

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009**

**Nr. 74**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 december 2008

In het hierboven genoemde algemeen overleg heb ik toegezegd een aantal gestelde vragen schriftelijk af te doen. In deze brief ga ik nader in op de vragen over:

1. De N57 Europoort-Hellevoetsluis;
2. De afslag A2 Utrecht West;
3. Fijnstofpercentages respectievelijk gebiedsafbakening;
4. De N293 (verbindingroute van de A73 nabij Roermond);
5. Tevens geef ik u antwoord:
  - a. Op vragen in het MIRT-overleg van 17 december 2007 over de door de provincie Limburg gewenste verbreding van de Maasbrug in de N280 en de brug bij Nederweert;
  - b. Mijn toezegging bij de schriftelijke behandeling van de begroting (vraag 006/ Hoofdstuk XII en 010/MIRT) om vóór de MIRT-behandeling een overzicht te geven van de openstellingen per baanvak en wegnummer.

Eerder heeft u reeds een reactie gekregen op een artikel in de Delftse Post over de A4 Midden-Delfland, de keersluis Zwartsluis en de A73.

#### **1. Toezegging:**

De minister komt schriftelijk terug op de vraag of de VINEX-wijk bij Hellevoetsluis toereikend is ontsloten en of een verbreding van de N57 nodig is (mede gezien het feit dat de 2e Maasvlakte zal worden ontwikkeld)?

#### *Antwoord:*

Kijkend naar de toekomstige situatie, rekening houdend met de ontwikkelingen van de 2e Maasvlakte en de VINEX-wijk bij Hellevoetsluis, kan gesteld worden dat de VINEX-wijk toereikend wordt ontsloten. Recentelijk hebben enkele aanpassingen op de N57 plaatsgevonden die de doorstroming en veiligheid ten goede komen. Het gaat hierbij om de aanleg van drie zogenaamde turborotondes (Nieuwe weg, Zwarte dijk, N497). Een algehele verbreding van de N57 is niet nodig.

## **2. Toezegging:**

De minister komt schriftelijk spoedig terug op de vraag over de afslag A2 Utrecht West.

### *Antwoord:*

Ik neem aan dat de vraag betrekking heeft op het afsluiten van de afslag Oog in Al op de A2 (afrit 7). De situatie is dat deze afslag permanent is verplaatst. Dit in het kader van de verbreding van de A2 naar 2x5 rijstroken en de bouw van de bovengrondse tunnel A2 bij Leidsche Rijn. In de tunnel komen geen op- en afritten.

De bestaande afrit 7 is op 21 december jl. gesloten en vervangen door een nieuwe afrit bij Lage Weide, zo'n 3 kilometer noordelijker. Dit besluit is in goed overleg met de gemeente Utrecht tot stand gekomen.

## **3. Toezegging:**

In het AO MIRT van 26 juni jl. (Kamerstuk 31 200 A, nr. 94) heeft u mij verzocht u te informeren over fijnstofpercentages en over van de wet afgeleide regelingen die bepalend zijn voor de gebiedsafbakening.

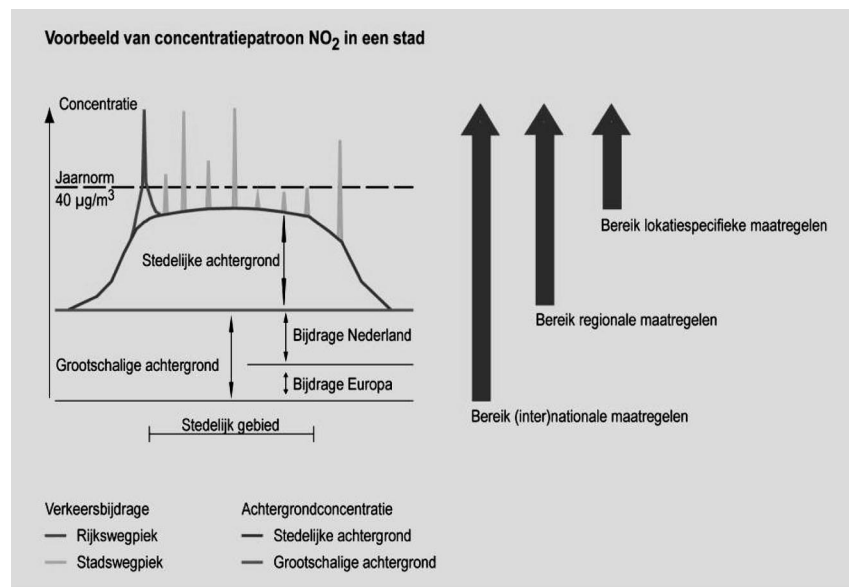
### *Antwoord:*

Mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, voldoe ik hierbij aan uw verzoek.

In Nederland wordt van het totaal aan concentraties fijn stof ongeveer 4% door het wegverkeer veroorzaakt en ongeveer één derde komt uit het buitenland. Meer dan de helft van het fijn stof is van natuurlijke oorsprong (zeezout, bodemstof).

Van het totaal aan concentraties NO<sub>2</sub> wordt ongeveer 32% veroorzaakt door het wegverkeer en ongeveer een kwart komt uit het buitenland (bron: MNP, «Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland – rapportage 2008»).

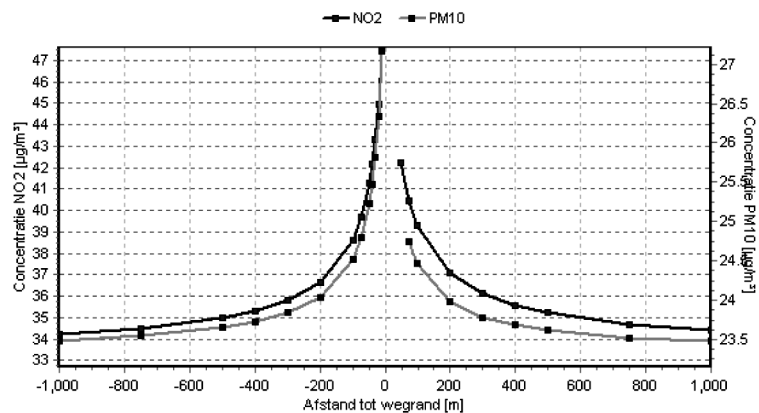
Lokaal of regionaal verschilt het niveau van de concentraties fijn stof en NO<sub>2</sub>. Het niveau in de Randstad is bijvoorbeeld hoger dan in het noorden van Nederland. De concentraties in een regio of stad zijn daarnaast uit verschillende onderdelen opgebouwd. Allereerst zijn er de achtergrondconcentraties die veroorzaakt worden door nationale en buitenlandse bronnen. In stedelijke gebieden zijn verhoogde concentraties aanwezig. Ten slotte vertonen de concentraties fijn stof en NO<sub>2</sub> een «piek» op specifieke locaties, zoals bij drukke wegen (zie ook de figuur hieronder). Hieruit mag eveneens blijken dat het aandeel van de verkeersemissies in de concentraties eveneens lokaal of regionaal verschilt. Het niveau in een regio of stad met relatief veel verkeer is hoger dan in een regio of stad met relatief weinig verkeer.



In mijn brief van 23 juni 2008 (Kamerstuk 31 200 XII/31 200 A, nr. 87) heb ik aangegeven dat de 80 km zones zijn ingesteld om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren op die plaatsen waar sprake is van een knelpunt van de luchtkwaliteit. De 80 km zones zijn met andere woorden ingesteld om de hierboven genoemde «piek» te verminderen.

Uit de evaluatie van de 80 km zones, waarover ik u in mijn bovengenoemde brief heb geïnformeerd, is gebleken dat de verkeersemisies fijn stof in de 80km-zone met ongeveer 10% en NO<sub>2</sub> met 20–30% zijn afgenomen. De verkeersemisies vormen slechts één van de bijdragen aan de totale concentraties in de directe nabijheid van de weg. Voor de totale concentraties in de nabijheid van de weg resulteert de snelheidsmaatregel in een gemiddelde vermindering van ongeveer 1–2% fijn stof en ongeveer 5% NO<sub>2</sub>.

Het effect van een 80 km maatregel neemt snel af naar mate de afstand van de weg groter wordt. In het algemeen bedragen de verkeersemisies op 100 meter afstand van de weg nog ongeveer de helft van de verkeersemisies in de directe nabijheid van de weg. Het positieve effect van een snelheidsmaatregel is daarom tot over enkele honderden meters afstand van de weg waarneembaar (zie ook de grafiek hieronder).



In mijn brief van 23 juni 2008 heb ik aangegeven dat uitgangspunt bij het snelhedenbeleid een maximumsnelheid van 120 km/u is. In deze brief heb ik daarnaast aangegeven dat uit de evaluatie van de 80 km zones blijkt dat het succes van de 80 km maatregel voor de doorstroming van het verkeer wisselt. De doorstroming op de noordbaan A20 in Rotterdam en de A12 bij Voorburg stad uit is sterk verslechterd. Voorts heb ik aangegeven dat onder meer vanwege het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit een permanente verhoging van de maximumsnelheid op deze 80 km zones welhaast onmogelijk is. Mede hierom wil ik daar experimenteren met dynamische maximumsnelheden. In mijn brief heb ik ten slotte aangegeven dat indien de experimenten een positief resultaat laten zien, dus ook met betrekking tot de luchtkwaliteit, ik het einde van de 80 km maatregel voorzie.

In het Kabinetstandpunt Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wordt overigens eveneens ingegaan op de invloed van het verkeer op de luchtkwaliteit. Ik zou u daarom ook hiernaar willen verwijzen.

Voor wat betreft de van de wet afgeleide regelingen die bepalend zijn voor de gebiedsafbakening bericht ik u het volgende.

In het wetsvoorstel versnelling besluitvorming wegprojecten, dat ik u onlangs heb aangeboden, is een aangepaste afbakening van het onderzoeksgebied voor luchtkwaliteit opgenomen. In het wetsvoorstel wordt het onderzoeksgebied in de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet beperkt tot één kilometer aan weerszijden van de aan te passen weg. In de lengterichting beslaat het onderzoeksgebied het wegvak tussen de voorafgaande en de eerstvolgende aansluiting. Ik verwacht dat hiermee een einde komt aan de onduidelijkheid over de gebiedsafbakening bij wegprojecten en dat daarmee de besluitvorming over die wegprojecten versneld wordt.

Mijn voornemen is een aantal Tracébesluiten te nemen voordat de Spoedwet en de aangepaste Tracéwet van kracht zijn. Voor deze Tracébesluiten is in de planstudies nog gewerkt met de afbakening van het onderzoeksgebied voor luchtkwaliteit, zoals ik die in mijn brief van 27 november 2007 (Kamerstuk 29 385, nr. 13) aangegeven heb. Naar aanleiding van uw vraag hierover, ga ik hieronder daar nader op in.

In het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) is de mogelijkheid opgenomen tot het zogenaamde salderen van de effecten op de luchtkwaliteit van een specifiek project. Indien de luchtkwaliteit per saldo verbetert, door maatregelen of door een rechtstreeks optredend gunstig effect van de ontwikkeling (bijvoorbeeld een als gevolg van het wegenproject verbeterde doorstroming van het verkeer), kan een project doorgang vinden. In de praktijk wordt dit de salderingsmethode genoemd.

Om richting aan de toepassing van de salderingsmethode te geven, heeft de Raad van State in zijn advies over het Blk 2005 gesteld dat nadere voorschriften – ter beperking naar inhoud, plaats en tijd – daarover opgesteld moesten worden. In een overleg van 23 juni 2005 bent u hierover geïnformeerd (Kamerstuk 30 175, nr. 2). Vervolgens bent u in een brief van 20 juli 2005 (Kamerstuk 30 175, nr. 8) geïnformeerd over de wijze waarop met de salderingsmethode moet worden omgegaan. In een Algemeen Overleg van 29 juni 2005 (Kamerstuk 30 175, nr. 9) heeft de Tweede Kamer aangedrongen op een beperking van de salderingsmethode, zoals genoemd door de Raad van State. In een brief van 19 december 2005 (Kamerstuk 30 175, nr. 14) bent u daarover voorts geïnformeerd. Hierbij is tevens een concept van de ministeriële regeling saldering luchtkwaliteit 2005 aan u aangeboden. Uiteindelijk is deze regeling vastgesteld en gepubliceerd in de Staatscourant (2006, 53, pag. 21).

Bij de A4 Burgerveen–Leiden is gebruik gemaakt van de salderingsmethode. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State oordeelde dat indien gebruik gemaakt wordt van deze methode, alle relevante factoren in beeld moeten worden gebracht. Deze factoren zijn in ieder geval:

- de concentraties van de stoffen ter plaatse van de verslechtering en de verbetering;
- het gebied waarvoor een overschrijding is vastgesteld;
- het gebied waarop de verbetering betrekking heeft;
- het aantal blootgestelden dat door de verslechtering en verbetering wordt geraakt.

De Afdeling baseert deze opsomming op de bovengenoemde Regeling saldering luchtkwaliteit 2005. In de uitspraak voegt de Afdeling daaraan toe dat alle significante effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van een specifiek (wegen)project in beeld moeten worden gebracht. Bij luchtkwaliteitsonderzoek is dit bepalend voor de omvang van het onderzoeksgebied.

In mijn brief van 27 november 2007 heb ik u geïnformeerd over de manier waarop de gebiedsafbakening bij luchtkwaliteitsonderzoek voor wegenprojecten momenteel wordt vastgesteld.

In aanvulling op de gebiedsafbakening geeft een onafhankelijk expertteam voor elk wegenproject een advies over de wegvakken die in ieder geval in dit gebied moeten worden opgenomen. Deze wegvakken, inclusief een strook aan weerszijden van die wegvakken, vormen het Afgebakend Gebied. Voor deze wegvakken wordt vervolgens een luchtonderzoek uitgevoerd ten behoeve van het Tracébesluit. De methode van het expertteam bestaat uit twee stappen.

In de eerste stap vindt het verkeerskundige «expert judgement» plaats. Hierbij geeft het expertteam aan bij welke wegvakken de verkeerstoename niet logisch het gevolg kan zijn van het betreffende wegenproject. Het expertteam beziet daarnaast op basis van «worst case aannames» bij welke wegvakken de toename van de concentraties fijn stof en NO<sub>2</sub> minder dan 1% van de gestelde grenswaarden is. Zo wordt het

onderzoeksgebied voor het luchtkwaliteitsonderzoek stap voor stap bepaald. De «worst case aannames» zijn hier overigens algemeen en hiervoor wordt geen specifieke informatie verzameld van de lokale situatie en de aard van de verkeersstromen (verkeerssamenstelling en -doorstroming).

Uit de eerste stap blijven een aantal wegvakken over. In de tweede stap wordt aan de hand van de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit (RBL) 2007 bekeken of deze wegvakken tot een toename van meer dan 1% van de concentraties fijn stof en NO<sub>2</sub> of tot een overschrijding van de grenswaarden leiden. Zo wordt het onderzoeksgebied voor het luchtkwaliteitsonderzoek weer aangepast. Deze stap in de gebiedsafbakening kan plaats vinden met modelberekeningen of met meer gedifferentieerde «worst case aannames». In tegenstelling tot de eerste stap, wordt hiervoor wel aanvullende informatie verkregen van de lokale situatie en van de aard van de verkeersstromen. Uiteindelijk wordt daarmee het gebied vastgesteld, waarin eventueel maatregelen genomen moeten worden om aan de normen voor luchtkwaliteit te kunnen voldoen. Aan deze manier van gebiedsafbakening komt overigens een einde door de eerdergenoemde afbakeningmethode in het Wetsvoorstel versnelling besluitvorming wegprojecten.

#### **4. Toezegging:**

De minister komt schriftelijk terug op de vraag waarom de N293, de verbindingroute van de A73 nabij Roermond, zo breed is aangelegd.

*Antwoord:*

Deze vraag heb ik voorgelegd aan de provincie Limburg; voor de beantwoording verwijs ik u naar de bijlage.<sup>1</sup>

#### **5. Toezegging:**

Volledigheidshalve wil ik u hierbij ook schriftelijk informeren over een toezegging uit het MIRT-overleg van 17 december 2007. Het betreft de mogelijkheden voor de door de provincie gewenste verbreding van de Maasbrug en de brug bij Nederweert in de N280 in combinatie met uit te voeren groot onderhoud. Rijkswaterstaat heeft dit onderzocht.

*Antwoord:*

Het antwoord luidt als volgt:

- **Verbreding Maasbrug**  
Het in de komende jaren uit te voeren groot onderhoud aan de Maasbrug betreft het vervangen van de bovenlaag van de brug. De constructie van de Maasbrug in de provinciale weg N280 te Roermond kan niet op een eenvoudige wijze worden verbreed. Tevens is het niet mogelijk om op de bestaande brug extra rijstroken te realiseren. De provincie Limburg deelt deze onderzoeksresultaten. Rijkswaterstaat en de provincie bekijken of een combinatie van groot onderhoud met een marginale verbreding van de bestaande rijstroken wenselijk en mogelijk is. Dit ter verbreding van de verkeersveiligheid.
- **Verbreding brug Nederweert**  
De constructie van deze vakwerkbrug is zodanig dat deze niet kan worden verbreed

#### **6. Toezegging:**

Bij de schriftelijke behandeling van de begroting (vragen 006/Hoofdstuk XII en 010/MIRT) heb ik u toegezegd vóór de MIRT-behandeling een overzicht te geven van de openstellingen per baanvak en wegnummer. Dit overzicht treft u op de volgende bladzijde aan.

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Weg-nr.	Omschrijving	Maatregel	Rijstrook-lengte in km.	Totaal aantal km per jaar
<b>Open te stellen in 2009</b>				
7	Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1	Aanleg asw 2x2	8,0	
12	Zoetermeer-Zevenhuizen-Gouda	Plusstrook	22,4	
12	Veenendaal-Ede (ZSM-1)	Plusstrook	21,2	
28/32	Knooppunt Lankhorst (ZSM-II)	volledig maken knooppunt	3,6	
				55,2
<b>Open te stellen in 2010</b>				
2	Amsterdam-Utrecht, Holendrecht-Oudenrijn	asw 2x3 wordt asw 2x4	46,0	
2	Everdingen-Deil	asw 2x2 wordt asw 2x4	72,0	
2	Zaltbommel-Empel	asw 2x2 wordt asw 2x3	14,0	
2	Rondweg Den Bosch	asw 2x2 wordt asw 4x2	34,0	
2	Tangenten Eindhoven	asw 2x2 wordt asw 4x2	34,2	
2	St. Joost-Urmond	Spitsstrook	21,4	
7	Rondweg Sneek <sup>1</sup>	Aanleg stads aw	0,0	
57	Veersedam-Middelburg	Aanleg aw 2x1/2x2	37,6	
76	Aansluiting Imstenraderweg	Aanleg aansluiting	2,4	
				261,6
<b>Open te stellen in Q1 2011</b>				
10	spoedaanpak projecten (mogelijk deels al in 2010)	Voorlopig	140,0	
<b>Totaal</b>			<b>456,8</b>	<b>140,0</b>

<sup>1</sup> Geen areaaluitbreiding maar wegverlegging over 7,7 km.

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