

Vergaderjaar 2005–2006

30 300 XII

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

29 667

Beleidsnota Verkeersemisseries

Nr. 53

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 mei 2006

In het Algemeen Overleg op 26 april 2005 (kamerstuk 29 667/28 663, nr. 18) met de vaste commissies voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Verkeer en Waterstaat en Financiën, heb ik toegezegd onderzoek te zullen doen naar de effecten van een combinatie van snelheidsverlaging tot 80 km/uur en compact rijden op de ringen van de grote steden. Compact rijden is een herindeling van de rijbaan met extra en smallere rijstroken zoals bijvoorbeeld spitsstroken.

De aanleiding tot dit onderzoek is gelegen in de veronderstelling dat een combinatie van een snelheidsverlaging met compact rijden op de ringen van de grote steden, zou kunnen leiden tot een verbetering van zowel de luchtkwaliteit als de bereikbaarheid.

Hierbij wil ik u informeren over de belangrijkste uitkomsten en de beleidsmatige conclusies die ik aan dit onderzoek¹ verbind. Op basis van de resultaten van dit onderzoek heb ik besloten niet over te gaan tot het invoeren van een generieke snelheidsverlaging op de stadsringen van de vier grote steden.

Opzet onderzoek:

In de studie is onderzocht wat de effecten zijn op de bereikbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid van een snelheidsverlaging tot 80 km/u in combinatie met compact rijden op de ringen van de vier grote steden. Er is een kosten-batenvergelijking gemaakt en er is gekeken naar de praktische uitvoerbaarheid. Als referentiejaar is 2010 gekozen.

Het onderzoek is in twee fasen uitgevoerd. In de eerste fase is een aantal scenario's op hoofdlijnen onderzocht. In de tweede fase zijn twee kansrijke scenario's verder uitgewerkt en is gekeken naar de haalbaarheid.

In het onderzoek zijn de onderstaande scenario's nader uitgewerkt en onderzocht:

1. Een luchtkwaliteitsscenario: hierbij is uitgegaan van 80 km/uur gedurende 24 uur op alle stadsringen, gecombineerd met compact rijden in

¹ Eindrapport Snelheidsverlaging en compact rijden op ringen grote steden (AVV mei 2006) is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

de spits op plaatsen waar dat inpasbaar en zinvol is. Dit scenario heeft het maximale positieve effect op de luchtkwaliteit.

2. Een doorstromingsscenario: hierbij is uitgegaan van compact rijden in de spits op plaatsen waar dat zinvol en inpasbaar is. Op de plaatsen waar compact wordt gereden geldt in dit scenario in de spits een snelheid van 80 km per uur. Op de andere trajecten en in andere perioden blijft de limiet 100 km per uur.

Uitkomsten onderzoek:

1. Een generieke snelheidsverlaging naar 80 km/u op de stadsringen, ook in combinatie met compact rijden, verbetert de luchtkwaliteit slechts in beperkte mate. De totale afname van de verkeersemisatie in het luchtkwaliteitsscenario is voor PM10 2,4% en voor NO_x 0,5%. Het effect op de luchtkwaliteit is positief op de stadsringen en negatief op het onderliggend wegennet. De verbetering van de luchtkwaliteit is per saldo bescheiden doordat verplaatsingseffecten van het verkeer naar het onderliggend wegennet optreden. Door de langere reistijden op de stadsringen worden deze voor een deel van de stedelijke verplaatsingen minder interessant, en wordt er meer van het onderliggend wegennet gebruik gemaakt.
2. Door de combinatie van 80 km/u met compact rijden verbetert de luchtkwaliteit en de doorstroming meer dan alleen door invoering van 80 km/u: de betere doorstroming met minder congestie zorgt voor lagere verkeersemisaties.
3. De reistijden buiten de spits nemen door het instellen van 80 km/u op de ring toe. Dit leidt tot aanzienlijke reistijdverliezen.
4. Het gericht invoeren van compact rijden op specifieke locaties in de spits is een effectieve doorstromingsmaatregel met een vrijwel neutraal effect op de luchtkwaliteit.
5. Compact rijden is naar verwachting zinvol en goed inpasbaar op enkele aaneengesloten trajecten van de stadsringen, maar is nu niet toepasbaar als integraal concept voor de gehele ringen.
6. Het is niet mogelijk de geluidseffecten op het hoofd- en onderliggend integraal te beoordelen.
7. Op verkeersveiligheid scoort het doorstromingsscenario licht positief, het luchtkwaliteitsscenario licht negatief.
8. Het kosten-baten saldo is voor het luchtkwaliteitsscenario negatief (- 260 mln Euro op jaarbasis) door het grote reistijdverlies als gevolg van de snelheidsverlaging. De verbetering van de luchtkwaliteit weegt in economische zin niet op tegen het grote reistijdverlies. Voor het doorstromingsscenario ligt het kosten-baten saldo rond de nul (- 3 miljoen Euro). De investeringskosten voor gerichte toepassing van compact rijden op de vier stadsringen worden indicatief geraamd op 250 miljoen Euro.

Beleidsmatige conclusies:

In het Beleidskader Overschie (Kamerstuk 28 663/29 200 XII, nr. 11) heb ik aangegeven dat het invoeren van een snelheidsverlaging dient te leiden tot een substantiële verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Tevens is als voorwaarde opgenomen dat de maatregel de verkeersveiligheid niet mag verslechteren, een bijdrage levert aan de vermindering van geluidsproblemen, moet bijdragen aan een gelijkmatige doorstroming ter plaatse, goed inpasbaar moet zijn in het lokale snelwegennet, en geen extra knelpunten mag veroorzaken. Ten slotte dient de maatregel kosten-effectief en handhaafbaar te zijn.

De beperkte effecten op de luchtkwaliteit, gecombineerd met de grote reistijdverliezen als gevolg van de generieke snelheidsverlaging op de

ringen, zijn voor mij dan ook aanleiding om niet over te gaan tot het invoeren van een generieke snelheidsverlaging op de stadsringen van de vier grote steden. Het invoeren van 80 km/u op de stadsringen in combinatie met compact rijden leidt weliswaar tot een grotere winst voor de luchtkwaliteit dan alleen het invoeren van een snelheidsverlaging. Maar ook hier zijn de reistijdverliezen door de snelheidsverlaging groot. Uit dit onderzoek is gebleken dat de combinatie van 80 km/u met compact rijden niet leidt tot een verbetering van zowel de luchtkwaliteit als de bereikbaarheid.

Deze studie heeft wel het inzicht opgeleverd dat compact rijden op enkele aaneengesloten trajecten van de stadsringen wellicht nuttig en goed inpasbaar is. Dit gaat naar verwachting gepaard met een vrijwel neutraal effect op de luchtkwaliteit. De uitkomsten van deze studie wil ik dan ook inbrengen in het proces van de netwerkanalyses, waarbij per stadsring goed gekeken dient te worden naar de (kosten)effectiviteit, de netwerk-, en overgangseffecten van de hier onderzochte maatregelen.

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