

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2349

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Minister wil kijken naar 80 op A16 Rotterdam»* (ingezonden 22 maart 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 19 april 2019).

Vraag 1

Kent u het artikel «Minister wil kijken naar 80 op A16 Rotterdam»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt de titel van het bericht? In welke setting is deze uitspraak gedaan of is de journalist er zelf mee op de loop gegaan en is de duiding niet correct?

Antwoord 2

Ik heb aangegeven dat de A16 op een hogere snelheid gedimensioneerd is en dat voldaan wordt aan de wettelijke normen qua geluid en luchtkwaliteit. Voor de A16 zal een snelheid gaan gelden van 100 km/u. (zie vraag 3) Desgevraagd heb ik aangegeven dat, zoals bij elke weg, jaarlijks gemonitord wordt of de weg qua geluid en luchtkwaliteit blijft voldoen aan de geldende normen en dat wanneer dat niet het geval is maatregelen afgewogen worden.

Vraag 3

Voor welke snelheid is of wordt deze nieuwe snelweg ontworpen?

Antwoord 3

De A16 Rotterdam is, conform het destijds vigerende beleid, ontworpen voor een maximumsnelheid van 120 kilometer per uur.

De maximumsnelheid zal echter 100 kilometer per uur zijn, zoals ook is beschreven in het Tracébesluit. Dit vanwege de opeenvolgende aansluitingen op het traject met het onderliggend wegennet alsmede het streven naar een uniform beeld voor de weggebruiker. De maximumsnelheid op de aansluitende snelwegen A13 en A16 is ook 100 kilometer per uur.

¹ AD/Rotterdams dagblad, 19 maart 2019

Vraag 4

Is het waar dat alleen vanwege de veiligheid en/of milieueisen, zoals luchtkwaliteit en geluid, eventueel zachter gereden wordt dan de reguliere 130 km per uur?

Antwoord 4

Ja. Het uitgangspunt is 130 kilometer per uur, tenzij dit niet op een verkeersveilige wijze mogelijk is of dit niet mogelijk is binnen de wettelijke milieunormen (dan wel hiervoor onevenredige maatregelen zouden moeten worden getroffen). Verder kan de maximumsnelheid op aanpalende wegtrajecten een reden zijn voor een lagere maximumsnelheid (voorkomen van te veel wisselende maximumsnelheden op een kort traject).

Vraag 5

Welke milieuruimte bieden de rapporten die destijds opgesteld in de planvorming?

Antwoord 5

Ik ga ervan uit dat met milieuruimte het verschil wordt bedoeld tussen de vigerende wettelijke norm en de geprognosticeerde situatie bij openstelling van de weg. Voor luchtkwaliteit en geluid geldt het volgende.

Stikstofdioxide (NO₂)

Op alle referentiepunten neemt de concentratie stikstofdioxide af met 5 tot 17 µg/m³ ten opzichte van de huidige situatie. Dit is mede het gevolg van het schoner worden van de motorvoertuigen in de loop der tijd. De hoogste concentratie stikstofdioxide is berekend bij de noordelijke tunnelmond, met 28,5 µg/m³. Deze waarde is beneden de (Europese) grenswaarde van 40 µg/m³ als jaargemiddelde.

Fijnstof (PM10)

De totale concentratie fijn stof neemt op de meeste referentiepunten enigszins toe met zo'n 0,1 tot 0,8 µg/m³ ten opzichte van de huidige situatie. Dit heeft met name te maken met de aanwezige achtergrondconcentratie (onder meer vanwege de ingebruikname van de 2^e Maasvlakte). De hoogste concentratie fijnstof is berekend bij de noordelijke tunnelmond, met 23,7 µg/m³. Deze waarde is beneden de (Europese) grenswaarde van 40 µg/m³ als jaargemiddelde.

Geluid

Voor de A16 Rotterdam zijn in het Tracébesluit geluidsmaatregelen getroffen die zijn gebaseerd op de prognoses voor het toekomstjaar 2032. Dit betekent dat er tot 2032 naar verwachting geen overschrijdingen van de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) zullen optreden. Na openstelling van de weg wordt jaarlijks gemonitord of voldaan wordt aan de GPP's. Wettelijk bestaat de verplichting tot het afwegen van (geluid)maatregelen wanneer niet aan de GPP's wordt voldaan.

Vraag 6

Wanneer kunnen automobilisten op deze nieuwe weg A13/A16-verbinding gaan rijden?

Antwoord 6

In 2024 zal de weg worden opengesteld voor het verkeer.

Vraag 7

Welke mitigerende maatregelen zijn of worden genomen om omwonenden te ontzien en hoe worden zij meegenomen gedurende het bouwproces?

Antwoord 7

Ten tijde van de realisatie worden diverse maatregelen genomen om de omwonenden tijdens deze fase te ontzien. Er wordt een vrij liggende weg voor bouwverkeer gerealiseerd, zodat het merendeel van het bouwverkeer

geen gebruik zal maken van het onderliggend wegennet. Deze weg wordt bij bebouwing afgeschermd door zicht- en geluidschermen. Tevens wordt er zoveel mogelijk geluids- en trillingvrij gebouwd; heipalen en damwanden bijvoorbeeld worden niet geslagen maar geschroefd en gedrukt. In de eisen is opgenomen dat licht- en stofhinder niet mag optreden. Gedurende de realisatie worden omwonenden geïnformeerd via algemene publieksbijeenkomsten. Daarnaast worden tijdens de realisatie minimaal 2 keer per jaar buurtbijeenkomsten gehouden. Dit zijn kleinschalige bijeenkomsten in 11 buurten langs het tracé. Voorts worden omwonenden via zogenoemde keukentafelgesprekken geïnformeerd. Aanvullend op deze bijeenkomsten en gesprekken worden mensen geïnformeerd via de hinderkalender, de nieuwsbrief, de website en tijdens diverse soorten wandelingen die worden georganiseerd. Begin oktober wordt het informatiecentrum geopend.