiespecifiek de negatieve gevolgen tijdens deze ombouw tot een aanvaardbaar niveau te verminderen. Borging van een acceptabel leefklimaat tijdens de bouw is daarmee dan ook lokaal gewaarborgd. Bij mijn uiteindelijke afweging in het Tracébesluit heb ik meegewogen dat dit de enige manier is om tot de gewenste realisatie van de ondertunneling van de A2/N2 en daarmee de uiteindelijke grote verbetering van de leefomgeving in Maastricht te komen. Op 30 november 2011 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ingestemd met het Tracébesluit.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

³ Bron: Avenue2, Bijlage K bij het TB geactualiseerd onderzoek naar de gevolgen van de verlengde N2 voor de aspecten geluid, lucht en externe veiligheid, november 2010.

Vraag 5

Klopt het dat de wegenbelasting/tol voor vrachtwagens in Duitsland gedifferentieerd is naar emissie? Hoeveel betalen vervuilende vrachtwagens extra ten opzichte van minder vervuilende?

Antwoord 5

Ja. Er bestaan vier klassen (A t/m D), die ingedeeld zijn naar emissie. Het tarief voor een vrachtwagen met maximaal drie assen bedraagt op dit moment voor klasse A (o.a. Euro-V) 0,141 euro/km, voor klasse B (Euro-IV en Euro-III met roetfilter) 0,169 euro/km, voor klasse C (Euro-III en Euro-II met roetfilter) 0,190 euro/km en voor klasse D (overig) 0,274 euro/km.

Vraag 6

Is er onderzoek gedaan of en in welke mate internationale transportbedrijven met de meest vervuilende vrachtwagens hun routes hebben verlegd om zoveel mogelijk kilometers door het goedkope Nederland en België en zo weinig mogelijk door het dure Duitsland te rijden?

Bent u bereid indien dit nog niet is onderzocht, om dit te onderzoeken?

Antwoord 6

Op basis van tellingen op de A2 is er op dit moment geen aanleiding te veronderstellen dat een groot aantal «meest vervuilende vrachtwagens» na instelling van de LKW-Maut (tol voor vrachtwagens in Duitsland) hun route hebben verlegd naar de A2, en die verwachting is er ook niet voor de situatie tijdens de bouw van de tunnel.

Vraag 7

Klopt het dat er op dit moment in Haccourt (Luik) de derde grootste multimodale weg/waterterminal van Europa in aanbouw is? Wanneer wordt de terminal in gebruik genomen?

Antwoord 7

Het klopt dat op dit moment wordt gewerkt aan de realisatie van het multimodale platform «Liège Trilogiport». Volgens de planning is dit project in 2015 gereed.

Vraag 8

Onderschrijft u dat het onwenselijk is dat vrachtwagens naar en van deze terminal met een bestemming in Duitsland niet de kortste weg maar de A2-route via Maastricht gaan gebruiken om de Duitse tol zoveel mogelijk te ontlopen? Hoe denkt u dit te voorkomen?

Antwoord 8

Voor veel bestemmingen in Duitsland loopt de kortste route van/naar tussen Trilogiport/Haccourt via de A2 Maastricht. De LKW-Maut leidt dan ook niet tot een omslag voor dit verkeer, omdat dit al via de A2 bij Maastricht rijdt. Om de hinder te beperken en de verkeersveiligheid te bevorderen wordt het verkeer tijdens de bouwperiode gestimuleerd om de A2/N2 Maastricht te mijden. Hiertoe worden vrachtwagens maar ook personenwagens geïnformeerd over mogelijke verkeershinder op de A2/N2, en gewezen op alternatieve routes. Dat gebeurt via diverse media, waaronder de websites van het projectbureau A2 Maastricht en Maastricht Bereikbaar.

Vraag 9

Hebben personen, die op basis van een antikraakovereenkomst woonruimte bewonen⁴, recht op dezelfde wettelijke bescherming tegen lawaai, fijnstof en NO_x als reguliere bewoners?

Antwoord 9

De wettelijke regels inzake luchtkwaliteit en geluidhinder kennen geen uitzondering die inhoudt dat voor bewoning op basis van een antikraakovereenkomst andere rechten of plichten zouden gelden. In de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het Tracébesluit A2 Passage Maastricht zijn alle

⁴ De flats aan de Burgemeester Bauduinstraat (pal naast de A2) worden via Ad Hoc op basis van antikraakovereenkomsten bewoond.

woonruimten op dezelfde manier beschouwd, ongeacht of daarvoor een antakraakovereenkomst is of wordt afgesloten.

Vraag 10

Bent u bereid om de komende jaren extra onderzoek te laten doen naar de geluid- en luchtkwaliteit langs de bouwput A2/N2 in Maastricht?

Antwoord 10

Nee, er bestaat voor mij geen noodzaak tot extra onderzoek. De luchtkwaliteit in de situatie tijdens de bouw van de tunnel is reeds in beeld gebracht in het rapport «Geactualiseerd onderzoek naar de gevolgen van de verlegde N2 voor de aspecten geluid, lucht en externe veiligheid» dat ten grondslag heeft gelegen aan het Tracébesluit. Wel zal de gemeente Maastricht tijdens de bouw onderzoek verrichten naar o.a. geluid in het kader van de handhaving van lokale regelgeving en vergunningen. Voor het eindbeeld geluid voorziet het jaarlijkse verslag van de beheerder (in dit geval Rijkswaterstaat) in het kader van SWUNG in voldoende waarborgen.

Vraag 11

Kan de Kamer een afschrift ontvangen van uw antwoord op de brief d.d. 12 april 2011 over de luchtkwaliteit na de realisatie van de tunnel van de actiegroep filterdetunnel.nl en de stichting Klaor Loch?⁵

Antwoord 11

Ja.

⁵ Afschrift brief d.d. 12 april 2011 bijgevoegd.