

Vergaderjaar 2000–2001

27 408

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2001–2005 (MIT)

Nr. 26

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 april 2001

De luchtkwaliteit langs drukke snelwegen in stedelijke gebied is een punt van zorg.

Mede naar aanleiding van de implementatie van nieuwe Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit in Nederlandse wetgeving zijn knelpunten zichtbaar geworden. Het Besluit luchtkwaliteit, dat momenteel in procedure is om de nieuwe grenswaarden vast te leggen, is voor mij een belangrijk kader niet alleen om oplossingen te zoeken voor bestaande problemen, maar ook om aandacht te geven aan de vraag hoe nieuwe knelpunten in de toekomst kunnen worden voorkomen. Het vinden van een structurele oplossing in bestaande knelpuntsituaties vraagt mogelijk om ingrijpende en kostbare maatregelen, waarvan verwezenlijking waarschijnlijk niet dan op de langere termijn haalbaar is. Dit laat onverlet dat ook voor de korte termijn gezocht dient te worden naar mogelijke maatregelen om de luchtkwaliteit in knelpuntsituaties te verbeteren. Mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer wil ik u informeren over het voornemen om voor het luchtverontreinigingsknelpunt langs de A13 bij Overschie een pakket van maatregelen uit te werken dat potentieel de luchtkwaliteit aldaar op de korte termijn zou kunnen verbeteren.

Tijdens het overleg op 27 november 2000 over het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2001–2005 heb ik u toegezegd terug te komen op de situatie bij Overschie. Uit een eerste algemene analyse van potentiële maatregelen die op de korte termijn zinvol zouden kunnen zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren, blijkt dat de mogelijkheden beperkt zijn. Realistische opties betreffen algemene verkeersmaatregelen, zoals snelheidsbeperking en -handhaving en het voorkomen van een dynamische verkeerspatroon (weinig snelheidswisseling op voertuigniveau), in combinatie met bevordering van een optimaal rijgedrag. De resultaten van eerste berekeningen wijzen in de richting dat vooral rendement zal worden verkregen met maatregelen gericht op gelijkmatige doorstroming van het verkeer: niet zozeer de snelheid is van grote invloed op de uitstoot van verontreinigende stoffen als wel het optrekken en afremmen van het

verkeer. Een snelheidsverlaging tot 80 km/u voor alle weggebruikers zal een belangrijke rol spelen om de beoogde gelijkmatige doorstroming te bereiken.

Hoewel een positief effect te verwachten is van een combinatie van snelheidsbeperking en maatregelen ter vermindering van de dynamiek in de verkeersstroom, blijft de grootte van het effect met een aanzienlijke onzekerheid omgeven. Ervaringen aangaande het rendement van een dergelijk maatregelpakket, getoetst aan luchtkwaliteitsmetingen, ontbreken vooral nog. Het is dan ook mijn bedoeling bij uitwerking van voor de situatie maatregelen in Overschie gelijktijdig het effect op de luchtkwaliteit te meten. Dit zal een waardevol inzicht kunnen verschaffen op de effectiviteit van deze maatregelen, en tevens een antwoord kunnen geven op de vraag of het nemen van dergelijke maatregelen ook ter overweging kan worden meegegeven bij de oplossing van vergelijkbare knelpuntsituaties elders.

De voorgestelde oplossingsrichting zal in de komende maanden verder praktisch worden uitgewerkt. Dit uiteraard in overleg met de ministers van VROM en Justitie, de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Bij gebleken uitvoerbaarheid, onder meer ook gelet op de benodigde financiën, van de betrokken maatregelen zal het mijn streven zijn vroeg in het jaar 2002 de maatregelen te hebben ingevoerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos