

## **ANTWOORDEN OP REACTIES**

Te nemen Verkeersbesluit 100 km/uur A12 Voorburg/Den Haag (stad uit)

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 A12 bij Voorburg/Den Haag (stad uit), 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 6 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 6 juni 2012 in Voorburg. Op het voornemen zijn 60 reacties binnengekomen, waarvan 42 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 geheel 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. Verkeersontwerp
5. 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. Daarbij is gemeld dat belanghebbenden uit de rapporten niet duidelijk kunnen opmaken wat de toename is in geluidbelasting bij een wijziging van de maximum snelheid van 80 naar 100 km per uur.*

### 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. Er is daarbij ook ingegaan op de toename van het geluid door de snelheidsverhoging. 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 punten 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/h zal, door een verhoogde uitstoot van fijn stof en andersoortige verontreinigingen een negatief effect op de gezondheid van de inwoners van Voorburg 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 A12 tussen Den Haag en Voorburg. 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 A12 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). 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

*Wij voorzien met name aan de kant van Voorburg West een duidelijke toename van de hinder die zal worden ondervonden. De effecten van hogere geluidschermen, die nog niet geplaatst zijn, zijn nog niet bekend.*

#### ANTWOORD 2.2

In het kader van de zogenoemde Pré-NoMo geluidsanering wordt er dit jaar een geluidscherm geplaatst langs de A12 bij Voorburg West. De betonnen wal van 2 meter hoog die daar nu staat wordt vervangen door een scherm van 4 meter hoog. Naar verwachting wordt in 2014 het saneringsplan vastgesteld. Het geluidscherm langs de A12 bij Voorburg West zal hierin opgenomen worden. Bij de vaststelling van het saneringsplan zal het geluidproductieplafond evenredig met het effect van het geluidscherm verlaagd worden. De geluidproductie blijft bij de verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/h op de 80 km zone van de A12 bij Voorburg onder het geluidproductieplafond.

### 3- VERKEERSVEILIGHEID

#### REACTIES

*Omwonenden en weggebruikers geven aan dat de verkeersveiligheid onvoldoende in beeld is gebracht. Bij de oprit van Voorburg naar de A12 geschiedt het regelmatig dat zwaarbeladen vrachtwagens van de Binckhorst de snelweg op komen met een snelheid van niet hoger dan 50 km/u als zij de oprit omhoog rijden. Hierbij dienen zij en de verkeersdeelnemers er achter 2 rijbanen op te schuiven richting utrecht. Hierbij is de volgafstand tussen de auto's in het algemeen klein. Het Den Haag uitgaand verkeer komt straks met een snelheid van meer dan 100 km per uur effectief rechtsaf richting Rotterdam en Amsterdam en er is vaak ook hier weinig afstand tussen de auto's. Deze 2 verkeersstromen geven een zeer gevaarlijke situatie met snelheidsverschillen van 50 km /uur over een relatief korte afstand waarop het verkeer dient te weven. Dit zal waarschijnlijk regelmatig tot verstoringen (ongelukken) leiden.*

#### 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 2005). Met een maximumsnelheid van 100 km/h is de verkeersveiligheid op het traject voldoende geborgd. Wel wordt in de krappe verbindingsboog van de A12 richting Rotterdam (Prins Clausplein) een adviessnelheid van 80 km/h ingesteld.

#### **4- VERKEERSONTWERP**

##### **REACTIES**

*Aangegeven is dat zeker 15 jaar geleden vanuit de politiek in de toenmalige gemeente Voorburg aan Rijkswaterstaat de suggestie is gedaan om met doorgetrokken strepen bepaalde rijstroken te vrijwaren van in- en/of uitvoegbewegingen. Zie ook A13/A20. Zo'n maatregel zou er voor kunnen zorgen dat het autoverkeer in de meest linkse banen stad-uit op het laatst nog met hoge snelheid invoegen naar Rotterdam/Delft. Dat geeft ook rust bij de invoegers van Voorburg die naar Utrecht willen.*

##### **ANTWOORD**

De verkeerskundige configuratie van rijstroken voldoet aan de normen volgens de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA) ten aanzien van de lengtes van weefvakken. Er is daarom geen aanleiding te veronderstellen dat verhoging van de maximumsnelheid zal leiden tot onveilige situaties.

#### **5- REISTIJD**

##### **REACTIES**

*Omwonenden en weggebruikers geven aan dat de reistijdwinst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid minimaal is. 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**

Bij de proef met Dynamische snelheden (eind 2009 -2010) blijkt dat de reistijd op het traject daalt bij een maximumsnelheid van 100 km/u ten opzichte van 80 km/u. Bij een eerste meting bij 100 km/u was de reistijd met -18% gedaald en bij de tweede meting -32%. Uit de evaluatie blijkt ook een toename van de gemiddelde snelheid van personenauto's van 75 km/u naar 80 tot 85 km/u. Ook vrachtwagens verhogen hun snelheid met ca. 5 km/u. Het hoofdwegennet wordt hiermee beter benut. De proef heeft uitgewezen dat de capaciteit op het traject toeneemt bij een maximum snelheid van 100 km/u. Deze toegenomen capaciteit wordt verklaard doordat de verhoging van de maximum snelheid meer dynamiek in het verkeer brengt. (Bron: Dynamische maximumsnelheden; evaluatie praktijkproeven, 15 juli 2010, Ministerie van V&W, DVS)

Met de snelheidsverhoging naar 100 km/h 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 de grote steden geldt. Voorts wordt ook bij een maximumsnelheid van 100 km/h voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit en gezondheid. Het voldoen aan de wettelijke normen 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. ook 130 km/h. Bij uitzondering kan de maximumsnelheid op een autosnelwegtraject ook 80 km/h zijn. De zogenoemde 80 kilometerzones, waarvan de A12 Voorburg stad uit 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 aangegeven dat een structurele oplossing van luchtkwaliteitsknelpunten in stedelijke gebieden langs

---

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

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.