

## **ANTWOORDEN OP REACTIES**

Te nemen Verkeersbesluit 100 km/uur A10 Amsterdam

Juni 2012

Rijkswaterstaat Dienst Noord-Holland



## INLEIDING

Rijkswaterstaat Dienst Noord-Holland heeft met een kennisgeving dd 30 mei 2012 het voornemen te kennen gegeven een verkeersbesluit te nemen voor het wegtraject A10 bij Amsterdam (west), waarbij de maximumsnelheid voor het wegverkeer overdag 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 7 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 7 juni 2012 in Amsterdam. Op het voornemen zijn 129 reacties binnengekomen, waarvan 94 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 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. Reistijd

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



## 1- PROCEDURE

### REACTIE 1.1

*Omwonenden geven aan dat de procedure onduidelijk is voor direct betrokkenen. De website van CPP is hier niet duidelijk over. Nergens op de website of in de advertentie staat op grond van welke artikelen van de Awb - of welke andere wet of regeling dan ook – een reactie mag worden ingediend. Dat is m.i. een onoverkomelijk omissie. Het dient vooraf voor iedereen bekend te zijn welke procedure wordt gevolgd.*

*Gezien de maatschappelijke onrust en de grote impact op de gezondheid van betrokkenen, is een procedure waarbij pas formeel bezwaar kan worden nadat de maatregel als is ingevoerd, geen passende procedure.*

### ANTWOORD 1.1

Zoals gebruikelijk is bij het nemen van verkeersbesluiten, is gelet op het regionale karakter ervan, geen formele voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) toegepast. Wettelijk wordt een dergelijke procedure ook niet voorgeschreven. Dit betekent dat de reguliere bezwaarschriftenprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. Dit wordt ook in het besluit tot uitdrukking gebracht.

Uit het oogpunt van publieksvriendelijkheid is aan omwonenden de gelegenheid geboden om vooraf informatie in te winnen over de aankomende snelheidsverhoging en is hen de gelegenheid geboden om hierover vragen te stellen. Reacties die hieruit naar voren zijn gekomen, zijn tevens betrokken in de besluitvorming.

### REACTIE 1.2

*Aangegeven is dat informatiebron [4], het onderzoek van Grontmij een concept-rapport is en daarmee niet goedgekeurd noch gevalideerd.*

### ANTWOORD 1.2

De aangegeven informatiebron van Grontmij staat als verwijzing in het rapport “Verhoging maximumsnelheid 80 km/uur zones naar 100 km/uur – Effecten op luchtkwaliteit” [november 2011]. Op bladzijde 27 staat het rapport “Milieuonderzoek uitrol 130 km/uur. Fase 2. Grontmij/DVS.18 oktober 2011. Concept” genoemd. Navraag leert dat het Grontmij/DVS rapport in november 2011 definitief is vastgesteld. De resultaten en conclusies op basis van dit document zijn voor het concept en de definitieve versie niet verschillend.

Overigens vond de inloopavond niet plaats in het kader van een formele inspraakprocedure. Wel waren de relevante rapporten beschikbaar en is daar op verzoek nadere toelichting op gegeven. Voor zover gewenst kon een kopie van het (definitieve) rapport worden ontvangen danwel worden nagestuurd. In het kader van de daadwerkelijke formele bezwaarschriftenprocedure, zijn de relevante onderzoeksrapporten tijdig en in definitieve vorm openbaar.

### REACTIE 1.3

*Belanghebbende vindt dat er geen inzichtelijke afweging wordt gemaakt tussen baten en lasten, voordelen en nadelen. Van de overheid mag deze zorgvuldige afweging verwacht worden, zodat betrokkenen op een goede manier kunnen inspreken/reageren.*

### ANTWOORD 1.3

In het verkeersbesluit wordt de afweging tussen voordelen en nadelen van de snelheidsverhoging naar 100 km/h zichtbaar gemaakt. Voor dit soort verkeersbesluiten wordt geen uitgebreide kosten/baten analyse opgesteld. Voorts verwijst ik u naar het antwoord op reactie 4.



#### REACTIE 1.4

*Een aantal omwonenden geeft aan dat de waarde van de woningen (die toch al gekelderd is) er niet op vooruit gaat door deze actie en dus financieel benadeeld wordt.*

#### ANTWOORD 1.4

Het is zeer moeilijk een direct verband aan te tonen tussen het nemen van een verkeersbesluit als deze en de ontwikkeling van huizenprijzen in aanliggende wijken, omdat verandering in huizenprijzen van veel (rationele en irrationele) factoren afhangt. Indien een eigenaar van een woning financiële schade meent te lijden dat direct is terug te voeren op dit besluit, kan door hem een beroep worden gedaan op de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999.

## 2- MILIEU

#### REACTIE 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 een negatief effect op de gezondheid van de inwoners van Amsterdam het gevolg zijn.*

*Aangegeven wordt dat uit de berekeningen van RWS blijkt dat de luchtkwaliteit slechter wordt door de verhoging van de maximumsnelheid op de A10 West. Deze extra uitstoot is volgens RWS geen probleem omdat de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komt. Ook als RWS hiermee gelijk krijgt gaat het hier om een onnodige verslechtering die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in mijn leefomgeving. Bovendien gaat RWS 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 A10 overdag weer naar 100 km/h te verhogen sluit de maximumsnelheid op dit autosnelwegtraject weer beter aan bij de 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 4).



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

*Aangegeven is dat omwonenden zich zorgen maken over de nadelige gevolgen van de voorgenomen snelheidsverhoging voor de luchtkwaliteit en dus ook voor de gezondheid van de inwoners van Amsterdam. In het bijzonder van de 40 duizend Amsterdammers die langs de A10 in Amsterdam-West wonen. Daarbij is gevraagd om de milieueffecten van de snelheidsverhoging gedegen te onderzoeken, met name op de achtergrondconcentraties.*

### ANTWOORD 2.2

In een brief van 8 februari 2012 (IEM/BSK-2012/2350) aan de wethouder Verkeer, Vervoer en Infrastructuur van Amsterdam heeft de minister aangegeven de onderzoeken naar de effecten van de snelheidsverhoging van de A10 West zorgvuldig te hebben uitgevoerd. Daarbij heeft zij gebruik gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode. Daarom ziet zij geen noodzaak tot aanvullend onderzoek. Op verzoek van de minister heeft het RIVM, een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de effecten van de landelijke snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties NO<sub>2</sub> in de grote steden in de Randstad. Deze gevoeligheidsanalyse is opgenomen in de GCN rapportage 2012 die op 19 juni jl. is gepubliceerd<sup>1</sup>.

Het RIVM komt op basis van deze gevoeligheidsanalyse tot de conclusie dat het effect van de landelijke snelheidsverhoging op de grootschalige concentraties in de Randstad verwaarloosbaar is. De toename van de totale emissies door de verhoging van de maximumsnelheid leidt volgens het RIVM tot een toename van de grootschalige NO<sub>2</sub>-concentraties van minder dan 0,04 µg/m<sup>3</sup> in Utrecht en Rotterdam en minder dan 0,02 µg/m<sup>3</sup> in Amsterdam en Den Haag. Dit komt doordat er zo goed als geen permanente snelheidsverhogingen in de Randstad zijn gepland. Er kan worden geconstateerd dat dit gaat om zeer kleine waarden in relatie tot de grenswaarde (voor de concentratie NO<sub>2</sub> bedraagt deze 40,5 µg/m<sup>3</sup>) en de schommelingen die onder invloed van een veelheid aan factoren van jaar op jaar optreden in de grootschalige concentraties. Het effect van de concentratieverhoging levert naar verwachting van het RIVM geen of hooguit in uitzonderlijke gevallen extra overschrijdingen op van grenswaarden in steden.

<sup>1</sup> Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland, Rapportage 2012, RIVM, 19 juni 2012. De rapportage is te downloaden van de website van het RIVM.



### REACTIE 2.3

*Belanghebbende geeft aan bedenkingen te hebben betreffende onder meer de gevolgen die de snelheidsverhoging heeft voor de gezondheid van de inwoners van Amsterdam, met name die in Amsterdam West.*

*Uit onderzoek van de GGD en Universiteit Utrecht uit 2008 blijkt dat de snelheidsverlaging destijds tot een significante afname van vooral de concentraties fijn stof en roet hebben geleid. Het verhogen van de maximumsnelheid zal dus leiden tot hogere concentraties fijn stof, stikstofdioxide en roet in een gebied waar de luchtkwaliteit al slecht is. Metingen op locatie (op enkele meters afstand van woningen aan de A10) van de GGD Amsterdam laten zien dat de toekomstige norm voor stikstofdioxide nog ruimschoots overschreden wordt: de gemiddelde concentratie was in 2011 55  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Daar waar de norm (vanaf 2015) is gesteld op 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . De gemeten waarden voor fijn stof liggen maar licht onder de norm.*

### ANTWOORD 2.3

Nederland heeft van de Europese Commissie tot 1 januari 2015 derogatie gekregen om aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen. Met metingen kan alleen achteraf aangegeven worden wat op een specifiek moment op een specifieke plaats de luchtkwaliteit is. Daarnaast zijn metingen onder meer onderhevig aan invloeden van het weer. Daarnaast kan alleen na verloop van een aantal jaren de invloed van de weergesteld op de metingen bepaald worden.

Om beleid te kunnen voeren dat erop toeziet dat in 2015 in heel Nederland aan de luchtkwaliteitseisen voldaan wordt moeten berekeningen gebruikt worden. Hiervoor zijn de reken- en onderzoeksmethoden gebruikt zoals omschreven in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, die onderdeel uitmaakt van de Wet milieubeheer. Voorts worden met het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit de rekenmodellen jaarlijks naar de laatste ontwikkelingen aangepast. Een trend die bij metingen wordt waargenomen komt altijd weer in de berekeningen terug.

Uit de berekeningen die door Rijkswaterstaat gedaan zijn blijkt dat met een verhoging van de maximumsnelheid op de A10 West naar 100 km/h aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit voldaan wordt.

Deze berekening is bovendien uitgevoerd voor 100 km/h gedurende het gehele etmaal, terwijl de maximumsnelheid van 100 km/h alleen overdag zal gelden. Hierbij is dus sprake van een worst case benadering.

### REACTIE 2.4

*Een aantal reacties betrof vermeende fouten of inconsistenties in de onderzoeksrapporten van Rijkswaterstaat over de onderwerpen lucht en geluid.*

### ANTWOORD 2.4

De onderzoeksrapporten, die bijlage zullen zijn bij het te nemen verkeersbesluit, zijn zorgvuldig opgesteld door diverse externe adviesbureaus. De rapporten hebben verschillende toetsrondes doorlopen. Voorzover er onnauwkeurigheden voorkwamen, zijn deze verbeterd. Uiteraard zal Rijkswaterstaat de rapporten nogmaals toetsen op de aangehaalde punten. Waar nodig zal het besluit worden aangepast.

### REACTIE 2.5

*Verder bestaat er volgens omwonende enige inconsistentie tussen het voornemen van de minister en het akoestisch onderzoek op referentiepunten voor A10 km 21.2 tot km 27.2. Volgens dit rapport gelden er andere tijden voor de term 'overdag', namelijk vanaf 07.00 uur terwijl de minister voorstelt om de hogere snelheid om 06.00 uur te laten ingaan. In de redenering dat de snelheid overdag omhoog kan, past een begintijd van 07.00 uur beter dan 06.00 uur. Het uur van 06.00 tot 07.00 uur hoort nog bij de nacht, waarvoor een toeslag van 10 dB geldt. Daarom kan een hogere snelheid beter vanaf 07.00 worden ingevoerd.*



#### ANTWOORD 2.5

Naar aanleiding van de reactie is het akoestisch onderzoek aangepast. Het aanvangstijdstip van de snelheidsverhoging van 06.00 uur wordt nu in het geluidrapport beschreven. De inconsistentie tussen het besluit en het onderzoek is hiermee opgeheven.

#### REACTIE 2.6

*Omwonende geeft aan dat er geen geluidsschermen zijn geplaatst in het verleden vanwege de snelheidsverlaging naar 80 km per uur. Nu gaat de snelheid naar 100 km en om die reden zouden ter hoogte van de Lelylaan geluidsschermen moeten worden geplaatst.*

#### ANTWOORD 2.6

Binnenkort treedt de nieuwe geluidwetgeving (ook aangeduid als SWUNG) in werking. Hiermee worden zogenoemde geluidproductieplafonds geïntroduceerd. Met deze plafonds worden harde grenzen gesteld aan de geluidproductie door het wegverkeer. De plafonds moeten ook continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek. Jaarlijks wordt de werkelijke geluidproductie getoetst aan het geluidproductieplafond. Als een plafond overschreden dreigt te worden, moeten op basis van een wettelijk vastgesteld doelmatigheids criterium geluidreducerende maatregelen overwogen worden. Hierbij valt te denken aan het plaatsen van schermen of het aanbrengen van dubbellaags ZOAB.

Dit geldt ook voor de A10 ter hoogte van de Lelylaan. Uit het onderzoek is gebleken dat er bij snelheidsverhoging op de A10 West naar 100 km/h overdag nu en binnen enkele jaren geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen, dus ook niet bij de Lelylaan. Mocht in een later jaar alsnog het geluidproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) SWUNG-systematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.



### 3- VERKEERSVEILIGHEID

#### REACTIE

*Het gedeelte op de A10 West is vrijwel altijd druk en relatief smal (geen mogelijkheid van spitsstrook). Door de 80 km/h limiet blijven mensen beter in hun baan, de snelheid is gelijkmatiger en nodigt minder uit tot gevaarlijke inhaal- of uitvoegmanoeuvres. Verhoging maximumsnelheid leidt tot nog gevaarlijker situatie ten hoogte van Haarlemmerweg waar vaak de auto's al stilstaan voor de uitvoegstrook*

#### ANTWOORD

De voorgenomen snelheidsverhoging betreft de verhoging van de maximumsnelheid overdag tot 100 km/h. Het betreffende traject heeft een ontwerpsnelheid van 100 km/h. Dit betekent dat het traject voldoende kwaliteit biedt om het verkeer bij een maximumsnelheid van 100 km/h veilig en confortabel 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 de feitelijke rijnsnelheid lager uit zal komen dan in oorspronkelijke situatie van 100 km/h (van vóór 2005). Bovendien is het verkeer homogener bij een trajectcontrole: rustiger verkeersbeeld, minder weven en inhalen en dus ook veiliger. Met een maximumsnelheid van 100 km/h is de verkeersveiligheid op het traject voldoende geborgd.

### 4- REISTIID

#### REACTIES

*Omwonenden en weggebruikers geven aan dat de reistijdwinst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid minimaal is. 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 de grote steden 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 A10 West 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>2</sup> heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat een structurele oplossing van luchtkwaliteitknelpunten 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>2</sup>Tweede Kamer, Kamerstukken vergaderjaar 2000-2001, 27 408, nr. 26