

Vergaderjaar 2007–2008

31 089

Urgentieprogramma Randstad

30 504

Tracé A4 Burgerveen–Leiden

Nr. 4

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 september 2007

Tijdens het AO over het Urgentie Programma Randstad op 6 september jl. heb ik toegezegd inzage te geven in de consequenties van de uitspraak door de Raad van State met betrekking tot de vernietiging van het tracé-besluit A4 Burgerveen–Leiden. Met deze brief informeer ik u over de ontwikkeling van de breed inzetbare methodiek voor de afbakening van het onderzoeksgebied én de gevolgen voor de planning van de A4 Burgerveen-Leiden en andere lopende wegenstudies.

Hoewel ik nu geen volledig inzicht kan geven, hecht ik er waarde aan u met deze tussenstand te informeren.

Methodiek voor de afbakening van het onderzoeksgebied

Volgens de Raad van State moet een integrale benadering plaatsvinden van alle locaties waar zich significante gevolgen voor de luchtkwaliteit zullen voordoen. Het voldoet niet om slechts binnen een bepaalde afstand (in het geval van de A4 was dat 300 meter) van de weg te rekenen. Ik sta nu voor de taak om tot een eenduidige methodiek voor de afbakening van het onderzoeksgebied te komen die in alle projecten kan worden gehanteerd.

In overleg met deskundigen, ook van buiten mijn departement, wordt onderzocht welke gegevens tot een afbakening van het gebied kunnen leiden. Ik zie op dit moment nog de verschillende mogelijkheden. Nu dit vooralsnog niet geheel is uitgekristalliseerd, kan ik u op dit moment nog geen uitgewerkte methodiek presenteren. Het is noodzakelijk om over een goed onderbouwd en juist model te beschikken, waarmee ik tot een gedegen gebiedsafbakening per project kan komen, en waarbij ook voldoende aandacht is voor de leefomgeving. Een onvoldoende uitgewerkte methode zal immers leiden tot extra vertraging. Ik streef er uiteraard naar de methodiek zo snel mogelijk gereed te hebben.

Het zoeken is naar een uniforme methodiek om de grootte te bepalen van het gebied waarbinnen de effecten op de luchtkwaliteit moeten worden onderzocht. Het gaat hierbij om zowel effecten op het aan het project aangrenzende hoofdwegennet, als op het onderliggend wegennet in de omgeving van het project. Dat moet een praktische, werkbare, goed uitlegbare methode zijn, die wetenschappelijk onderbouwd en reproduceerbaar is, en die ook juridisch houdbaar is. Dit blijkt zeer lastig. De methode moet enerzijds tegemoet komen aan de door de Raad van State, met het oog op de bescherming van de belangen van burgers, gewenste nauwkeurigheid, en moet anderzijds recht doen aan de betrouwbaarheid van de gebruikte modellen.

Wat betekent dit voor de planning van MIT- en ZSM-projecten?

Ik kan op dit moment nog niet aangeven wat de consequenties zijn voor de doorlooptijd van wegenprojecten, omdat nu de methodiek voor de gebiedsafbakening wordt uitgewerkt. Zodra bekend is hoe de methode eruit ziet, kan nadien een integrale planning worden opgesteld voor alle betrokken MIT- en ZSM-projecten.

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