

Vergaderjaar 2006–2007

30 800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2007

30 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2007

Nr. 5

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 oktober 2006

Zoals in het Algemeen Overleg van 31 mei jl. (Kamerstuk 30 300 XII/30 300 A, nr. 58) met u is besproken en ik in mijn brief van 11 juli 2006 (VW06000614) heb aangegeven, zend ik u hierbij de evaluatie van de 80 km zones. Deze evaluatie is een vervolg op mijn brief van 28 april 2006¹ inzake de interim evaluatie van de 80 km zones.

De 80 km zones zijn ingesteld met het primaire doel te komen tot een substantiële verbetering van de lokale luchtkwaliteit op die plaatsen waar sprake is van een lucht-kwaliteitsknelpunt. In mijn brief van 17 november 2003 inzake de proef bij Overschie (Kamerstuk 28 663/29 200 XII, nr. 11) heb ik aangegeven aan welke voorwaarden en criteria het instellen van de 80 km zones dienen te voldoen. Na toetsing van de negen geconstateerde luchtkwaliteitsknelpunten aan de hierboven genoemde criteria zijn vier trajecten geselecteerd (Kamerstuk 28 663/29 200 XII, nr. 26).

In deze brief zal worden ingegaan op de uitkomsten van het onderzoek naar de effecten van de 80 km maatregel op de verkeersemisseries (gebaseerd op de feitelijke lucht-kwaliteitsmetingen). Daarnaast bevat deze evaluatie ook een actualisatie van de verkeerseffecten, de gemeten effecten ten aanzien van geluidhinder, en de verkeersveiligheid.

Belangrijkste uitkomsten evaluatie:

- Op drie van de vier zones zijn de verkeersemisseries afgenomen. Uitzondering vormt de A20 bij Rotterdam waar een neutraal effect op de verkeersemisseries wordt waargenomen.
- Op de A12 bij Voorburg, de A20 bij Rotterdam en A12 bij Utrecht is de filezwaarte toegenomen. De files op de A12 bij Utrecht worden niet veroorzaakt door de 80 km maatregel. Op de A10 Amsterdam is de filezwaarte afgenomen.
- De afname van de gemeten geluidhinder varieert op de vier 80 km zones tussen 0 en 1 dB(A).
- De verwachting voor de verkeersveiligheid is op grond van het

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005–2006, 30 300 XII, nr. 47.

snelheidsbeeld en op grond van de gunstige ervaringen bij de A13 Overschie voor alle 80 km zones positief.

Effecten 80 km zones op de verkeersemissies

TNO voert in opdracht van Verkeer en Waterstaat metingen uit naar de effecten op de luchtkwaliteit. De metingen zijn zowel voor NO₂ als voor fijn stof uitgevoerd. In deze paragraaf zijn de effecten op de verkeersemissies aangegeven, niet de bijdrage van deze maatregel aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit. De effecten op de lokale luchtkwaliteit worden mede bepaald door de achtergrondconcentraties.

In de periode voor instelling van de maatregel is gemeten vanaf mei 2005 tot november 2005. De naperiode heeft een looptijd van 1 jaar tot eind oktober 2006. Met het oog op deze evaluatie zijn de metingen tot en met maart 2006 gebruikt, omdat de analyse enige tijd in beslag heeft genomen. De periode dat de metingen zijn verricht is nu nog relatief kort. Het is niet onmogelijk dat de resultaten in de loop van de geplande meetperiode t/m 31 oktober 2006 nog enigszins veranderen.

Resultaten NO_x:

Uitgedrukt in verschillen op de verkeersemissie NO_x zijn de resultaten tot nu als volgt:

A10 Amsterdam:	Afname 13%
A12 Utrecht:	Afname 8%
A12 Voorburg:	Afname 10%
A20 Rotterdam:	Neutraal effect

Resultaten Fijn stof:

De metingen voor fijn stof leveren gezien de korte meetperiode alleen voor A12 Voorburg een bruikbaar meetresultaat. Voor de andere locaties kan nog geen betrouwbaar beeld worden gegeven als gevolg van verstoringen (bv de bouw van een geluidscherm in het meetgebied). De afname van de fijn stof emissies door het wegverkeer voor de A12 Voorburg bedraagt 15%.

Conclusie:

De effecten op de verkeersemissies zoals deze nu naar voren komen op basis van metingen zijn consistent met de berekeningen zoals deze in de brief van 28 april zijn aangegeven met uitzondering van de A12 bij Voorburg.

De meetresultaten bij de A12 Voorburg zijn gelet op de toegenomen files wellicht opmerkelijk, maar worden verkeerskundig verklaard doordat op de A12 stad in de files op de wegvakken voorafgaand aan de 80 km zone staan. Hierdoor treedt in de 80 km zone stad in de hele dag een positief effect voor de luchtkwaliteit op. Stad uit hebben we gezien het verkeersbeeld naar verwachting te maken met een verbetering van de verkeersemissies buiten de spits en een verslechtering in de spits, met als totaalresultaat een licht negatief saldo op de verkeersemissies stad uit. Het netto resultaat van alle invloeden (stad in en stad uit) nabij de hot spot op de verkeersemissies is positief.

Verkeerseffecten 80 km zones

Voor het vaststellen van de effecten van de invoering van de 80 km zones is de ontwikkeling van de filezwaarte beschouwd. Er is breder gekeken dan alleen de 80 km zones. De direct aanliggende wegvakken die in het invloedsgebied van de 80 km maatregel liggen zijn ook meegenomen. De filezwaarte (uitgedrukt in kilometerminuten) is aangegeven op maand-

basis, per richting voor iedere 80 km locatie, alsmede voor het overig hoofdwegennet.

Om een goed beeld te krijgen van de effecten van de invoering van de 80 km zones, welke op 1 november 2005 zijn ingevoerd, is gekozen als voorperiode de maanden september/oktober 2005 (na de zomervakantie) en voor de naperiode de maanden november 2005 t/m april 2006.

Voor een goede interpretatie van hieronderstaande gegevens geldt ter vergelijking dat de filezwaarte op het overige hoofdwegennet in dezelfde periode een lichte afname laat zien van ca. 4%.

Filezwaarte op maandbasis in kilometerminuten

		Sept/okt 2005	Nov/juni 2005/06	Verandering filezwaarte t.o.v. voor- meting
A10	Richting kp Nieuwe Meer	38 170	34 842	- 9%
A10	Richting Coentunnel	35 130	37 125	6%
	Totaal	73 300	71 967	- 2%
A12UB*	Richting Den Haag	7 040	9 693	38%
A12UB	Richting Zoetermeer	2 390	4 779	100%
	Totaal	9 430	14 472	53%
A12	Richting Gouda	16 800	18 019	7%
A12	Richting Arnhem	19 700	21 553	9%
	Totaal	36 500	39 572	8%
A20	Richting Hoek van Holland	27 790	38 867	40%
A20	Richting Gouda	18 750	19 247	3%
	Totaal	46 540	58 114	25%
	Overig hoofdwegennet	1 126 370	1 078 496	- 4%

* UB: Utrechtsebaan Voorburg

Het beeld van de filezwaarte in de 80 km zones blijft qua tendens hetzelfde zoals opgenomen in brief van 28 april 2006. De hier gepresenteerde cijfers worden echter robuuster geacht dan in de aprilbrief, omdat ze op een langere periode betrekking hebben.

Op twee van de vier per 1 november 2005 in gebruik genomen 80 km zones is de file-zwaarte duidelijk toegenomen: de A12 bij Voorburg en de A20 bij Rotterdam. Het traject op de A12 Voorburg blijft eruit springen (zowel stad in als stad uit) met een stijging van 53%, hoewel de file-zwaarte zoals uit de tabel blijkt in absolute zin niet zo hoog is.

Op de A12 bij Utrecht is een beperkte stijging in de filezwaarte te zien. De files op de A12 bij Utrecht worden niet veroorzaakt door de 80 km maatregel, maar door knelpunten buiten het maatregelvak. Op de A10 Amsterdam is de filezwaarte afgenomen.

Op de A12 bij Voorburg en de A20 bij Rotterdam treden capaciteitsreducties op die aantoonbaar verband houden met gewijzigd rijgedrag op de complexe weefvakken.

In mijn brief van 28 april 2006 heb ik aangegeven dat op deze wegvakken de hoofdconclusie luidt dat de snelheidsverlaging met trajectcontrole de dynamiek in het verkeer reduceert. Op complexe weefvakken is enige dynamiek juist nodig om weefbewegingen soepel te doen verlopen.

Geluid

De voorlopige resultaten wijzen op een effect dat in lijn ligt met de verwachte reductie van 0 – 1,5 dB(A). Dit is afhankelijk van de lokale omstandigheden (wegdek, wijziging verkeerssituatie).

Het positieve effect op het etmaalgemiddelde geluidsniveau¹ bedraagt zowel voor de A20 Rotterdam als voor de A12 Voorburg 1 dB(A). Voor de A10 Amsterdam en de A12 Utrecht is het effect nihil.

Hoewel het niet meetelt in de normen, is waarneembaar dat daarnaast de pieken in de geluidsproductie zijn afgenomen, wat positief is voor de beleving van de omwonenden. Het maximale² geluidsniveau neemt op de A20 Rotterdam en de A12 Voorburg af met 3 dB(A). Voor de A10 West Amsterdam en de A12 Utrecht liggen de geluidpieken 1,5 dB(A) lager.

Veiligheid

De omvang van de 80 km wegvakken is te klein, en de evaluatieperiode te kort om concrete uitspraken te kunnen doen over het effect van de maatregel op de verkeersveiligheid. Voor de analyse is een groter gebied rond de 80 km wegvakken in beschouwing genomen. Het aantal ongevallen in dit gebied is in 2005 sterk afgenomen. Hoewel deze verbetering niet geheel is te relateren aan de 80 km maatregel, kan wel worden gesteld dat er geen aanwijzingen zijn dat de verkeersonveiligheid door de maatregel is toegenomen. Sinds de invoering van de 80 km zones in november 2005 heeft zich op de 80 km wegvakken slechts één ongeval met een ziekenhuisgewonde voorgedaan. Dit ongeval stond geheel los van de 80 km maatregel: het betrof een voetganger die op de snelweg liep. In heel 2005 waren er op de 80 km wegvakken 20 ziekenhuisgewonden.

De ervaring met de eerder op de A13 bij Overschie ingevoerde snelheidsverlaging laat een blijvend gunstig effect op de verkeersveiligheid zien.

Draagvlak

Het landelijk draagvlakonderzoek snelhedenbeleid (2006) leert dat 41% van de burgers van 18 jaar en ouder voorstander is van het op korte stukken snelweg rond steden verlagen van de maximumsnelheid naar 80 kilometer per uur. Wanneer gevraagd wordt naar het draagvlak voor dezelfde maatregel maar dan voor alle wegen rond grote steden is nog maar 32% voorstander.

Opvallend is dat het draagvlak voor de snelheidsverlaging lijkt toe te nemen. Waar in 2006 41% van de ondervraagden steun geeft aan het op korte stukken snelweg rond steden verlagen van de maximumsnelheid naar 80 km per uur, was dit in 2004 nog maar 27%. Automobilisten die dagelijks met de auto rijden zijn negatiever (28% is voorstander) over de maatregelen rond snelhedenbeleid dan de gemiddelde Nederlandse burger (41% is voor).

Focusgroepen

In mei zijn enkele focusgroepen gehouden om meer in detail ervaringen van weggebruikers met de 80 km zones te leren kennen. De focusgroepen zijn georganiseerd rondom het gebruik van de 80 km zones bij Den Haag en bij Amsterdam.

De deelnemers bevestigen het beeld van de verkeerswaarnemingen van het rijgedrag. Weggebruikers ondervinden een hogere taakbelasting door de snelheidsmaatregel met strikte handhaving, nemen daardoor snelheid terug en ervaren dat het wisselen van rijstrook op complexe weefvakken lastiger wordt.

¹ Lden: gewogen etmaalgemiddelde, waarin avond- en nachtperiode zwaarder meetellen, huidige Europese geluidmaat.

² Het op uurbasis gemeten maximale niveau, hier als gemiddelde over alle uren.

Heroverweging 80 km maatregel

In mijn brief van 28 april 2006, en in mijn brief van 17 november 2003 inzake de evaluatie van de proef bij Overschie¹ heb ik aangegeven dat het invoeren van een snelheidsverlaging primair gericht is op 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 bij dragen 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 kosteneffectief en handhaafbaar te zijn en dient er draagvlak te zijn voor de maatregel bij de lokale overheden. Binnen deze voorwaarden wil ik per locatie tot een afgewogen oordeel komen.

Op drie van de vier locaties zijn de verkeersemissies gedaald als gevolg van het instellen van de 80 km maatregel. Bij twee locaties heeft dit echter geleid tot een substantiële toename van de filezwaarte.

Op de 80 km zone A12 bij Voorburg zijn de verkeersemissies in totaal met 10% afgenomen. De doorstroming op de A12 is stad in en stad uit verslechterd. In mijn brief van 28 april 2006 heb ik aangekondigd de verkeerskundige aanpassingen op de A12 bij Voorburg te laten uitvoeren. Tevens heb ik aangegeven dat een hogere snelheid en een grotere dynamiek in het verkeer op de A12 stad uit naar verwachting zullen leiden tot een verbetering van de doorstroming en een verlaging van de verkeersemissies op dit wegvak. Een snelheidsverhoging op dit wegvak is echter niet op korte termijn te realiseren. Voor de aanpassing van snelheidslimieten is een verkeersbesluit nodig. Hierbij dient te worden voldaan aan het Besluit Luchtkwaliteit en de bepalingen uit de Wet Geluidhinder. Bij het wegvak A12 bij Voorburg stad uit is gebleken dat er eerst geluidmaatregelen genomen dienen te worden alvorens de snelheid verhoogd kan worden. De benodigde doorlooptijd van de onderzoeken, de aanbestedingen en realisatie zullen geruime tijd in beslag nemen. Vanwege de verwachte positieve effecten op doorstroming en uitstoot blijft het mijn inzet op het traject A12 Voorburg «de stad uit» weer terug te gaan naar een maximumsnelheid van 100 km/uur. Ik heb de voorbereidingen voor de besluitvorming dan ook in gang gezet, alleen zal dit langere tijd in beslag nemen.

In overleg met de gemeente Leidschendam-Voorburg en het stadsgewest Haaglanden zie ik momenteel de mogelijkheden om, aanvullend op de reeds aangekondigde verkeerskundige maatregelen het functioneren van de 80 km zone bij Voorburg stad uit te verbeteren.

Ten aanzien van de 80 km zone bij Rotterdam wil ik in overleg met de gemeente Rotterdam bepalen of middels verkeerskundige maatregelen het functioneren van deze zone is te verbeteren. Ook is recentelijk een buffer op de A20 bij het Terbregseplein ingesteld die van invloed is op de noordbaan van deze 80 km-zone. Ik ben dan ook voornemens om eerst de effecten van de buffer en de voorgenomen verkeerskundige maatregelen te betrekken bij de oordeelsvorming over het functioneren van deze 80 km zone.

Voor de andere zones geven de resultaten geen aanleiding om de huidige verkeerssituatie aan te passen.

Uit het bovenstaande blijkt dat het invoeren van de snelheidsverlaging locatiespecifiek tot verschillende uitkomsten kan leiden en daarom maatwerk vereist.

In het Algemeen Overleg inzake de aanpak van files van 31 mei 2006 heb ik aangegeven dat mijn streven erop is gericht te komen tot een dynami-

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 28 663 en 29 200 XII, nr. 11.

sering van de maximumsnelheden met het oog op een optimale afstemming tussen doorstroming, leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Een voorstel hiertoe wil ik voor de begrotingsbehandeling aan uw Kamer doen toekomen.

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