Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Utrecht
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

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-2012/2358

Uw kenmerk

11.106786

Datum 8 februari 2012
Betreft Verhoging maximumsnelheid rijkswegen bij Utrecht

Geacht College,

Dank voor uw brief van 14 december jl. over mijn voornemen op de 80 km zone van de parallelle rijbaan van de A12 Utrecht de maximumsnelheid naar 100 km/h te verhogen en op de hoofdrijbaan van de A12 Utrecht de maximumsnelheid in de avond en nacht naar 130 km/h te verhogen. In uw brief geeft u aan zich zorgen te maken over de effecten van de snelheidsverhoging op de luchtkwaliteit, geluidbelasting en de gezondheid van de inwoners van Utrecht. Verder gaat u in op de effectiviteit van het bronbeleid en de motie Van Veldhoven/Van Tongeren.

De Tweede Kamer heeft op 22 december jl. een motie aangenomen waarin de regering wordt verzocht de maximumsnelheid niet te verhogen op trajecten waar extra investeringen voor luchtkwaliteit daardoor nodig zijn[1]. Deze motie voer ik uit. Dit betekent dat de maximumsnelheid op de A12 (80 km zones en hoofdrijbaan) rond Utrecht ongewijzigd blijft, totdat een snelheidsverhoging mogelijk is zonder extra investeringen[2]. Niettemin hecht ik eraan hieronder inhoudelijk in te gaan op uw brief.

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 A12 Utrecht zorgvuldig uitgevoerd. Daarbij heb ik gebruik gemaakt van de wettelijk vastgelegde methoden. Ik zie geen noodzaak voor aanvullend onderzoek.

1 Tweede Kamer, Kamerstukken vergaderjaar 2011-2012, 32 646, nr. 15
2 De bestemmingsplannen van de gemeente Utrecht ondervinden derhalve geen gevolgen van de snelheidsverhoging.

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 A12 blijkt dat met schermmaatregelen in de situatie met de voorgenomen snelheidsverhoging in 2015 zou worden voldaan aan de normen voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Ook met de snelheidsverhoging zouden de doelstellingen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit daarmee worden 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 langs de A12 is berekend dat de jaargemiddelde concentraties NO2 in 2015 door de verhoging van 80 naar 100 km/h zouden toenemen met 0,8 µg/m^3. Uit de berekeningen blijkt verder dat de snelheidsverhoging vrijwel geen effect zou hebben op de concentraties PM_{10}.
In de berekeningen is uitgegaan van verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/h zonder trajectcontrole. In de beoogde situatie zou de trajectcontrole van kracht blijven, waardoor de toename van de concentraties NO_2 lager zou 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 verkeersemissies 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 A12 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 NO_2, zoals die geldt direct langs de A12 (0,8 µg/m^3). 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.

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.

Om de doelstellingen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit ook zonder invoering van de kilometerprijs te kunnen bereiken, is deze maatregel vervangen door twee andere maatregelen: sinds 1 januari 2011 stimuleert het kabinet fiscaal de aanschaf van Euro 6 dieselpersonenauto's. Vanaf dit jaar zal het kabinet met een subsidieregeling een versnelde introductie van Euro VI vrachtauto's gaan stimuleren. Naar aanleiding van de nieuwe overschrijdingen die

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/2358

zichtbaar werden uit de monitoring van 2010 heeft de staatssecretaris aangekondigd dat hij voornemens is voor Euro 6 taxi's en bestelauto's een stimuleringsregeling te treffen. Daarnaast wordt het mogelijk milieuzones voor bestelauto's in te voeren. Hiermee draagt het kabinet bij aan de oplossing van nog resterende binnenstedelijke luchtkwaliteitknelpunten.

Tot slot de motie Van Veldhoven/Van Tongeren. Een tijdelijke verlaging van de maximumsnelheid biedt onvoldoende soelaas voor het wegnemen van incidentele piekconcentraties fijn stof. De piekconcentraties zijn meestal het gevolg van ongunstige weersomstandigheden en daarbij een grote bijdrage uit het buitenland. De bijdrage van verkeer over de weg hierin is beperkt. Dit bleek onder meer bij het experiment op de A58 bij Tilburg, waarbij werd getracht om het aantal overschrijdingsdagen fijn stof terug te dringen met een snelheidsverlaging.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen