

Vergaderjaar 2003–2004

28 663

Milieubeleid 2002–2006

29 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004

Nr. 11

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 november 2003

In het AO snelheidslimieten van 23 oktober 2003 (kamerstuk 28 663, nr. 9) heb ik met u de hoofdlijnen van het beleidskader, zoals afgestemd met de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Justitie, besproken. Dit kader geeft de voorwaarden en criteria aan die het mogelijk maken om te onderzoeken of de toepassing van het proefproject «Overschie» ook op bij andere locaties langs snelwegen zinvol is. Het betreft dan locaties waar primair sprake is van ernstige luchtkwaliteitsproblemen. Ik heb u tijdens het AO toegezegd op korte termijn de hoofdlijnen, zoals besproken, te zullen toesturen. Hierbij kom ik mijn toezegging na.

De proef bij Overschie heeft landelijk veel belangstelling geogst. Meerdere malen is de vraag gesteld of snelheidverlaging, inclusief stringente handhaving, ook op andere plaatsen ingezet kan worden. De resultaten zijn echter zodanig locatiespecifiek van aard, dat steeds een afzonderlijke afweging aan de orde moet zijn. Daarom heb ik in mijn brief van 7 juli 2003 (VW03–491) inzake de resultaten van het proefproject toegezegd een kader te zullen ontwikkelen om deze afweging daadwerkelijk te kunnen maken. Overigens blijft de maatregel bij Overschie van kracht vanwege positieve resultaat waardoor er inmiddels geen sprake meer is van een proef.

De aanleiding voor de start van het proefproject was tweeledig:

- *In de deelgemeente Overschie wordt naar verwachting niet op tijd aan de Europese norm van lokale luchtkwaliteit voldaan.*

In 2001 is het Besluit Luchtkwaliteit, gebaseerd op de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit, in Nederland van kracht geworden. Deze Europese richtlijn verplicht lidstaten van de EU om op locaties waar in 2010 normen worden overschreden voor een aantal luchtverontreinigende stoffen, maatregelen ter voorkoming van deze overschrijding te nemen. Eén van de stoffen, te weten NO₂, wordt ook uitgestoten door het verkeer. Waar zich knelpunten op lokaal niveau dreigen voor te doen, is de gemeente primair verantwoordelijk voor de uitvoering van

het Besluit. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, als beheerder van de Rijkswegen, levert op verzoek van de gemeente binnen haar mogelijkheden een bijdrage aan het reduceren van deze uitstoot.

- Daarnaast waren er *klachten* van omwonenden over de leefbaarheid ter plekke. Het betrof met name geluidsoverlast en stank.

Het proefproject Overschie is een succes omdat:

- De gekozen combinatie van maatregelen (snelheidverlaging; trajectcontrole; bevorderen doorstroming) een positief effect heeft op de leefbaarheid. De luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid zijn verbeterd, de geluidsoverlast is verminderd;
- De goede samenwerking tussen ministeries en uitvoerende organisaties in een korte tijd tot resultaat heeft geleid;
- De aanpak integraal is: dit heeft het creëren van win-win situaties bevorderd. Niet alleen de leefbaarheid is onderzocht maar ook de gelijkmatige doorstroming van het verkeer;
- Er sprake van een innovatie is: De gecombineerde inzet van maatregelen te weten snelheidsverlaging en stringente handhaving is nog niet eerder tegelijkertijd onderzocht en gemeten.

Het toepassen van dergelijke maatregelen elders vereist echter maatwerk. Het mogelijke effect van een snelheidsverlaging op de luchtkwaliteit is namelijk sterk afhankelijk van een aantal **complexe** factoren die te maken hebben met de Ausgangssituatie (configuratie) van een weg, zoals: de verhouding vracht-/personenvoertuigen op de weg, de mate van congestie, aanwezigheid van weefvakken/invoegstroken, de dynamiek van het verkeer voor het treffen van de maatregel, de lokale achtergrondniveaus, de ligging van de weg ten opzichte van de bebouwing, etc.

Gelet op deze complexe factoren en de succesfactoren van Overschie kom ik tot de volgende voorwaarden en criteria binnen dit kader. Indien niet aan de voorwaarden voldaan kan worden, dan kan de maatregel niet toegepast worden op de betreffende locatie.

BELEIDSKADER OVERSCHIE

Voorwaarden

Er moet sprake zijn van een «**luchtkwaliteitsknelpunt**». Hieronder wordt verstaan een overschrijding van de Europese norm op locatie voor NO₂ in 2010.

- Het moet mogelijk zijn een **win-win situatie** te creëren, voor doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid, waarbij het oplossen van het luchtkwaliteitsknelpunt de primaire insteek is.
- De communicatie waarom de maatregel wordt toegepast moet voor de weggebruiker duidelijk en transparant zijn.
- De maatregel moet gedragen worden door de **lokale overheden**. Zij zijn immers primair verantwoordelijk voor de lokale luchtkwaliteit in hun gemeente.

Criteria

Een substantiële bijdrage aan het voldoen aan de Europese norm van luchtkwaliteit

Substantieel wil zeggen: vergelijkbaar met het proefproject Overschie.

Bijdrage aan de vermindering van geluidsproblemen

Met name de piekgeluiden (met name 's nachts) moeten door deze maatregel weggenomen worden.

Effect op de doorstroming

- De maatregel moet bijdragen aan een **gelijkmatige doorstroming** ter plaatse.
- De snelheidsmaatregel moet **goed inpasbaar zijn in het lokale snelwegennet** en mag **geen extra knelpunten** veroorzaken. Dat wil zeggen: de gekozen snelheid moet aansluiten bij de fysieke opbouw van de weg en de in de nabijheid gelegen aanwezige infrastructuur.

Effect op de verkeersveiligheid

De maatregel moet leiden tot minder verkeersslachtoffers op het traject, of tot maximaal hetzelfde aantal. De maatregel mag niet leiden tot nieuwe verkeersgevaarlijke situaties.

Uitvoerbaarheid

De maatregel moet kosteneffectief zijn en binnen een redelijk termijn uitvoerbaar.

Handhaafbaarheid

Indien aan bovenstaande eisen is voldaan, kan strikte handhaving toegepast worden. Over de vorm en wijze zal per locatie steeds nader overleg plaatsvinden met de Minister van Justitie.

Inmiddels heb ik samen met Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer onderzocht welke luchtkwaliteitsknelpunten langs snelwegen het meest urgent zijn. Op deze punten (9 in totaal) zal niet worden voldaan aan de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit in 2010. Deze punten geven nu reeds een forse overschrijding. Deze locaties zijn ook opgenomen in de recente brief aan de Tweede Kamer van de Staatssecretaris van VROM (kamerstuk 28 663, nr. 8), waarbij hij ingaat op het verbeteren van de luchtkwaliteit in algemene zin. De inhoud van deze brief is ook ter sprake geweest in het AO van 23 oktober 2003.

Medio 2004 zal ik deze meest urgente luchtkwaliteitsknelpunten met behulp van bovenstaand kader onderzocht hebben. Op basis hiervan zal ik een beslissing nemen of deze maatregel zelfstandig, dan wel in combinatie met andere maatregelen, op deze locaties effectief toepasbaar is.

Nu al is echter duidelijk dat een maatregel «a la Overschie» niet voor alle luchtkwaliteitsknelpunten geschikt zal zijn. Een verdergaande innovatieve aanpak is daarom nodig. Daarom heb ik recent in mijn begroting € 20 miljoen gereserveerd voor een **Innovatieprogramma Luchtkwaliteit**, dat naar het model van het Innovatieprogramma Geluid oplossingen voor deze problematiek moet geven.

Vervolgtraject

- In de komende maanden zal ik de meest urgente luchtkwaliteitsknelpunten, met behulp van dit beleidskader evalueren. Op basis hiervan zal ik een beslissing nemen of deze maatregel, dan wel in

combinatie met andere maatregelen, op deze locaties effectief toepasbaar is. Medio 2004 is deze analyse gereed;

- Daarnaast blijkt ook een innovatieve aanpak nodig te zijn om aan de Europese wetgeving te voldoen. Daarom heb ik in de begroting geld gereserveerd voor een **Innovatieprogramma Luchtkwaliteit**, dat naar het model van het Innovatieprogramma Geluid oplossingen voor deze problematiek zal geven;
- Overeenkomstig de brief van Minister Donner van 18 februari 2003 (kamerstuk 28 600-XII, nr. 79), zal ik met een voorstel komen voor enige mate van flexibilisering van de snelheidslimieten op snelwegen. Dit voorstel zal medio 2004 gereed zijn.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs