

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
30 januari 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/u.07.00387	2060705290
Onderwerp	
Vragen van de leden Van Hijum en Spies over een tekort van € 400 mln. bij geplande wegenprojecten	

Geachte voorzitter,

De leden Van Hijum en Spies van de fractie van het CDA hebben vragen gesteld over een tekort van € 400 mln. bij geplande wegenprojecten. Hierbij treft u de antwoorden aan.

1. Klopt het bericht dat er € 400 mln. extra nodig is om een aantal geplande wegenprojecten aan de luchtkwaliteitseisen te kunnen laten voldoen?¹
1. De berichtgeving in het Financieel Dagblad is correct en is in feite een nadere concretisering van de brief die ik op 25 oktober 2006 aan uw Kamer heb gestuurd (30800 A, nr. 45). In deze brief heb ik aangegeven dat, naar de huidige inschatting, 13 wegprojecten "in betekenende mate" bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Dat betekent dat die projecten niet zonder aanvullende maatregelen doorgang kunnen vinden. Per project zijn maatwerkoplossingen nodig. Om ook die projecten voortvarend te kunnen realiseren, zijn projectspecifieke maatregelen nodig om binnen de wettelijke vereisten voor luchtkwaliteit (Besluit Luchtkwaliteit 2005) te blijven. Aangezien voor de meeste van deze projecten geldt dat er ter plaatse ook een overschrijding van de EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit is, en dus een saneringsopgave in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), wordt met deze

¹ Het Financieele Dagblad, 8 januari 2007

aanvullende maatregelen tevens de ter plaatse nog resterende saneringsopgave aangepakt.

In het kader van de Nota Mobiliteit heb ik een bedrag van € 300 mln. gereserveerd voor maatregelen om te kunnen voldoen aan de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit. Die middelen zullen worden ingezet voor projectspecifieke maatregelen om in de directe omgeving van nieuwe projecten de grenswaarden te halen. In mijn brief aan uw Kamer, d.d. 25 oktober 2006, heb ik echter ook aangegeven dat voor de totale saneringsopgave op het hoofdwegennet deze € 300 mln. niet genoeg is en dat er nog aanzienlijke additionele middelen nodig zijn. In oktober jl. kon ik dit extra benodigde bedrag nog niet benoemen. Inmiddels schat ik, op basis van de huidige inzichten, de extra benodigde middelen op € 400 mln.. Deze € 400 mln. betreft overigens investeringen die pas nodig zijn in de periode 2010 – 2015. De totale saneringskosten op het hoofdwegennet komen daarmee naar de huidige inschatting op € 700 mln.. Met die investering lijkt de voortgang van het totale MIT/ZSM-programma geborgd en voldoet het hoofdwegennet aan de vereisten zoals die naar verwachting in de nieuwe EU-richtlijn luchtkwaliteit zijn opgenomen.

2. Bij welke wegenprojecten is er sprake van een financieel gat? Hoe valt te verklaren dat bij de raming kennelijk onvoldoende rekening is gehouden met het moeten voldoen aan luchtkwaliteitseisen?

2. In mijn brief van 25 oktober jl. heb ik de volgende wegprojecten aangemerkt als projecten die “in betekenende mate” bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit:
 - A2 passage Maastricht
 - A4 Delft – Schiedam
 - A4/A10 knpt. Badhoevedorp – knpt. Amstel
 - A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere
 - A9 omlegging Badhoevedorp
 - A10 2^e Coentunnel / A5 Westrandweg
 - A10 Zuidas
 - A12 Woerden – Oudenrijn
 - A13/A16 Rotterdam
 - A15 Maasvlakte – Vaanplein
 - A27 Lunetten – Rijnsweerd
 - A27 Lunetten – Hooipolder
 - A74 Venlo

De vanuit de Nota Mobiliteit beschikbare € 300 mln. zal in de eerste plaats ingezet worden voor projectspecifieke maatregelen voor projecten waarover volgens de huidige MIT-planning uiterlijk in 2008 besloten wordt, zoals de A10 2^e Coen, de A4 Delft – Schiedam, de A15 Maasvlakte – Vaanplein, de A4/A10 Badhoevedorp – Amstel en de A27 Lunetten – Rijnsweerd. Een eventueel restant van deze € 300 mln., alsmede de additioneel benodigde € 400 mln., is bedoeld om ingezet te

worden voor de overige projecten, c.q. de resterende saneringsopgave op het hoofdwegennet.

Bij een aantal van genoemde projecten is in de ramingen reeds rekening gehouden met aanvullende luchtmaatregelen, zoals bij de A2 Maastricht en de A10 Zuidas. Welke aanvullende maatregelen voor alle genoemde projecten exact nodig zijn, en welke bedragen daarmee gemoeid zijn, kan overigens pas bepaald worden op basis van gedetailleerde luchtonderzoeken in het kader van een (ontwerp)Tracébesluit of een (ontwerp)Wegaanpassingsbesluit. De precieze hoogte van de saneringsopgave is bovendien afhankelijk van de uitkomsten van het nog lopende onderhandelingsproces voor de nieuwe EU-richtlijn luchtkwaliteit.

3. Waarom is de betreffende problematiek niet gemeld bij de behandeling van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het MIT voor 2007?
3. Aan de vooravond van de begrotingsbehandeling heb ik uw Kamer per brief geïnformeerd over de wijze waarop ik voornemens ben de resterende luchtkwaliteitproblematiek op het hoofdwegennet op te lossen en te zorgen voor een zo voortvarend mogelijke voortgang van het MIT/ZSM-programma. Daarin werd ook aangekondigd dat hiervoor nog aanzienlijke additionele middelen nodig zijn, waarvan de hoogte nog moest worden bepaald.
4. Waarom maken de noodzakelijk geachte maatregelen geen onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, waarbinnen ook middelen zijn gereserveerd voor gebiedsgerichte maatregelen?
4. De betreffende maatregelen zullen wel degelijk onderdeel uitmaken van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het kader van het NSL zijn de voorbije maanden berekeningen uitgevoerd die aangeven in welke mate de maatregelen die reeds in het NSL zitten de luchtkwaliteitproblematiek weten op te lossen, en in welke mate nog aanvullende, lokale maatregelen nodig zijn om tijdig overal aan de (nieuwe) EU richtlijn te voldoen. Voor het hoofdwegennet is geïnventariseerd met welke maatregelen die resterende saneringsopgave kan worden opgelost. Zoals bij vraag 1 aangegeven bedragen de geschatte totale kosten hiervan € 700 mln.. De resultaten van deze inventarisatie worden ingebracht in het NSL. De maatregelen zullen onderdeel uitmaken van het integrale maatregelpakket van het NSL.
5. Kunt u aangeven welke aanvullende maatregelen concreet genomen moeten worden om de betreffende wegenprojecten doorgang te kunnen laten vinden? Kan het genoemde bedrag van € 400 mln. nader worden onderbouwd?

5. Aanvullende maatregelen kunnen bestaan uit beheersmaatregelen, zoals dynamisch verkeersmanagement of dynamische snelheden, of fysieke maatregelen, zoals het plaatsen van schermen of, in geval van zware luchtknelpunten, zelfs overkappingen en luchtbehandelingsystemen. Voor de eerder genoemde raming van € 700 mln. voor de totale saneringsopgave op het hoofdwegennet is er van uitgegaan dat voor lichte luchtknelpunten primair voor beheersmaatregelen gekozen wordt. Bij zwaardere luchtknelpunten zijn in toenemende mate fysieke maatregelen nodig, dan wel een combinatie van beiden.

Aangezien een groot deel van de saneringsopgave op het hoofdwegennet pas na 2010 zal worden opgelost, is nu nog niet eenduidig aan te geven welke maatregelen op welke locatie zullen worden genomen. Een precieze onderbouwing van de € 400 mln. is daarom nog niet te geven. Voor welke maatregelen uiteindelijk de komende jaren zal worden gekozen, hangt mede af van de resultaten van het lopende Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL), een initiatief van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM. Het IPL heeft tot doel om voor de komende jaren innovatieve en kosteneffectieve oplossingen te beproeven waarmee luchtkwaliteitsknelpunten langs snelwegen kunnen worden aangepakt. Pilots die thans in het kader van IPL lopen zijn o.a. de toepassing van vegetatie, het gebruik van katalytische lagen, het optimaliseren van schermen, lichte overkappingen, luchtbehandelingsystemen en het gebruik van weersvoorspellingen gekoppeld aan dynamisch verkeersmanagement.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs