

Vergaderjaar 2007–2008

**31 200 XII**

**Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008**

**31 200 A**

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008**

**Nr. 87**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 juni 2008

Hierbij ontvangt u de eindrapportage van de evaluatie 80 km zones<sup>1</sup>, zoals toegezegd in mijn brief van 26 juni 2007 (Kamerstuk 30 300 XII/30 300 A, nr. 77). De evaluatie volgt op de brief van 28 april 2006 (Kamerstuk 30 300 XII, nr. 47) inzake de interim evaluatie van de 80 km zones en de brief van 3 oktober 2006 (Kamerstuk 30 300 XII/30 300 A, nr. 5) inzake de 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 luchtkwaliteitsknelpunt. In een brief van 17 november 2003 inzake de proef bij Overschie (Kamerstuk 28 663/29 200 XII, nr. 11) is aangegeven aan welke voorwaarden en criteria het instellen van de 80 km zones moest voldoen. Dit is het beleidskader Overschie. In de brief van 29 oktober 2004 (Kamerstuk 28 663/29 200 XII, nr. 26) is aangegeven dat na toetsing van de negen geconstateerde knelpunten aan de hiervoor genoemde criteria vervolgens vier trajecten zijn geselecteerd.

Uit de eindrapportage blijkt dat het succes van de 80 km zones voor zowel de luchtkwaliteit als de doorstroming van het verkeer zeer afhankelijk is van de locatie en de specifieke omstandigheden die daar gelden. De doorstroming op met name de noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voorburg stad uit is sterk verslechterd.

Mijn ambtsvoorganger had eveneens de ambitie om de doorstroming te verbeteren binnen de leefbaarheidsgrenzen en heeft besloten eerst de evaluatie van de 80 km maatregel af te wachten en een aantal proeven met dynamische snelheden in gang te zetten. In de tussentijd zijn bij Voorburg bovendien maatregelen getroffen zoals het openstellen van de spitsstrook stad in, de aanleg van stiller asfalt en het plaatsen van geluidsschermen om de overlast te beperken.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In aanvulling hierop wil ik experimenteren met dynamische maximumsnelheden op met name de noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voor-

burg stad uit. Hierbij is de doelstelling de doorstroming te verbeteren en het positieve effect van de 80 km zones voor de lokale luchtkwaliteit te behouden. Bij een positief resultaat, dus ook met betrekking tot de luchtkwaliteit, van deze en de eerder aangekondigde experimenten, voorzie ik dat de 80 km maatregel ten einde komt. Met dynamische maximumsnelheden verwacht ik dezelfde doelstellingen te kunnen bereiken als met de 80 km zones. Groot voordeel van dynamische maximumsnelheden is de flexibiliteit ten opzichte van de rigiditeit van een 80 km maatregel.

### **Belangrijkste uitkomsten evaluatie**

- Op de vier trajecten waar per 1 november 2005 de 80 km zones zijn ingesteld zijn de verkeersemisies afgenomen (fijn stof ca. 10 %; NO<sub>x</sub> 20–30%) en is de luchtkwaliteit verbeterd.
- De afname van de gemeten geluidhinder varieert op de vier 80 km zones tussen 0 en 1,3 dB(A).
- In het algemeen heeft de 80 km maatregel voor de verkeersveiligheid een gunstig effect.
- De doorstromingseffecten op de 80 km zones verschillen per zone. Op de noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voorburg is de doorstroming van het verkeer verslechterd, door gewijzigd rijgedrag op complexe weefvakken. De hoeveelheid verkeer is op de A12 Voorburg echter afgenomen, waardoor de verslechterde doorstroming daar niet tot langere reistijden heeft geleid. Ondanks een afname van de hoeveelheid verkeer ook op de noordbaan A20 Rotterdam, heeft de verslechterde doorstroming daar wel tot langere reistijden geleid. Op dit wegvak zijn de reistijden substantieel (met ca. 40%) toegenomen.
- Op de zuidbaan A20 Rotterdam is geen verschil in doorstroming geconstateerd.
- Op de A10 Amsterdam en de A12 Utrecht is de invloed van de 80 km maatregel op de doorstroming beperkt.

### **Effecten 80 km zones op de verkeersemisies**

TNO heeft onderzoek gedaan naar de effecten van de 80 km zones op luchtkwaliteit. De metingen zijn voor zowel fijn stof als NO<sub>x</sub> uitgevoerd. Hieronder zijn de effecten op de verkeersemisies aangegeven. De effecten op lokale luchtkwaliteit worden mede bepaald door de aanwezige achtergrondconcentraties.

*Resultaten NO<sub>x</sub>*: uitgedrukt in verschillen op de verkeersemisie:

---

A10 Amsterdam:	afname van 32%
A12 Den Haag:	afname van 20%
A20 Rotterdam:	afname van 30%
A12 Utrecht:	afname van 31%

---

Vrachtwagens mogen niet harder rijden dan 80 km/u en zouden daardoor op 80 km zones geen bijdrage leveren aan de afname van verkeersemisies. Het is echter gebleken dat door de 80 km maatregel vrachtwagens langzamer rijden dan die toegestane maximumsnelheid. Vrachtwagens leveren hierdoor wel een bijdrage. Op de A12 Den Haag is er in vergelijking met de andere 80 km zones minder vrachtverkeer. Mogelijk is dit de verklaring voor de geringere afname NO<sub>x</sub> aldaar.

*Resultaten fijn stof*: uitgedrukt in verschillen op de verkeersemisie:

---

A12 Den Haag:	afname van 8%
A20 Rotterdam:	afname van 9%

---

Voor de A10 Amsterdam en de A12 Utrecht kunnen geen gemeten resultaten gepresenteerd worden, doordat de metingen beïnvloed zijn door factoren van buitenaf (met name werkzaamheden).

### **Geluid**

Het geluidsniveau is van juni 2005 tot en met oktober 2006 op alle 80 km zones vrijwel doorlopend gemeten door het laboratorium voor milieu-monitoring van het RIVM.

De reductie van het geluidsniveau langs de 80 km zones ligt tussen 0 en 1,3 dB(A). Dit verschil is overigens niet waarneembaar en heeft daarom in mijn afwegingen omtrent de 80 km zones geen betekenis.

### **Verkeerseffecten 80 km zones**

Voor het vaststellen van de verkeerseffecten van de 80 km zones is de ontwikkeling van verschillende parameters beschouwd, te weten intensiteiten (het aantal voertuigen op een bepaald wegvak), capaciteiten (het aantal voertuigen dat op een bepaald wegvak past), filevorming, snelheden en reistijden.

Op alle per 1 november 2005 ingestelde 80 km zones zijn de reistijden logischerwijs iets toegenomen als gevolg van de lagere maximumsnelheid. Op de 80 km zones op de noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voorburg is een verslechtering van de doorstroming van het verkeer geconstateerd die verband houdt met de 80 km maatregel op deze wegvakken. Gebleken is dat deze maatregel gewijzigd rijgedrag op complexe weefvakken veroorzaakt. Hieronder zal ik daar nog nader op ingaan.

### **Maximumsnelheden**

Uitgangspunt van het snelhedenbeleid is een maximumsnelheid van 120 km/u. De snelwegen in Nederland zijn hierop ingericht. Op het merendeel van de snelwegen geldt deze maximumsnelheid dan ook. In het verleden is uit oogpunt van milieu en verkeersveiligheid op een aantal wegvakken, voornamelijk in de Randstad, de maximumsnelheid op 100 km/u en op de overige wegvakken (ca. 82%) op 120 km/u gesteld. Een verlaging van die maximumsnelheden beschouw ik als een afwaardering van het hoofdwegennet. Een snelheidsverlaging wil ik daarom alleen overwegen als dat strikt noodzakelijk is.

Een substantiële verbetering van de lokale luchtkwaliteit is de doelstelling van de instelling van de vier 80 km zones, zoals ik dat hierboven reeds aangegeven heb. Op basis van het beleidskader Overschie is in deze vier specifieke gevallen het nemen van een 80 km maatregel overwogen. De voorwaarde die hieraan met name gekoppeld is, is dat gelet op de doorstroming van het verkeer de instelling van 80 km zones geen extra knelpunten mag veroorzaken.

In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heb ik daarnaast met de minister van VROM afgesproken dat onder bepaalde voorwaarden op een beperkt aantal wegvakken de maximumsnelheid verlaagd kan worden. Als en voor zover de luchtkwaliteit dat toelaat, kan de aanvankelijke maximumsnelheid na verloop van tijd weer heringevoerd worden.

Voorts wordt bij een beperkt aantal wegenprojecten in de planstudie ook gerekend met een maximumsnelheid van 80 km/u, zodat voldaan kan

worden aan normen voor luchtkwaliteit op de locaties van deze wegenprojecten. Bij oplevering van de projecten wordt overigens een verkeersbesluit genomen voor de maximumsnelheid. Indien de luchtkwaliteit dat toelaat, kan daarin alsnog een hogere maximumsnelheid opgenomen worden.

In een brief van 18 oktober 2006 (Kamerstuk 30 800 XII, nr. 12) is aangegeven dat een aantal experimenten gedaan zal worden met dynamische maximumsnelheden. De resultaten hiervan verwacht ik in de loop van 2009. Indien de resultaten van deze experimenten positief zijn, voorzie ik dat de 80 km maatregel ten einde komt. Met dynamische maximumsnelheden verwacht ik dezelfde doelstellingen te kunnen bereiken als met de 80 km zones. Groot voordeel van dynamische maximumsnelheden is de flexibiliteit ten opzichte van de rigiditeit van een 80 km maatregel. Hierdoor kan dit instrument op plaatsen en tijdstippen ingezet worden als deze het meest effectief is.

### **Conclusie**

Uit de eindrapportage van de evaluatie 80 km zones blijkt dat de lokale luchtkwaliteit is verbeterd doordat de verkeersemissies zijn afgenomen. De combinatie van trajecten met complexe en filegevoelige weefvakken, trajectcontrole en een 80 km zone blijkt daarentegen niet goed te werken. De afgedwongen uniforme maximumsnelheid van 80 km/u leidt ertoe dat weggebruikers meer rechts houden en moeite hebben met het wisselen van rijstrook. Hierdoor verslechtert de doorstroming van het verkeer sterk. Het succes van een 80 km maatregel voor de luchtkwaliteit en de doorstroming, is dus zeer afhankelijk van de locatie en de specifieke omstandigheden die daar gelden.

Uit eerder onderzoek is daarnaast al gebleken dat een 80 km maatregel op de stadsringen de luchtkwaliteit slechts in beperkte mate verbetert, aangezien een deel van het verkeer verschuift naar het onderliggend (stads-) wegennet. U bent hierover in een brief van 29 mei 2006 geïnformeerd (Kamerstuk 30 300 XII/29 667, nr. 53).

Naast de doelstelling de lokale luchtkwaliteit te verbeteren, is aan de 80 km zones de voorwaarde verbonden dat deze geleid op de doorstroming niet mogen leiden tot extra verkeersknelpunten. Op de 80 km zones wordt aan deze voorwaarde voldaan, met uitzondering van de noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voorburg. Daarom wil ik voor dit moment de 80 km zones op de A10 Amsterdam, de A12 Utrecht en de zuidbaan A20 Rotterdam handhaven.

Op de noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voorburg is de doorstroming van het verkeer sterk verslechterd. Bij Rotterdam heeft dat geleid tot een extra verkeersknelpunt. De reistijden in de spits zijn met ca. 40% toegenomen. Bij Voorburg heeft dit daarentegen niet geleid tot een extra verkeersknelpunt. Gebleken is dat een deel van het verkeer nu de N14 in plaats van de A12 gebruikt. Hierdoor heeft de verslechtering van de doorstroming nauwelijks consequenties voor de reistijd.

Op de noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voorburg stad uit zou ter verbetering van de doorstroming beter een maximumsnelheid kunnen gelden van 100 km/u (op de A12 Voorburg stad in is dat vanwege de spitsstrook daar niet mogelijk). Evenwel zou deze snelheidsverhoging de gerealiseerde verbetering van de luchtkwaliteit op deze wegvakken mogelijk weer ongedaan maken. Daarnaast zouden maatregelen noodzakelijk zijn om deze mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit vereist dit

namelijk. Plaatsing of uitbreiding van schermen is dan de te verkiezen maatregel. De kosten hiervoor kunnen snel oplopen. Overigens is tegen het verkeersbesluit voor de verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/u beroep mogelijk. Op de noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voorburg stad uit wil ik daarom experimenteren met dynamische maximumsnelheden.

Afhankelijk van milieu- en weersomstandigheden, tijdstip en verkeersdrukte geldt bij dynamische maximumsnelheden een aangepaste maximumsnelheid. De doelstelling bij de twee bovengenoemde experimenten is de doorstroming te verbeteren en het positieve effect van de 80 km zones voor de lokale luchtkwaliteit te behouden. Hierbij is effectieve handhaving vanzelfsprekend een belangrijk onderdeel. Daarnaast heb ik in de brief van 26 juni 2007 aangegeven de resultaten van de evaluatie van de 80 km zones te willen betrekken bij de experimenten met dynamische maximumsnelheden. Over de nadere uitwerking en financiering van dit experiment zal ik u op een later tijdstip informeren.

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