



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

VERKEERSBESLUIT

Datum	RWS/DNH/2012/2850
Nummer	26 juni 2012
Onderwerp	Verkeersbesluit ten behoeve van de dynamische verhoging van de maximumsnelheid van 80 km/h naar 100 km/h op een gedeelte van rijksweg 10 (A10) in de gemeente Amsterdam

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

BESLUIT

Door plaatsing van de borden A1 van bijlage 1 bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met onderborden en onder verwijdering van de hiermee strijdige borden, een dynamische maximumsnelheid in te stellen op de Rijksweg A10 West in de gemeente Amsterdam in beide richtingen, tussen knooppunt De Nieuwe Meer ter hoogte van km 21,2 en de aansluiting Westpoort ter hoogte van km 27,2 en wel als volgt: van 06.00 uur tot 19.00 uur 100 km/h en van 19.00 uur tot 06.00 uur 80 km/h.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

1. Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna Wvw) moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van verkeerstekens, zoals deze genoemd zijn in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna BABW), voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd. Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de Wvw, ben ik bevoegd dit besluit te nemen.

2. Doel

In mijn brief aan de Tweede Kamer van 28 november 2011¹ heb ik aangegeven dat ik de maximumsnelheid op de zogenoemde 80 kilometerzones per 1 juli a.s. naar 100 km/h zal verhogen. Dit betreft onder meer rijksweg A10 West in de gemeente Amsterdam. Overigens heb ik de Tweede Kamer op 8 februari jl. laten weten dat, in navolging van de motie daartoe, de maximumsnelheid op de 80 km-zones van de A12 Utrecht en de A20 Rotterdam niet permanent naar 100 km/h verhoogd zal worden.

Per 1 september a.s. is een maximumsnelheid van 130 km/h de norm op de Nederlandse autosnelwegen. De maximumsnelheid kan ook 100 km/h of 120 km/h zijn. 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.

¹ Tweede Kamer, Kamerstukken vergaderjaar 2011-2012, 32 646, nr. 13.



In haar brief aan de Tweede Kamer van 20 april 2001² heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat een structurele oplossing van luchtkwaliteitsknelpunten 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. In een brief aan de Tweede Kamer van 17 november 2003³ heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat een aantal voorwaarden en criteria opgesteld (het zogenoemde 'beleidskader Overschie') om tot een afweging te komen op welke autosnelwegtrajecten de maximumsnelheid naar 80 km/h verlaagd zou moeten worden. Één van de voorwaarden is dat er op het autosnelwegtraject waar de maximumsnelheid naar 80 km/h verlaagd wordt sprake moet zijn van een luchtkwaliteitsknelpunt. Hieronder wordt een overschrijding van de Europese norm voor stikstof verstaan. Eén van de criteria is dat een dergelijke snelheidsverlaging substantieel bijdraagt aan het voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Een ander criterium is dat piekgeluiden weggenomen moeten worden. Ook moet de snelheidsverlaging naar 80 km/h bijdragen aan een gelijkmatige doorstroming.

Door de maximumsnelheid op de A10 West overdag tussen 06.00 uur en 19.00 uur weer naar 100 km/h te verhogen zorg ik ervoor dat de maximumsnelheid op dit autosnelwegtraject weer aansluit bij de maximumsnelheid op de Nederlandse autosnelwegen. In de nabijheid van de A10 West is daarnaast geen sprake meer van luchtkwaliteitsknelpunten. Voorts neemt de wegbijdrage in de totale emissies steeds verder af, doordat auto's steeds schoner worden. Een snelheidsverlaging naar 80 km/h levert daarom geen substantiële bijdrage meer aan het voldoen aan de Europese luchtkwaliteitsnormen. De trajectcontrole op de A10 West zal ook bij een maximumsnelheid van 100 km/h gehandhaafd blijven, zodat de maximumsnelheid door bijna alle automobilisten nageleefd zal worden. Piekgeluiden zullen op deze manier grotendeels achterwege blijven.

3. Onderzoek omgevingseffecten

Geluid

Algemeen

Voor het onderdeel geluid wordt uitgegaan van het wettelijk regime van hoofdstuk 11 Wet milieubeheer (Wm). Hoofdstuk 11 Wm en onderliggende regelgeving is op 1 juli 2012 in werking getreden. Met de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 Wm worden geluidproductieplafonds ingevoerd voor wegen in het beheer van het rijk. De geluidproductieplafonds geven de geluidproductie aan die een rijksweg maximaal mag voortbrengen op de aan weerszijden van de weg gelegen referentiepunten. Rijkswaterstaat is als beheerder van de rijksweg wettelijk verplicht om de geluidproductieplafonds na te leven. Indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds zal Rijkswaterstaat moeten bezien of de geluidproductieplafonds kunnen worden nageleefd door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen of door het voeren van een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds.

Geluidonderzoek A10

Uit akoestisch onderzoek verricht door het adviesbureau DHV BV, in opdracht van Rijkswaterstaat, en neergelegd in een rapport van mei 2012, is gebleken dat de verhoging van de maximale snelheid van 80 km/h naar 100 km/h tussen 06:00 uur en 19:00 uur geen overschrijding van de geluidproductie op de referentiepunten langs het in het dictum genoemde weggedeelte met zich meebrengt.

² Tweede Kamer, Kamerstukken vergaderjaar 2000-2001, 27 408, nr. 26.

³ Tweede Kamer, Kamerstukken vergaderjaar 2003-2004, 28 663 en 29 200 XII, nr. 11.



Gebleken is dat de toename van de geluidproductie op de betreffende referentiepunten als gevolg van de (dynamische) verhoging van de maximale snelheid, te weten 0,3 – 0,6 dB, in alle gevallen onder de wettelijk maximaal toegestane geluidproductie blijft. Dit betekent dat er geen afweging van maatregelen behoeft plaats te vinden naar aanleiding van de (dynamische) verhoging van de maximale snelheid en dat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden.

In het bij dit besluit behorende Akoestisch onderzoek d.d. 25 mei 2012, is inzicht gegeven in de ontwikkeling van de geluidproductie in 2015 voor wat betreft de referentiepunten waar in 2012 het plafond tot 0,5 dB wordt benaderd. Hieruit blijkt dat naar verwachting op een enkel referentiepunt de geluidproductieplafonds in 2015 zullen worden overschreden.

Rijkswaterstaat zal, als beheerder van de weg, moeten voorkomen dat deze geluidproductieplafonds daadwerkelijk worden overschreden en wel door het treffen van maatregelen of door het voeren van een procedure tot wijziging van het geluidproductieplafond. Om dit te kunnen bepalen zal Rijkswaterstaat nader akoestisch onderzoek (laten) verrichten. Indien uit dit onderzoek blijkt dat maatregelen getroffen moeten worden, dan wel het voeren van een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds noodzakelijk is, dan zal dit in het eerste volgende verslag in het kader van de nalevingverplichting worden beschreven.

Lucht

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.

In het onderzoek⁴ naar de effecten van de snelheidsverhoging van 80 km/h naar 100 km/h op de luchtkwaliteit zijn berekeningen gemaakt van het effect op de concentraties van luchtverontreinigende stoffen direct langs de autosnelweg. Hieruit blijkt dat in de situatie met een maximumsnelheid van 100 km/h wordt voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Invoering van de snelheidsverhoging brengt daarmee het behalen van de doelstellingen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) niet in gevaar. Voor representatieve toetspunten is berekend dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ in 2015 -bij verhoging van de maximumsnelheid van 80 km/h naar 100 km/h- toenemen tussen de 0,8 en 1,1 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.

Om het effect van de snelheidsverhoging op voornoemd traject verder in beeld te brengen is ook een inschatting gemaakt van de effecten op de luchtkwaliteit langs het onderliggend wegennet. Hierbij is gekeken naar wegvakken van het onderliggend wegennet tot 1.000 meter van de wegvakken van het hoofdwegennet waarvoor dit verkeersbesluit geldt. De NO₂ concentratie op de toetspunten binnen 1000 m van de betreffende wegvakken is in 2015 overall lager dan 38 µg/m³. Zelfs als wordt uitgegaan van een maximale toename van de NO₂ concentratie zoals die direct langs het traject voorkomen (0,8 µg/m³), is het risico dat de snelheidsverhoging naar 100 km/h leidt tot nieuwe knelpunten langs het onderliggend wegennet dus relatief klein. In het Algemeen Overleg Leefomgeving met de Tweede Kamer van 29 februari jl.⁵ heb ik aangegeven dat in de 'Grootschalige Concentratiekaart Nederland-rapportage' een gevoeligheidsanalyse van het effect van de snelheidsverhoging naar 130 km/h op de achtergrondconcentraties opgenomen zal worden. De betreffende rapportage is inmiddels gepubliceerd.

⁴ Verhoging maximumsnelheid 80-km zones naar 100 km/h, Effecten op luchtkwaliteit (Rijkswaterstaat, november 2011).

⁵ Tweede Kamer, Kamerstukken vergaderjaar 2011-2012, 30 175, nr. 134.



Daarnaast heb ik aangegeven het eventuele effect van de snelheidsverhoging op de achtergrondconcentratie ook in samenhang gezien met alle andere nieuwe ontwikkelingen die daarop van invloed zijn.

Het effect van deze snelheidsverhoging wordt verwerkt in de Monitoringstool, het landsdekkende rekenmodel voor het NSL⁶. Met dit rekenmodel wordt jaarlijks de NSL-monitoring uitgevoerd, waarmee wordt gewaarborgd dat de doelstellingen van het NSL tijdig en blijvend worden gehaald.

Gelet op het bovenstaande zal het vaststellen van dit verkeersbesluit niet leiden tot het overschrijden van grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Natuur

De Natuurbeschermingswet 1998 strekt tot bescherming van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden, alsmede Beschermden natuurmonumenten. Voor mogelijke effecten op deze natuurgebieden is nagegaan bij welke in de omgeving gelegen Natura 2000-gebieden of Beschermden natuurmonumenten, sprake is van instandhoudingsdoelstellingen respectievelijk wezenlijke kenmerken die mogelijk beïnvloed worden door de snelheidsverhoging van 80 km/h naar 100 km/h op het betreffende traject vanwege een toename aan stikstofdepositie, dan wel een toename aan geluid. Aangezien de weg niet wordt aangepast kunnen andere effecten dan geluid (verstoring) of stikstofdepositie (verzuring, vermesting) bij voorbaat worden uitgesloten.

Het dichtstbijzijnde gebied betreft het "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske" op een afstand van ca. 4,9 km. Gelet op die afstand, de geringe extra geluidbelasting⁷ en een zeer geringe extra uitstoot van stikstof door de verhoging van de maximumsnelheid, zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en Beschermden natuurmonumenten op voorhand uitgesloten.

Ingevolge de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gaat geen externe werking uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aangezien er geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van EHS gronden aan de orde is, kan een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden achterwege blijven.

Gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van de snelheidsverhoging naar 100 km/h en het ontbreken van piekgeluiden, wordt als gevolg van de snelheidsverhoging geen schade toegebracht aan flora en fauna. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is dan ook niet nodig.

4. Belangenafweging

Conform het onder 2 weergegeven beleid en met inachtneming van de normen voor luchtkwaliteit en de geluidproductieplafonds kan de maximumsnelheid op het betreffende wegvak van rijksweg A10 West tussen 06.00 uur en 19.00 uur weer op 100 km/h worden gesteld. Dit is de reguliere maximumsnelheid op het autosnelwegennet in de omgeving. Aldus wordt de doorstroming van het verkeer gediend.

Hierbij realiseer ik mij dat enig effect op de verkeersveiligheid niet valt uit te sluiten. Dit is in het algemeen immers inherent aan een hogere snelheid van het verkeer. Maar de ontwerp-snelheid van het betreffende weggedeelte van de A10 is wel 100 km/h. Ook beschikt het traject over vier sterren in de RPS score (Road Protection Score in EuroRAP). Daarbij merk ik op dat door continuering van de trajectcontrole de feitelijke rij-snelheid lager uit zal komen dan in de oorspronkelijke situatie met een maximum van 100 km/h.

5. Gevolgde procedure

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met het korps Landelijke Politiediensten, uit welk overleg is komen vast te staan dat tegen het nemen van dit verkeersbesluit geen bezwaren bestaan.

⁶ Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit; voor meer informatie zie www.infomil.nl.

⁷ Bij het Natura 2000 gebied is bovendien geen sprake van voor geluid gevoelige soorten.



De snelheidsverhoging is verder besproken op de inloopavond van 7 juni jl. in het Fashion Hotel te Amsterdam. Ook is de gelegenheid geboden om schriftelijk te reageren. Alle reacties worden in week 26 beantwoord.

De kennisgeving van het verkeersbesluit wordt geplaatst in de Staatscourant van 29 juni 2012, Dagblad Het Parool en Stadsblad De Echo.

De bebording zal worden aangepast in de nacht van 1 op 2 juli 2012.

Haarlem,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE WAARNEMEND DIRECTEUR WEGEN EN VERKEER,

Mr. N.C.M. Zeijlemaker

Mededelingen

Ingevolge de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit door een belanghebbende een bezwaarschrift worden ingediend. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de minister van Infrastructuur en Milieu en worden ingediend bij de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Holland, Postbus 3119, 2001 DC Haarlem.

Het bezwaarschrift moet worden ingediend binnen **zes weken** na de dag waarop het besluit is bekendgemaakt. Voor de behandeling van het bezwaarschrift wordt geen recht geheven.

Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en dient ten minste te bevatten:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van de beschikking waartegen het bezwaar is gericht;
- de gronden van het bezwaar.

Indien tegen het besluit een bezwaarschrift is ingediend is het mogelijk om daarnaast een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen bij de voorzieningenrechter van de bevoegde rechtbank. De verzoeker dient zich te kunnen beroepen op een spoedeisend belang. Van de verzoeker wordt een griffierecht geheven. Omtrent de hoogte van het verschuldigde bedrag, de wijze waarop en de termijn waarbinnen het griffierecht dient te worden betaald, kan contact worden opgenomen met de griffier van de bevoegde rechtbank.

Inzien stukken

Het besluit met bijlagen ligt ter inzage op het kantoor van Rijkswaterstaat Noord-Holland, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem. Het besluit kan ook worden gedownload via www.centrumpp.nl.

Nader informatie

Voor overige vragen en/of nadere informatie kunt u contact opnemen met het gratis informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-8002, of kijken op www.rijkswaterstaat.nl.