

Vergaderjaar 2005–2006

30 300 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2006

Nr. 47

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 april 2006

Zoals dinsdag 4 april 2006 in het vragenuurtje aan uw Kamer toegezegd, stuur ik u hierbij de interim evaluatie van de effecten op de luchtkwaliteit en de doorstroming, van de in november 2005 ingestelde 80 km zones. De interim evaluatie is gebaseerd op gemeten verkeerscijfers en modelmatig berekende effecten op de luchtkwaliteit.

Tevens heb ik u toegezegd om voor de A12 bij Voorburg, waar de file-zwaarte duidelijk is toegenomen, aan te geven welke maatregelen daar genomen zullen worden ter verbetering van de doorstroming.

De evaluatie op basis van de feitelijke metingen van de effecten op de luchtkwaliteit is in mei dit jaar beschikbaar. Ik zal uw Kamer zo spoedig mogelijk daarna hierover informeren, waarbij ik dan tevens zal ingaan op de effecten voor geluid en verkeersveiligheid.

In deze interim evaluatie komen de volgende punten aan de orde:

- aanleiding voor het instellen van de 80 km zones;
- een overzicht van de fileontwikkeling op de 80 km zones;
- een (modelmatige) indicatie van de consequenties van het instellen van de 80 km zones op de lokale luchtkwaliteit;
- een overzicht van maatregelen ter verbetering van de verkeerskundige situatie op de A12 bij Voorburg;
- heroverweging van de 80 km maatregel.

Aanleiding tot het instellen van de 80 km zones

In het AO Verkeersemisseries van 4 november 2004, heb ik met u het voor-nemen besproken tot het instellen van een snelheidsverlaging naar 80 km/u op vier trajecten in de Randstad waarlangs zich hardnekkige lucht-kwaliteitsknelpunten (hot spots) bevinden (Kamerstuk 28 663/29 200 XII nr. 26). Deze vier trajecten zijn geselecteerd na toetsing van de negen gecon-stateerde hot spots aan het Beleidskader Overschie (Kamerstuk 28 663/ 29 200 XII nr. 11).

Het primaire doel van de snelheidsverlaging is een substantiële verbete-ring van de lokale luchtkwaliteit. De ervaring bij Overschie heeft geleerd

dat de snelheidsverlaging ook kan leiden tot een vermindering van de geluidsproblemen. Tevens is als voorwaarde opgenomen dat de maatregel de verkeersveiligheid niet mag verslechteren, moet bijdragen aan een gelijkmatige doorstroming ter plaatse, goed inpasbaar moet zijn in het lokale snelwegennet, en geen extra knelpunten mag veroorzaken. Strikte handhaving van de snelheid is een randvoorwaarde bij het instellen van de maatregel.

Sinds 1 november 2005 is de snelheidsverlaging bij vier trajecten operationeel. De 80 km zone op de A13 bij Overschie is sinds mei 2002 operationeel en effectief gebleken. Ik heb u hierover reeds eerder geïnformeerd bij brief van 7 juli 2003 (VW03-491).

Verkeerskundige effecten op de 80 km zones

De verkeerskundige effecten van het instellen van de 80 km zones zijn per zone verschillend. Op basis van de verkeerscijfers over de periode september 2005 tot en met maart 2006 komt het volgende beeld naar voren:

- bij de A10-west bij Amsterdam is de filezwaarte¹ met ca. 11% afgenomen;
- bij de A12 bij Utrecht is de filezwaarte met ca. 11% toegenomen;
- bij de A20 Rotterdam is de filezwaarte met ca. 17% toegenomen;
- bij de A12 Voorburg is de filezwaarte met ca. 69% toegenomen;
- sinds de verlaging van de limiet naar 100 km/u op de A13 tussen Delft-Noord en Overschie in november 2005, is de filezwaarte op de A13 met ca. 22% afgenomen.

Op twee trajecten (A12 bij Voorburg en A20 bij Rotterdam) met complexe weefvakken is sprake van een minder effectief gebruik van de capaciteit van de weg (capaciteitsterugval) na invoering van het 80 km regime met strikte handhaving. Dit kan worden verklaard door een ander rijgedrag als gevolg van de instelling van de snelheidsverlaging:

- weggebruikers houden meer rechts;
- kiezen vaak een lagere snelheid dan toegestaan, waardoor de dynamiek (snelheidsverschillen tussen voertuigen) in het verkeer afneemt;
- ondervinden meer moeite met het verwisselen van rijstrook, doordat het verkeer vergaand gehomogeniseerd is, hierdoor ontstaat colonnevorming.

De hierboven beschreven capaciteitsterugval kan oplopen tot circa 10% en doet zich voor op de A12 Voorburg (beide richtingen) en op de A20 Rotterdam Noord. Op de wegvakken bij Amsterdam en Utrecht treedt geen capaciteitsterugval op. De files die op deze wegvakken optreden zijn het gevolg van knelpunten buiten het 80 km/uur traject.

De hoofdconclusie uit het onderzoek naar de toename van files op twee van de 80 km zones luidt: snelheidsverlaging met trajectcontrole reduceert de dynamiek in het verkeer. Op complexe weefvakken is enige dynamiek juist nodig om weefbewegingen soepel te doen verlopen.

Het verhogen van de snelheidlimiet leidt naar verwachting tot meer dynamiek, waardoor het van strook verwisselen vergemakkelijkt wordt.

Effecten 80 km zones op de verkeersemissies

Vooruitlopend op de uitkomsten van de feitelijke metingen van de luchtkwaliteit, zijn voor de vier trajecten modelmatige berekeningen van de effecten op de verkeersemissies gemaakt. Deze analyse is gebaseerd op de gemeten verkeersintensiteiten.

¹ Filezwaarte is de gemiddelde filelengte vermenigvuldigd met de duur van de file. Vergeleken worden de gemiddelde maandelijkse filezwaarte in de voorperiode sep-okt 2005 en de naperiode nov 2005-mrt 2006.

A10 West:	Verbetering luchtkwaliteit, afname verkeersemissies NO _x en PM ₁₀ (fijn stof) met circa 11%
A12 Utrecht:	Verbetering luchtkwaliteit, afname verkeersemissies NO _x met circa 15% en PM ₁₀ met circa 9%
A12 Voorburg:	Verslechtering luchtkwaliteit stad uit, toename emissies stad uit circa 5%. Stad in is er wel meer file voorafgaand aan het weefvak, maar dit heeft geen consequentie voor luchtkwaliteit in de 80 km zone zelf.
A20 Rotterdam:	Ondanks toename van de filezwaarte treedt over 24 uur toch een lichte verbetering op van NO _x en PM ₁₀ met circa 2%.

Bovenstaande bevindingen voor de luchtkwaliteit zijn gebaseerd op beperkte datasets en dienen daarom te worden gezien als een indicatieve prognose. De effecten van weekenddagen en vakantieperioden zijn niet inbegrepen en kunnen leiden tot een gunstiger beeld. Inzichten over veranderingen in luchtkwaliteit dienen daarom vooral te worden gerelateerd aan daadwerkelijke meetgegevens van de luchtkwaliteit en de bijdrage daarin van het wegverkeer.

Ontwikkeling A12 Voorburg, maatregelen ter verbetering van de doorstroming

De ontwikkeling van de files op de A12 bij Voorburg is opvallend. De verlaging van de snelheidslimiet met strikte handhaving is deels oorzaak van deze verslechtering.

- Stad in is sprake van een complexe wegsituatie die veel aandacht vraagt van de weggebruiker. Twee aaneensluitende spitsstroken bij het begin van het weefvak en een uitvoegstrook naar Voorburg leiden ertoe dat de verkeersafwikkeling moeizaam verloopt. De 80 km maatregel is hier ingesteld vanwege de verkeersveiligheid in verband met de versmalde rijstroken. Om die reden kan de snelheid op dit wegdeel dan ook niet worden verhoogd.
- Stad uit zorgt de samenvoeging van de invoegstrook bij Voorburg voor complexe weefbewegingen op het aansluitende weefvak voor het Prins Clausplein. Verkeer uit Voorburg richting Utrecht kruist hier met verkeer uit Den Haag richting Rotterdam en Amsterdam. Na het instellen van de snelheidsmaatregel verlopen hier de weefbewegingen lastiger en met lagere snelheid.

De toename van de filezwaarte op de A12 Voorburg heeft een negatieve invloed op de reistijden. Het gevolg hiervan is dat de reistijd op het 80 km traject A12 Voorburg in perioden van congestie gemiddeld toeneemt met circa 2 minuten.

De toename van de filezwaarte bij de A12 Voorburg is zodanig dat ik nu een gericht pakket maatregelen wil nemen, om zowel stad in als stad uit de situatie te verbeteren. Deze maatregelen komen voort uit een hiertoe opgestelde wegbeeldanalyse.

Het betreft aanpassingen die binnen een termijn van enkele maanden kunnen worden genomen: aanpassingen van bebording, belijning, en verbetering van de overgang tussen de bufferstroken op A4 en de A12. Inmiddels is een verdrijvingstrook aangebracht tussen de twee bufferstroken. Daarnaast kan aanpassing van de afrit bij Voorburg binnen een jaar worden gerealiseerd. Ook zie ik in overleg met de gemeenten Voorburg en Den Haag of de afstelling van de verkeersregelinstallaties (vri's) bij en rond de aansluiting Voorburg verder kan worden geoptimaliseerd. Recent heeft er al een verbetering van de afstelling van de vri's plaatsgevonden. Bovenstaande maatregelen moeten leiden tot een verbetering van de doorstroming op de weefvakken op de A12 bij Voorburg (stad in en uit) en de afrijcapaciteit van de afrit Voorburg.

Voor de A20 bij Rotterdam heb ik opdracht gegeven tot het inventariseren en doorvoeren van verkeerskundige aanpassingen die op korte termijn de doorstroming op de 80 km zone verbeteren.

Heroverweging 80 km maatregel

Alles afwegend kom ik tot de conclusie dat op drie van de per 1 november 2005 ingestelde 80 km zones er meer filevorming optreedt, maar dat naar verwachting alleen bij de A12 bij Voorburg mogelijk sprake is van een lichte verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het primaire doel van het instellen van de 80 km zones is gelegen in het bereiken van een substantiële verbetering van de luchtkwaliteit, onder de randvoorwaarde van een goede verkeersveiligheid en doorstroming. De evaluatie op basis van luchtmetingen zal in beeld moeten brengen wat het daadwerkelijke effect van de 80 km maatregel op de luchtkwaliteit is, en of aan de randvoorwaarden is voldaan. Hierbij moet mijns inziens ruimte blijven om per locatie tot een afgewogen oordeel te kunnen komen. Indien uit de feitelijke meetgegevens zal blijken dat de luchtkwaliteit per saldo (in en buiten spits) niet substantieel is verbeterd, en op die trajecten tevens sprake is van een substantiële toename in de filezwaarte, zal ik waar nodig en mogelijk de 80 km maatregel aanpassen.

Voor aanpassing van snelheidslimieten op zones waar de huidige maatregel niet goed functioneert is een verkeersbesluit nodig. Een dergelijk besluit kan op locaties die niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen alleen worden genomen indien uit onderzoek blijkt dat dit niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Tevens dient rekening gehouden te worden met de geluidsaspecten. Een verkeersbesluit ligt gedurende 6 weken ter inzage. Tegen dit verkeersbesluit is bezwaar en beroep mogelijk.

In aanvulling op de hierboven genoemde verkeerskundige aanpassingen op de A12 bij Voorburg, heb ik naar aanleiding van deze interim evaluatie, ten aanzien van de A12 bij Voorburg de stad uit, alvast de besluitvorming in gang gezet met het oog op het verhogen van de snelheid op dit wegvak. In dit kader wil ik inzetten op een verhoging van de snelheid naar 100 km met trajectcontrole, met als doel een optimale afstemming tussen de doorstroming van het wegverkeer en de luchtkwaliteit.

De voor het te nemen verkeersbesluit noodzakelijke onderzoeken naar de effecten van de snelheidsverhoging op de luchtkwaliteit en geluid zal ik op zo kort mogelijke termijn laten uitvoeren. Ik ga ervan uit dat deze onderzoeken mijn besluitvorming ondersteunen.

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