

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Amsterdam
Wethouder Verkeer, Vervoer en Infrastructuur
de heer E.D. Wiebes
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/2350
Uw kenmerk
DIVV2011003436

Datum 8 februari 2012
Betreft Verhoging maximumsnelheid A10 West Amsterdam

Geachte heer Wiebes,

Dank voor uw brief van 14 december jl. over mijn voornemen op de 80 km zone van de A10 West de maximumsnelheid naar 100 km/h te verhogen. In uw brief vraagt u in algemene zin om meer inzicht in de effecten van de voorgenomen snelheidsverhoging. U geeft aan zich zorgen te maken over de gevolgen voor de gezondheid van de omwonenden. U verwijst in uw brief naar metingen van de GGD en eigen indicatieve berekeningen waaruit blijkt dat de snelheidsverhoging zou leiden tot een significante verhoging van de achtergrondconcentratie, waarmee het halen van de luchtkwaliteitsnormen in 2015 mogelijk onder druk komt te staan.

Mede door succesvol (bron)beleid is de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen jaren sterk verbeterd, ook langs autosnelwegen. Door het schoner worden van auto's neemt de wegbijdrage in de totale emissies steeds verder af. Het effect van een snelheidsverhoging op de luchtkwaliteit is verwaarloosbaar op 1.000 meter en verder van de autosnelweg. Ik heb de snelheidsverhoging zo ingericht dat er geen overschrijding van de norm voor luchtkwaliteit plaatsvindt; ook binnen de 1.000 meter van de autosnelweg treden derhalve geen nieuwe knelpunten op. Dit licht ik hieronder toe.

Ik heb het onderzoek naar de snelheidsverhoging op de A10 West zorgvuldig uitgevoerd. Daarbij heb ik gebruik gemaakt van de wettelijk vastgelegde methoden. Ik zie geen noodzaak voor aanvullend onderzoek. In antwoord op uw vragen licht ik hieronder mijn bevindingen nader toe.

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 wettelijke normen voor luchtkwaliteit zijn in Europees verband vastgesteld, mede op basis van adviezen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Met de nieuwe geluidwetgeving 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.

Uit het onderzoek naar de effecten van de snelheidsverhoging op de luchtkwaliteit langs de A10 West blijkt dat in de situatie met een maximumsnelheid van 100 km/h in 2015 wordt voldaan aan de normen voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Ook met de snelheidsverhoging worden de doelstellingen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit gehaald.

Bij het onderzoek naar het effect van de snelheidsverhoging op de luchtkwaliteit is een berekening gemaakt van het effect op de concentraties direct langs de autosnelweg. Voor een representatief toetspunt is berekend dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ in 2015 toenemen met 0,8 µg/m³. Uit de berekeningen blijkt dat snelheidsverhoging vrijwel geen effect heeft op de concentraties PM₁₀. In de berekeningen is uitgegaan van verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/h zonder trajectcontrole. In de beoogde situatie zal de trajectcontrole van kracht blijven, waardoor de toename van de concentraties NO₂ lager zal uitvallen.

In algemene zin geldt dat de bijdrage van het wegverkeer aan de achtergrondconcentratie beperkt blijft tot de directe omgeving van een autosnelweg (tot ca. 1.000 m). Op 100 meter bedragen de verkeersemmissies bijvoorbeeld nog ongeveer de helft van de emissies direct naast de weg. Dit geldt dus ook voor het effect van een snelheidsverhoging.

Om het effect verder van de A10 in beeld te brengen is ook een inschatting gemaakt van de effecten op de luchtkwaliteit op het onderliggend wegennet (OWN). Hierbij is gekeken naar wegvakken van het onderliggend wegennet tot 1.000 meter van de 80 km zone. Daarbij is uitgegaan van de maximale toename van de concentraties NO₂, zoals die geldt direct langs de A10 (0,8 µg/m³). Dan nog is het risico dat dit leidt tot nieuwe knelpunten relatief klein. Het effect van de landelijke snelheidsverhoging wordt in 2012 in de GCN-rapportage meegenomen.

Het onderzoek van het effect van de snelheidsverhoging richt zich voor NO₂ op de situatie in 2015, het moment waarop aan de normen moet worden voldaan. Voor het maken van dergelijke prognoses kan niet worden volstaan met metingen en zijn berekeningen noodzakelijk. De gebruikte modellen worden wel periodiek geëvalueerd en gevalideerd met behulp van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Het meetpunt langs de A10 waarnaar u verwijst maakt onderdeel uit van dit meetnet. Ook voor PM₁₀ is voor 2015 gerekend. Daarnaast is ook gekeken of op het moment van de snelheidsverhoging in 2012 aan de norm voor fijn stof wordt voldaan.

In een ambtelijk overleg in het kader van het NSL zijn de berekeningen die gemaakt zijn voor de snelheidsverhoging, met name die rond de steden, nader toegelicht. Via de jaarlijkse monitoring van het NSL houdt de Staatssecretaris de vinger aan de pols van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

Bij een permanente snelheidsverhoging naar 100 km/h op de A10 West zouden maatregelen voor de naleving van de geluidproductieplafonds daar nog deze kabinetsperiode noodzakelijk zijn. Dit, niet alleen vanwege deze verhoging van de maximumsnelheid, maar ook vanwege de verwachte verkeersgroei. In 2010 is de gehele A10 nog voorzien van tweelaags Zoab. Een snelheidsverhoging naar 100 km/h over het hele etmaal zou daarom binnen een relatief korte periode weer investeringen en weer verkeershinder door werkzaamheden betekenen. Dit vind ik onwenselijk. Daarom heb ik besloten de maximumsnelheid op de A10 West alleen overdag (tussen 06.00 en 19.00 uur) naar 100 km/h te verhogen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen