

## **ANTWOORDEN OP REACTIES**

Te nemen Verkeersbesluit 100 km/uur A13 Rotterdam Overschie

Juni 2012

Rijkswaterstaat Dienst Zuid-Holland

## INLEIDING

Rijkswaterstaat Dienst Zuid-Holland heeft met een kennisgeving dd 30 mei 2012 het voornemen te kennen gegeven een verkeersbesluit te nemen voor het wegtraject A13 bij Rotterdam Overschie, waarbij de maximumsnelheid voor het wegverkeer zal worden gesteld op 100 km/uur. Dit verkeersbesluit zal genomen worden en gepubliceerd op 29 juni 2012 en in werking treden op 2 juli 2012.

Belanghebbenden is de mogelijkheid gegeven zich te laten informeren over dit te nemen verkeersbesluit tijdens een informatie-avond op 5 juni 2012 en telefonisch via het Centrum voor Publieksparticipatie (CPP).

Tegelijk is aan belanghebbenden de mogelijkheid geboden om tot en met 15 juni 2012 een reactie te geven op het te nemen verkeersbesluit. Dat kon zowel schriftelijk, onder meer via internet bij het Centrum Publieksparticipatie, als mondeling bij de informatie-avond op 5 juni 2012 in Rotterdam Overschie.

Op het voornemen zijn 276 reacties binnengekomen, waarvan 49 unieke, dat wil zeggen van elkaar verschillende reacties.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat de reacties niet formeel zijn; er is hier geen sprake van zienswijzen of bezwaren. Pas na publicatie van het verkeersbesluit is gelegenheid tot (formeel) het indienen van bezwaren en daarna het instellen van beroep bij de rechtbank.

Deze nota 'Antwoorden op reacties' is opgesteld naar aanleiding van de ontvangen reacties op het voornemen. De nota is thematisch opgezet, dat wil zeggen dat reacties niet letterlijk zijn overgenomen, maar dat reacties met eenzelfde strekking zijn gebundeld en dat per thema een antwoord is gegeven.

Deze thema's zijn:

1. Procedure
2. Milieu
3. Verkeersveiligheid
4. Reistijd

Voorzover afzonderlijke reacties zijn weergegeven, zijn deze geanonimiseerd gepresenteerd ter bescherming van de privacy van indieners.

## 1- PROCEDURE

### REACTIES

*Aangegeven is dat sommige rapporten (nog) niet openbaar zijn, hetgeen volgens belanghebbenden wel zou moeten. Over de door de minister aangehaalde rapporten ten gunste van de verhoging van de maximum snelheid stelt omwonende alleen al op grond van nuchter denken twijfels te hebben*

### ANTWOORD

De inloopavond vond niet plaats in het kader van een formele wettelijke inspraakprocedure. Tijdens de inloopavond waren de relevante rapporten beschikbaar en is daar op verzoek nadere toelichting op gegeven. Voor zover gewenst kon een kopie van het rapport worden ontvangen danwel worden nagestuurd. In het kader van de formele bezwaarschriftenprocedure en ten tijde van het nemen van het besluit zijn de relevante onderzoeksrapporten in definitieve vorm openbaar.

Naar aanleiding van specifieke reacties op de onderzoeken heeft Rijkswaterstaat op een aantal onderdelen bekeken of de onderzoeksaanpak op de juiste wijze is uitgevoerd. Dit heeft geen aanleiding gegeven tot het aanpassen van de onderzoeken en de daarop gebaseerde conclusies.

## 2- MILIEU

### REACTIES 2.1

*Veelvuldig is aangegeven dat, ondanks dat de luchtkwaliteit de laatste jaren verbeterd is, de toename van luchtvervuiling en geluidstoename ten gevolge van de snelheidsverhoging, een negatief effect hebben op de gezondheid van omwonenden. Wanneer de maximumsnelheid omhoog gaat van 80 naar 100 km/uur zal, door een verhoogde uitstoot van fijn stof en elementair koolstof, een negatief effect op de gezondheid van de inwoners van Overschie het gevolg zijn. De vraag wordt gesteld waarom deze verslechtering wordt geaccepteerd.*

*Aangegeven wordt dat uit de berekeningen van Rijkswaterstaat blijkt dat de luchtkwaliteit slechter wordt door de verhoging van de maximumsnelheid op de A13-Overschie. Deze extra uitstoot is volgens Rijkswaterstaat geen probleem omdat de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komt. Ook als Rijkswaterstaat hiermee gelijk krijgt gaat het hier om een onnodige verslechtering die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in mijn leefomgeving. Bovendien gaat Rijkswaterstaat er hierbij aan voorbij dat de wettelijke norm die nagestreefd wordt geen gezondheidsnorm is, maar een compromis wat op termijn door strengere normen vervangen zal worden. Door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wordt een veel lagere norm nagestreefd. Voor fijnstof bestaat geen veilige ondergrens, minder uitstoot is altijd beter. Recente onderzoeken wijzen juist uit dat het verkeer de meest schadelijke componenten fijnstof uitstoot.*

### ANTWOORD 2.1

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd, ook op en langs de ringwegen van de grote steden. Dat komt onder meer doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continue vernieuwt, wordt het verkeer dus schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen

De verhoging van de snelheid van 80 km/h naar 100 km/h heeft slechts een beperkte invloed op de luchtkwaliteit. Met het uitgevoerde onderzoek is aangetoond dat de luchtkwaliteit rond de betreffende wegvakken ook na het ingaan van het nieuwe snelheidsregime voldoet aan de grenswaarden uit de Wet Milieubeheer zoals die voor NO<sub>2</sub> vanaf januari 2015 gaan gelden en dat tevens voldaan wordt aan de grenswaarde voor PM<sub>10</sub> zoals die sinds juni 2011 van kracht is. Overigens geldt tot 2015 voor NO<sub>2</sub> een jaargemiddelde grenswaarde van 60 µg/m<sup>3</sup> in plaats van 40 µg/m<sup>3</sup>.

De verhoging van de maximumsnelheid wordt ingegeven door het feit dat de huidige snelheid van 80 km/h op Rijkswegen een afwaardering betekent van het hoofdwegennet. Door de maximumsnelheid op de A13 weer naar 100 km/h te verhogen sluit de maximumsnelheid op dit autosnelwegtraject weer

beter aan bij de beleving en verwachtingen van de automobilist en bij de maximumsnelheid die op het overgrote deel van de autosnelwegen rond de grote steden geldt (zie ook het antwoord bij reactie 5).

De luchtkwaliteit in Nederland wordt continue gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Mede op basis van deze meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks gevalideerd en zo nodig bijgesteld. Zodoende mag verwacht worden dat de berekende waarden voor de toekomstige luchtkwaliteit overeen zullen komen met de toekomstig te meten waarden.

Naast dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Daaruit is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidproductieplafond (GPP).

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen. Desondanks kan niet worden voorkomen dat in de directe nabijheid van de snelweg sprake kan zijn van overlast door bijvoorbeeld stof op ramen of kozijnen. De wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn in Europees verband vastgesteld, mede op basis van adviezen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). In aanvulling op de huidige normen zou de concentratie van roet (bepaald als concentratie van elementaire koolstof) als indicator kunnen dienen, die extra informatie kan geven over lokale gezondheidseffecten. Met berekeningen voor roet moet nog nader ervaring worden opgedaan. De roetindicator kan wellicht een rol gaan vervullen als ondersteuning van het lokale luchtkwaliteitsbeleid. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidproductieplafonds harde grenzen gesteld aan de geluidproductie door het wegverkeer. Hiermee worden omwonenden beter beschermd dan onder de huidige Wet geluidhinder.

## REACTIE 2.2

*Bij de onderbouwing van het verkeersbesluit is bij de berekeningen van de luchtkwaliteit gebruikgemaakt van de monitoringstool 2011. Om de luchtkwaliteit in 2015 te beoordelen, het jaar waarop aan de norm voor NO<sub>2</sub> moet worden voldaan, is ervan uitgegaan dat de A4 Delft-Schiedam is opengesteld in 2015. Aangezien de norm voor NO<sub>2</sub> geldt vanaf 1 januari 2015, gaan de onderzoeken er dus impliciet vanuit dat de A4 Delft-Schiedam al per 1 januari 2015 opengesteld zal zijn. Deze aannahme is evenwel onjuist. Openstelling zal eind 2015 zijn. Afgaande op het informatiebord langs de A20. Het onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit gaat dus uit van verkeerde veronderstellingen.*

## ANTWOORD 2.2

Uit het rapport "Verhoging maximumsnelheid 80 km zones naar 100 km/uur" blijkt dat de concentratie NO<sub>2</sub> bij een maximumsnelheid van 100 km/h langs de A13 bij Overschie op 1 januari 2015 ruim onder de grenswaarde ligt, te weten 33,9 µg/m<sup>3</sup>. In deze berekening is zoals hierboven beschreven inderdaad rekening gehouden met de aanleg en openstelling van de A4 Delft – Schiedam.

Voor de berekeningen in het kader van de verhoging van de maximumsnelheid is het gebruikelijke NSL-instrumentarium gehanteerd, waarin voor het zichtjaar 2015 de A4 Delft – Schiedam is opgenomen.

De aanleg van de A4 Delft – Schiedam leidt er toe dat de parallel gelegen verbinding A13 wordt ontlast. Het opnemen van de A4 Delft – Schiedam in de onderliggende verkeersmodellen leidt daarmee tot een zekere onderschatting van de verkeersintensiteiten en verkeersemissies op de A13 bij Overschie per 1 januari 2015.

De concentratie NO<sub>2</sub> langs de A13 bij Overschie blijft evenwel ook onder de grenswaarde op 1 januari 2015 wanneer de A4 Delft – Schiedam niet als aangelegd of opengesteld wordt verondersteld, en de effecten op verkeersintensiteit en verkeerssamenstelling op de A13 bij Overschie uitblijven. Dit kan

worden afgeleid uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het Tracébesluit voor de A4 Delft – Schiedam

#### REACTIE 2.3

*In het Rijkswaterstaat-rapport “verhoging maximumsnelheid 80 km zones naar 100 km/h. Effecten op luchtkwaliteit” van november 2011 zijn de gevolgen van de verhoging van de concentraties NO2 op het onderliggend wegennet ingeschat. Deze inschatting is niet gebeurd voor PM10. Het onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit is dus onvolledig.*

#### ANTWOORD 2.3

Uit tabel 2 op p. 8 van het genoemde rapport van Rijkswaterstaat blijkt dat bij de snelheidsverhoging naar 100 km/h op de A13 Overschie de concentraties fijn stof (PM10) in de directe nabijheid van de autosnelweg in 2015 met 0,1 microgram per kubieke meter toenemen. In het algemeen bedragen de verkeersemissies op 100 meter afstand van de autosnelweg nog ongeveer de helft van de verkeersemissies in de directe nabijheid van de autosnelweg.

Per 1 juni jl. wordt overal in Nederland voldaan aan de normen voor fijn stof, conform de derogatietermijn die Nederland van de Europese Commissie gekregen had. In de omgeving van de A13 Overschie wordt ruimschoots voldaan aan de normen voor fijn stof. Wanneer wordt uitgegaan van een maximale toename van de concentraties fijn stof die vergelijkbaar is met de toename in de directe nabijheid van de autosnelweg, dan zal het risico op overschrijding langs het onderliggend wegennet relatief klein blijven.

#### REACTIE 2.4

*In geen enkel bij ons bekend onderzoek zijn de gevolgen van de snelheidsverhoging voor geluid op specifiek de A13 onderzocht. Derhalve zijn ook de gevolgen voor aantal geluidgehinderden en slaapgestoorden niet onderzocht Dit is een belangrijk gemis in de onderbouwing van het voornemen en si voor effecten een belangrijk afwegingselement.*

#### ANTWOORD 2.4

Onder de huidige Wet geluidhinder is het onder meer bij een verkeersbesluit verplicht de geluidbelastingen op de gevel inzichtelijk te maken. Per 1 juli a.s. zal de nieuwe geluidwetgeving SWUNG (die onderdeel uitmaakt van de Wet milieubeheer) inwerking treden. Bij SWUNG is het inzichtelijk maken van de geluidbelasting op de gevel niet aan de orde, zolang de aanpassing op of aan de infrastructuur binnen het geluidproductieplafond past. De snelheidsverhoging bij Overschie is derhalve getoetst aan de geluidproductieplafonds. De voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/h op de A13 Overschie past binnen de op 1 juli van kracht wordende geluidproductieplafonds en zal op 2 juli a.s. inwerking treden. Voor wat betreft geluidregelgeving is SWUNG (hoofdstuk 11 van de Wet Milieubeheer) de heersende wetgeving bij de snelheidsverhoging op de A13 Overschie.

### 3- VERKEERSVEILIGHEID

#### REACTIES

*De verhoging van de maximumsnelheid en een grotere verkeersdynamiek zullen leiden tot meer en zwaardere ongelukken.*

#### ANTWOORD

De voorgenomen snelheidsverhoging betreft een verhoging van de maximumsnelheid tot 100 km/h. Het betreffende traject heeft een ontwerpsnelheid van 120 km/h. Dit betekent dat het traject voldoende kwaliteit biedt om het verkeer bij een maximumsnelheid van 120 km/h veilig en comfortabel af te wikkelen. Ook beschikt het traject over vier sterren in de RPS-score (Road Protection Score) in Euro-RAP.

Door de aanwezige trajectcontrole zal de feitelijke rijnsnelheid lager uitkomen dan in de oorspronkelijke situatie van 100 km/h (van vóór 2002). Met een maximumsnelheid van 100 km/h is de verkeersveiligheid op het traject voldoende geborgd.

Wel wordt in de krappe verbindingbogen van de A13 naar de A20 richting Gouda en richting Hoek van Holland (Klein Polderplein) een adviessnelheid van 80 km/h ingesteld.

#### 4- REISTIJD

##### REACTIES

*De reistijdwinst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid is minimaal. Het traject bestaat uit enkele kilometers, waardoor de reistijd maximaal 1 minuut afneemt. In de rapporten die dit plan onderbouwen staat echter geen voorspelling van de toename van de gemiddelde snelheid. Blijkbaar is de verkorting van de daadwerkelijke reistijd geen beleidsdoel, maar gaat het erom dat de automobilist niet langer belemmerd mag worden door een in hun ogen te lage maximumsnelheid. Het gevoel van de automobilist is hierin dus belangrijker dan de gezondheid van de omwonenden.*

##### ANTWOORD

Met de snelheidsverhoging naar 100 km/h neemt de reistijd af en wordt beter aangesloten bij de beleving van de automobilist. Op die manier komt het kabinet met deze verhoging van de maximumsnelheid tegemoet aan een maatschappelijke wens. Ook sluit een maximumsnelheid van 100 km/h aan op dezelfde maximumsnelheid die op het overgrote deel van de autosnelwegen rond Rotterdam geldt. Voorts wordt ook bij een maximumsnelheid van 100 km/h voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het voldoen aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit en geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen; effecten op de gezondheid worden hiermee in belangrijke mate voorkomen.

De maximumsnelheid op de Nederlandse autosnelwegen is in het algemeen 100 km/h of 120 km/h en per 1 september a.s. 130 km/h. Bij uitzondering kan de maximumsnelheid op een autosnelwegtraject ook 80 km/h zijn. De zogenoemde 80 kilometerzones, waarvan de A13 Overschie er één van is, zijn een aantal jaren geleden ook als zodanig ingesteld. In haar brief aan de Tweede Kamer van 20 april 2001<sup>1</sup> heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat reeds aangegeven dat een structurele oplossing van luchtkwaliteitsknelpunten in stedelijke gebieden langs autosnelwegen ingrijpend, kostbaar en alleen op de lange termijn haalbaar zou zijn. De Minister heeft voorts aangegeven dat ook voor de korte termijn gezocht diende te worden naar mogelijke maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De instelling van de 80 kilometerzones was derhalve niet bedoeld als een structurele oplossing.

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, Kamerstukken vergaderjaar 2000-2001, 27 408, nr. 26