

Vergaderjaar 2009–2010

31 895

Milieueffecten wegverkeer

Nr. 8

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 maart 2010

Tijdens het AO Luchtkwaliteit van 3 februari 2010 (Kamerstuk 31 895, nr. 7) heb ik toegezegd op een aantal vragen van uw Kamer schriftelijk nog te zullen terugkomen. Hieronder treft u, mede namens de minister van VROM, de beantwoording aan.

1

Door de ChristenUnie is de vraag gesteld of de luchtschermen, die in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn voorzien bij het knooppunt Ridderkerk, niet versneld kunnen worden geplaatst, mede ook met het oog op akoestische werking ervan.

Zoals ik tijdens het AO heb aangegeven, is een versnelling met betrekking tot de schermen die in verband met fijnstof worden geplaatst per definitie niet mogelijk, gelet op de bestaande planning. Reeds in juni 2011 moet namelijk voor fijnstof aan de wettelijke norm zijn voldaan en moeten de schermen geplaatst zijn. Rekening houdend met de noodzakelijk te doorlopen procedures en de bouwtijd is hier eenvoudigweg geen versnelling te bereiken.

De overige schermen die voor 1 januari 2015, in verband met het voldoen aan de NO₂-norm, moeten zijn geplaatst, hebben inderdaad ook een akoestische werking, zoals de fractie van de ChristenUnie aangeeft. In dat opzicht heb ik zeker begrip voor de wens om deze schermen zo spoedig als mogelijk te plaatsen.

Echter, er zijn ook andere gemeenten die wensen hebben ten aanzien van het versneld plaatsen van schermen. Wanneer ik nu aan de op zichzelf begrijpelijke wens van Ridderkerk tegemoet kom, ga ik een ongewenst precedent scheppen. De werkzaamheden vinden zoveel mogelijk gebundeld plaats, waardoor de organisatie en de financiële middelen doelmatig kunnen worden ingezet. Een versnelde uitvoering van individuele schermen staat op gespannen voet hiermee.

De werkzaamheden zijn ook reeds ingepast in de meerjarenplanning van Rijkswaterstaat; een versnelling op één plek zal elders een vertraging veroorzaken.

2

Door de SP is de vraag gesteld of touringcarbussen niet uit binnensteden geweerd kunnen worden door langs de randen van steden transferia te bouwen.

In het verleden is door VROM onderzoek gedaan naar de bijdrage van touringcarbussen aan de luchtverontreiniging in steden. Die bijdrage blijkt klein te zijn. Dat is onder andere de reden geweest om touringcarbussen indertijd niet onder het regime van milieuzones te brengen. In dat verband ligt het daarom ook niet voor de hand om speciaal voor touringcarbussen transferia te realiseren aan de randen van steden. De kosten staan niet in verhouding tot de baten. Anders gezegd, de milieuwinst is veel te beperkt om een dergelijke, dure maatregel te rechtvaardigen. Overigens is het een zaak van gemeenten om te besluiten over het eventueel aan de buitenkant van de stad parkeren van touringcarbussen.

3

Door GroenLinks is gevraagd om bij de Europese Commissie te bepleiten voor het aanscherpen van de milieunormen voor tweetakt bromfietsen.

In Europa loopt een traject om de bestaande normen voor brom- en motorfietsen aan te scherpen. Mijn collega van VROM heeft duidelijk de ambitie om in dat proces een substantiële aanscherping van de eisen aan bromfietsen (zowel voor tweetakt als viertakt) te realiseren, zodat de hinder door bromfietsen in de stedelijke omgeving kan worden teruggedrongen.

Overigens wil ik daarbij de volgende kanttekeningen plaatsen: tweetakt bromfietsen zijn niet in alle gevallen vuiler dan viertakt brommers. Dit is afhankelijk van de wijze waarop de uitlaatgassen worden uitgestoten (met mengsel of met lucht) en hoe de dosering van de smeerolie gebeurt. Daarnaast kan gesteld worden dat voor de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen in Nederland, NO_x en fijn stof (PM₁₀), de bijdrage van bromfietsen op landelijk niveau zeer gering is (0,045% respectievelijk 0,67%) in vergelijking met het totale wegverkeer. En ook op lokaal niveau, in een stedelijke omgeving, is de bijdrage van bromfietsen aan de blootstelling aan fijnstof en NO₂ naar het oordeel van TNO niet meer dan enkele procenten.

Ik zal nog separaat reageren op de suggestie van de PvdA om walstroom voor de binnenvaart te overwegen in stedelijke havens en bij stedelijke loskades om zo de uitstoot in binnensteden verder te beperken. De reden dat ik u hierover later bericht, is dat ik momenteel een plan voor walstroom aan het uitwerken ben.

Verder zal ik, zoals toegezegd, vóór de zomer met een reactie komen op de notitie van de fractie van GroenLinks om auto's «groen te pimpen», waaronder een «groene» APK voor auto's.

Over het verschil in behandeling in Amsterdam tussen bussen en vrachtauto's met betrekking tot milieu-eisen voor de toelating tot de binnenstad, heb ik uw Kamer reeds onlangs geïnformeerd bij schrijven van 23 februari 2010.

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