

Vergaderjaar 2013–2014

32 646

Maximumsnelheden hoofdwegennet

Nr. 42

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 februari 2014

Op 21 november 2013 heeft de rechtbank Rotterdam uitspraak gedaan over het verkeersbesluit snelheidsverhoging op de A13 bij Overschie. De rechtbank Amsterdam heeft op 17 januari 2014 uitspraak gedaan over het verkeersbesluit snelheidsverhoging op de A10 West. Naar aanleiding hiervan, heb ik toegezegd uw Kamer nader te informeren over de door mij nieuw te nemen beslissingen op bezwaar tegen genoemde verkeersbesluiten (Kamerstuk 32 646, nrs. 36, 39 en 40). In dat licht zijn mede van belang de achtergronden van mijn snelhedenbeleid en een advies van het RIVM.

Snelhedenbeleid en milieunormen

Zoals ik altijd met uw Kamer heb gecommuniceerd, staat bij mij zorgvuldigheid bij het vormgeven van het snelhedenbeleid voorop. Dit betekent dat naast het economische belang van minder verliezen door een snellere reistijd en minder files ik ook rekening houd met de milieunormen, zoals die voor lucht en geluid zijn vastgesteld. In dat verband heb ik altijd als uitgangspunt gehanteerd dat een verhoging van de snelheid moet passen binnen de gestelde milieunormen: «sneller waar het kan en langzamer waar het moet».

Voor geluid houd ik mij, in het kader van de wetgeving SWUNG, aan de geluidproductieplafonds. Voor lucht houd ik mij aan de grenswaarden, die in Europees verband zijn gesteld. Op het laatste ga ik hieronder nader in, omdat gebleken is dat bij de snelheidsverhogingen op de A13 bij Overschie en op de A10 West de discussie zich heeft toegespitst op de luchtkwaliteit, aangezien er nu voor geluid geen knelpunten zijn.

Systematiek NSL en advies RIVM

Voor het voldoen aan de norm voor luchtkwaliteit op 1 januari 2015 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in 2009 vastgesteld. Om te kunnen bepalen of de norm in 2015 wordt gehaald, zijn

berekeningen noodzakelijk. Deze berekeningen zijn gebaseerd op gevalideerde en wettelijk verankerde rekenmethoden. Jaarlijks worden deze berekeningen geactualiseerd.

In de NSL-systematiek van berekenen, wordt ook steeds het effect van het snelhedenbeleid meegenomen. Uit de monitoringsrapportage van het NSL van afgelopen jaar, die in december door de Staatssecretaris aan uw Kamer is aangeboden, kan worden geconcludeerd dat op het hoofdwegennet de normen in 2015 overal gehaald zullen worden. Hiervoor zijn in het NSL de nodige maatregelen opgenomen, zowel generieke als locatiespecifieke.

Het RIVM vergelijkt jaarlijks de berekeningen met de metingen van het landelijk meetnet van het RIVM. In de laatste vergelijkende studie van het RIVM van afgelopen jaar komt het RIVM tot de conclusie dat de rekenmethoden in het algemeen valide zijn. In de monitoringsrapportage van het NSL van eind vorig jaar geeft het RIVM wel aan dat in specifieke situaties, waarbij woonbebouwing in stedelijk gebied zeer dicht op de snelweg staat, de standaardrekenmethode voor luchtberekeningen langs het hoofdwegennet zijn beperkingen kan hebben. In dat geval kan volgens het RIVM aanvullend onderzoek, zoals het betrekken van meetresultaten, nodig zijn.

Voor de A13 bij Overschie en de A10 West heeft Rijkswaterstaat in mijn opdracht opnieuw een analyse uitgevoerd ten opzichte van de berekeningen in 2011. De uitgangspunten waarop de herberekening voor lucht bij de A13 is gedaan, zijn getoetst bij en bevestigd door het RIVM.

Uitspraak rechter A13 Overschie/herberekening Rijkswaterstaat

De rechtbank Rotterdam heeft in zijn uitspraak van 21 november 2013 aangegeven dat naast de berekeningen ook de meetresultaten van de DCMR in de afweging betrokken moeten worden. Dit vanwege het feit dat de metingen afwijken van de berekeningen en dat het verkeersbesluit volgens de rechter niet voldoende is onderbouwd.

Uit de herberekening voor de A13 bij Overschie komt naar voren dat met 100 km/uur op 1 januari 2015 nog steeds binnen de wettelijke norm wordt gebleven. Maar de herberekening laat ook zien, dat op die datum maar net onder de norm wordt gebleven (38,9 microgram/m³ NO₂ ten opzichte van de wettelijke norm van 40 microgram/m³).

Rekening houdend met onzekerheidsmarges in berekeningen en gevoegd bij het gegeven dat de meetresultaten van de DCMR bij Overschie de afgelopen jaren (2010 t/m 2012 en indicatief 2013) boven de toekomstige norm van 40 microgram/m³ per 1 januari 2015 en de berekende waarden liggen, kan niet met zekerheid gezegd worden dat de norm begin 2015 langs de A13 gehaald wordt.

Ondanks dat de snelheidsverhoging slechts voor 0,50 microgram/m³ bijdraagt aan de totale luchtvervuiling, heb ik uit voorzorg besloten de snelheid op de A13 bij Overschie van 100 naar 80 km/uur terug te brengen.

De opening van de A4 Delft-Schiedam eind 2015/begin 2016 zal naar verwachting tot een substantiële afname van het verkeer op de A13 bij Overschie leiden. Op dat moment zal ik bezien of dit aanleiding geeft de snelheid opnieuw te wijzigen.

Uitspraak rechter A10 West/herberekening Rijkswaterstaat

Ook de rechtbank Amsterdam heeft in zijn uitspraak van 17 januari geoordeeld dat de beschikbare meetresultaten betrokken moeten worden bij de algehele afweging. Dit vanwege de locatiespecifieke afwijkingen van metingen ten opzichte van berekeningen en omdat het hier gaat om stedelijk gebied waar mensen zeer dicht bij de snelweg wonen.

Uit de herbeoordeling van Rijkswaterstaat komt naar voren dat de luchtkwaliteit bij 100 km/uur ruim onder de norm blijft: overal onder de 36 microgram/m³ ten opzichte van de wettelijke norm die per 1 januari 2015 40 microgram/m³ bedraagt.

Tegelijk laten echter metingen van de GGD Amsterdam op één locatie, waarbij aan beide zijden van de snelweg een flat (Max Havelaarflats) pal op de weg staan, een concentratie van 55 microgram/m³ zien. Daarmee wijken de berekeningen op deze specifieke locatie dusdanig af van de metingen, dat deze niet passen binnen de door het RIVM aangegeven onzekerheidsmarges.

Ook bij een snelheid van 80 km/uur blijft het probleem bij de genoemde flats bestaan. Dit komt omdat de verontreinigende lucht zich aan de onderkant van de flats ophoopt, waardoor de concentratie stikstofdioxide ter plekke niet wordt verspreid en dus niet afneemt. De snelheidsverhoging naar 100 km/uur draagt slechts gemiddeld maximaal 0,8 microgram/m³ bij aan de totale luchtvervuiling.

Ondanks dat voor luchtkwaliteit het probleem bij twee langs de A10 gelegen flats ook bij 80 km/uur blijft bestaan, heb ik uit voorzorg besloten om ook op de A10 West de snelheid overdag te verlagen naar 80 km/uur. Dit vanwege het feit dat de norm voor luchtkwaliteit bij de desbetreffende flats wordt overschreden, als ook rekening wordt gehouden met de meetresultaten van het GGD-meetstation ter plekke. In de avond en nacht geldt nu al 80 km/uur.

Uitspraak rechter A12 Voorburg (stad uit)

Hier heeft de rechtbank Amsterdam geoordeeld dat het besluit tot snelheidsverhoging naar 100 km/uur stad uit op juiste gronden is genomen en daarbij een afdoende belangenafweging is aangetoond.

De uitspraak van beide rechtbanken ten aanzien van de A13 bij Overschie en de A10 West alsmede het advies van het RIVM, zie ik als een nieuw feit ten opzichte van het besluit in 2012 om de snelheid daar te verhogen. De uitspraak van de rechter over de A12 Voorburg stad uit bevestigt mijn eerdere besluit.

Bebouwing dicht op de weg

De vraag is in hoeverre de uitspraak van zowel de rechtbank Amsterdam als die van Rotterdam gevolgen heeft voor andere locaties langs het hoofdwegennet, waarbij aaneengesloten woonbebouwing zeer dicht op de weg staat en berekeningen niet altijd afdoende blijken te zijn.

Naast de A13 bij Overschie en de A10 West zijn er nog twee van dergelijke, specifieke situaties. Het gaat dan om de A2 door Maastricht en de A28 bij Zeist. Hier staat aaneengesloten woonbebouwing binnen 60 meter van de weg of 90 meter als het hogere bebouwing betreft, zoals bij de A28 Zeist. Voor de rest van het hoofdwegennet geldt dat de standaardrekenmethode afdoende is.

In het geval van de A2 Maastricht kan opgemerkt worden, dat het hier een tijdelijke situatie betreft, totdat de tunneltraverse in 2016 wordt opengesteld. De snelheid wordt hier pas verhoogd na openstelling van de tunnel. De leefkwaliteit zal dan aanzienlijk verbeterd zijn.

Ook voor de A28 bij Zeist geldt dat de situatie niet vergelijkbaar is met die langs de A13 bij Overschie en de A10 West. Ondanks dat daar een lange en hoge flat relatief dicht op de weg staat, is de weg ter plaatse verdiept aangelegd en deels overkapt door een scherm.

Hoger beroep

Voor de goede orde merk ik op dat ik hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heb ingesteld tegen de uitspraak van de rechtbank Rotterdam inzake de A13. Daarin worden twee onderdelen van de uitspraak van de rechtbank aan de Afdeling voorgelegd. Ten eerste betreft het de uitleg van de nieuwe geluidwetgeving, waarin de rechtbank heeft geoordeeld dat de geluidruimte onder de norm van het geluidsproductieplafond (de zogenaamde werkruimte) niet voor een snelheidsmaatregel mag worden gebruikt. Ik ben van mening dat dit niet uit de wet volgt. Het tweede aspect betreft de eis van de rechtbank dat ik een belangenafweging had moeten maken aan de hand van de strengere, toekomstige norm die per 1 januari 2015 geldt. Nog niet duidelijk is wanneer de Afdeling uitspraak zal doen, maar ik verwacht dit niet voor het derde kwartaal van dit jaar.

Tot slot

Ik heb u bij brief van 14 januari (Kamerstuk 32 646, nr. 41) toegezegd u nader te informeren over de uitvoering van de motie Van Veldhoven (Kamerstuk 33 750 A, nr. 35), waarin de regering wordt gevraagd om op alle ringwegen, waar de maximumsnelheid recent is verhoogd, een extra check te doen op geluid en lucht. Nu ik heb besloten om zowel op de A13 bij Overschie als de A10 West de snelheid terug te brengen van 100 naar 80 km/uur, acht ik de motie feitelijk als afgedaan. Op de A12 Utrecht is de snelheid immers niet verhoogd, terwijl het verkeersbesluit op de A12 Voorburg (stad uit) door de rechter in stand gelaten. In het laatste geval heeft de rechtbank duidelijk aangegeven dat de afweging om daar de snelheid te verhogen afdoende is geweest.

De rechter heeft aangegeven dat ik voor de A13 bij Overschie en de A10 West ook moet kijken naar de beschikbare meetresultaten. Ook het RIVM heeft geadviseerd dit te doen in situaties waarbij woonbebouwing zeer dicht op de weg staat. Ik zal daarom de snelheid op de A13 bij Overschie en de A10 West met ingang van 29 maart verlagen.

Mijn beleid ten aanzien van de maximumsnelheid is «sneller waar het kan, langzamer waar het moet». Voor de situaties op de A13 en A10 leidt dat nu tot een verlaging van de snelheid. In de toekomst zal ik op basis van de monitoring voor lucht en geluid bezien of de snelheid opnieuw kan worden aangepast, zonder de milieunormen te overschrijden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus