

# 1

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

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 61 71  
F 070 351 78 95

**Contactpersoon**

**Ons kenmerk**

VENW/DGMO-2009/11773

**Uw kenmerk**

2009Z20240

**Bijlage(n)**

-

Datum 18 december 2009  
Onderwerp kamervragen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die het lid Vendrik (Groen Links) heeft gesteld aan de minister van Verkeer en Waterstaat over groene snelwegen. (Ingezonden 2 november 2009).

1.

Kent u het bericht "Leuren met een groene snelweg levert niets op"? <sup>1</sup>

1.

Ja.

2.

Hoe verklaart u dat, alle enthousiasme over initiatieven om tot 'groene snelwegen' te komen ten spijt, er nog nergens een concreet besluit tot aanleg van een dergelijke snelweg is genomen? Verwacht u dat daar in de nabije toekomst verandering in zal komen?

2.

Ik ben enthousiast op zoek naar innovatieve concepten. Ik heb innovatieprogramma's waarin ik in nauwe samenwerking met andere partijen zoek naar manieren om verkeer, veiliger en milieuvriendelijk te maken. Voorwaarde voor grootschalige toepassing van innovaties is dat ze kosteneffectief en in de praktijk beproefd zijn. Van alle initiatieven voor 'groene snelwegen' is het concept de 'Duurzame weg', ontwikkeld door Movares, onder mijn aandacht gebracht. Dit concept en het idee van glazen overkappingen in het algemeen is in een aantal situaties nader onderzocht, te weten bij de A73/74, de A1 A10 oost, en door de gemeente Rotterdam. Wat betreft de A73/A74 heb ik de Kamer daar in een aparte brief over geïnformeerd. Ik heb mij over het concept glazen overkappingen en duurzame weg laten adviseren door de Rijksadviseurs voor het Landschap en voor de Infrastructuur. Uit de drie onderzochte situaties komt het volgende naar voren:

- Gewaarschuwd wordt, dat een glazen overkapping over een snelweg een te rooskleurig beeld oproept. De overkapping gaat landschappelijk meer op een tunnel lijken, die uiteindelijk negatiever scoort dan geluidschermen. Een overkapping kan de associatie wekken van een sterk milieubelaste omgeving

<sup>1</sup> NRC Handelsblad, 28 oktober 2009

in plaats van een milieu-ikoon. Het blijvend schoonhouden van de kap is een aandachtspunt.

- Rond fijnstof en geluid wordt een overkapping gezien als een laatste redmiddel om de problemen op te lossen. Het afvangen van fijn stof onder een kap is in de praktijk nog onvoldoende bewezen.
- Wanneer luchtkwaliteit geen probleem is, is de toepassing van geluidschermen kostentechnisch interessanter dan toepassing van een overkapping.
- Het leveren van warmte aan het collectieve warmtenet lijkt niet rendabel of moeilijk rendabel te maken.
- Wat betreft veiligheid is de Duurzame Weg een tunnel volgens de Wet Tunnelveiligheid, zodat het niet mogelijk is om onder de overkapping afslagen en opritten toe te passen. Daarnaast moeten extra voorzieningen worden getroffen zoals betonranden naast de weg voor het geval een vrachtauto door de vangrail schiet en tegen de glazen kap botst.

**Datum**

**Ons kenmerk**

VENW/DGMO-2009/11773

Ik constateer derhalve dat de Duurzame Weg risico's kent op het gebied van veiligheid, technische uitwerking, onderhoud en kosteneffectiviteit, waarvoor extra voorzieningen moeten worden getroffen. Op basis van bovenstaande onderzoeken en constatering, concludeer ik dat het concept de Duurzame Weg in eerste instantie enthousiasme oproept, maar bij nader inzien zoveel nadelen en risico's met zich meebrengt, dat ik niet verwacht dat dit concept in de nabije toekomst gerealiseerd zal kunnen worden.

3.

Wat is uw reactie op de observatie, dat het vaak gebruikte excuus dat de techniek niet is bewezen juist de essentie van innovatie is en dat innovatieve plannen met een dergelijke houding dus nooit van de grond komen?

3.

Het omgekeerde van wat u in uw vraag naar voren brengt kan echter ook niet waar zijn: laten we alle niet bewezen techniek maar eens toepassen. Steeds zal op basis van grondig onderzoek en het afwegen van voor- en nadelen moeten worden besloten om toepassing van de betreffende techniek over te gaan.

4.

Ziet u mogelijkheden om met gemeenten tot afspraken te komen over de voorfinanciering van 'groene snelwegen', als zou blijken dat de baten die gemeenten daar mogelijk bij hebben voor hen voor de kosten uitgaan?

4.

Laat ik voorop stellen, dat ik van mening ben dat we in het kader van duurzaamheid vooral moeten inzetten op 'groene auto's': op bronmaatregelen. Ik doe er veel aan - in samenwerking met ander departementen en in Europees verband - om auto's 'groener' te maken. En met resultaat, want de prognoses over de uitstoot van bijvoorbeeld stikstof laten een dalende lijn zien. Uitgangspunt is dat bij de aanleg en aanpassing van snelwegen wordt voldaan aan de geldende normen op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. Als zou blijken dat de baten bij innovatieve maatregelen voor de kosten uitgaan, zal ik afwegen of ik in goed overleg met de regio - in bijzondere omstandigheden en met medefinanciering uit de regio - extra maatregelen kan treffen. In het algemeen gaan bij zulke investeringen overigens de kosten voor de baten uit.

**Datum**

5.

Is het waar dat Rijkswaterstaat anderhalf jaar geleden op een congres in Apeldoorn een onderzoek naar de Duurzame Weg heeft toegezegd? Zo ja, hoe staat het met dit onderzoek?

**Ons kenmerk**

VENW/DGMO-2009/11773

5.

Zoals onder antwoord 2 vermeld heb ik de Rijksadviseurs gevraagd naar hun visie. Specifiek voor de A74 heeft Oranjewoud op verzoek van RWS onderzoek gedaan of de constructie van de Zuiderbrug Venlo een glazen overkapping zou kunnen dragen. Dat is momenteel niet het geval. Ook andere partijen hebben onderzoek laten doen, waar ik kennis van heb genomen. De belangrijkste conclusies van deze onderzoeken zijn in de beantwoording van vraag 2 opgenomen.

6.

Bent u bereid voor een van de mogelijke locaties die genoemd zijn voor een 'groene snelweg' ook de maatschappelijke opbrengsten in kaart te brengen, zodat een reëler financieel totaalbeeld verkregen kan worden? Zo nee, waarom niet?

6.

Voor verschillende locaties, zoals de A1, A10 Oost en de A73/A74, heb ik reeds onderzoek laten doen naar de maatschappelijke opbrengsten. Toch blijkt dat het concept teveel nadelen en risico's met zich meebrengt.

7.

Kunt u deze vragen in elk geval beantwoorden vóór de behandeling van de begroting 2010 van Verkeer en Waterstaat?

7.

Het voorbereiden van een goed en afgewogen antwoord op deze vragen heeft helaas meer tijd genomen dan door de opsteller was verlangd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings