



## **Uitgangspunten depositieberekeningen verhoging maximumsnelheid overdag A7 Afsluitdijk tussen Stevinsluizen en Lorentzsluizen**

10 december 2024

**Kenmerk** R001-1293779BWH-V01-sss-NL

## Verantwoording

<b>Titel</b>	Uitgangspunten depositieberekeningen verhoging maximumsnelheid overdag A7 Afsluitdijk tussen Stevin sluizen en Lorentzsluizen
<b>Opdrachtgever</b>	Rijkswaterstaat
<b>Projectleider</b>	Berend Hoekstra
<b>Auteur(s)</b>	Freek Kortekaas en Marike Aalbers
<b>Kenmerk</b>	R001-1293779BWH-V01-sss-NL
<b>Aantal pagina's</b>	6 (exclusief bijlagen)
<b>Datum</b>	10 december 2024
<b>Handtekening</b>	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

## Colofon

TAUW bv  
Handelskade 37  
Postbus 133  
7400 AC Deventer  
T +31 57 06 99 91 1  
E info.deventer@tauw.com

## Inhoud

1	Aanleiding.....	4
2	Algemene uitgangspunten.....	4
2.1	Traject .....	4
2.2	Afbakening .....	4
2.3	Rekenmethode .....	6
3	Verkeersgegevens en wegkenmerken .....	6
3.1	Verkeersgegevens .....	6
3.2	Weg- en omgevingskenmerken .....	6

### *Bijbehorende AERIUS-berekeningen*

- Afsluitdijk 2025.zip
  - AERIUS-kenmerk situatie voor verhoging: RqWotzLBGDnX
  - AERIUS-kenmerk situatie na verhoging: RqWotzLyWAUx
- Afsluitdijk 2035.zip
  - AERIUS-kenmerk situatie voor verhoging: RwfqhnWeRBn
  - AERIUS-kenmerk situatie na verhoging: RwfqhtY4XQR

## 1 Aanleiding

In het regeerprogramma van 2024 is opgenomen dat de maximumsnelheid op de snelweg – daar waar dat kan – wordt verhoogd naar 130 kilometer per uur. Naar aanleiding daarvan onderzoekt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op welke trajecten de maximumsnelheid op autosnelwegen overdag verhoogd kan worden naar 130 km/u. Hierbij wordt eerst gekeken naar trajecten waar nu in de avond en nacht (tussen 19.00 en 06.00 uur) al een maximumsnelheid van 130 km/u geldt en naar trajecten waar de maximumsnelheid verhoogd kan worden zonder het treffen van mitigerende maatregelen voor stikstofdepositie en geluid.

Voor het verhogen van de maximumsnelheid op een traject moet een verkeersbesluit genomen worden. Om te komen tot een besluit over het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat per brief aan de Tweede Kamer van 7 oktober 2024 aangekondigd onderzoek uit te laten voeren naar de gevolgen van verhoging van de maximumsnelheid op de eerste batch bestaande uit vier trajecten.

In dat kader heeft TAUW, in opdracht van Rijkswaterstaat, depositieberekeningen uitgevoerd. Deze korte notitie bevat de uitgangspunten die zijn gehanteerd voor de depositieberekening voor het traject op de A7 Afsluitdijk tussen de Stevinssluisen en Lorentzsluisen.

## 2 Algemene uitgangspunten

### 2.1 Traject

Rijkswaterstaat heeft het voornemen om de maximumsnelheid tussen 6 en 19 uur te verhogen naar 130 km/uur op de A7 Afsluitdijk. Het gaat concreet om:

- A7 (zuidbaan) tussen hectometerpaal 72,8 en 95,3 (met uitzondering van het deel ter hoogte van het Vlietermonument tussen hectometerpaal 76,4 en 77,9)
- A7 (noordbaan) tussen hectometerpaal 96,05 en 73,1

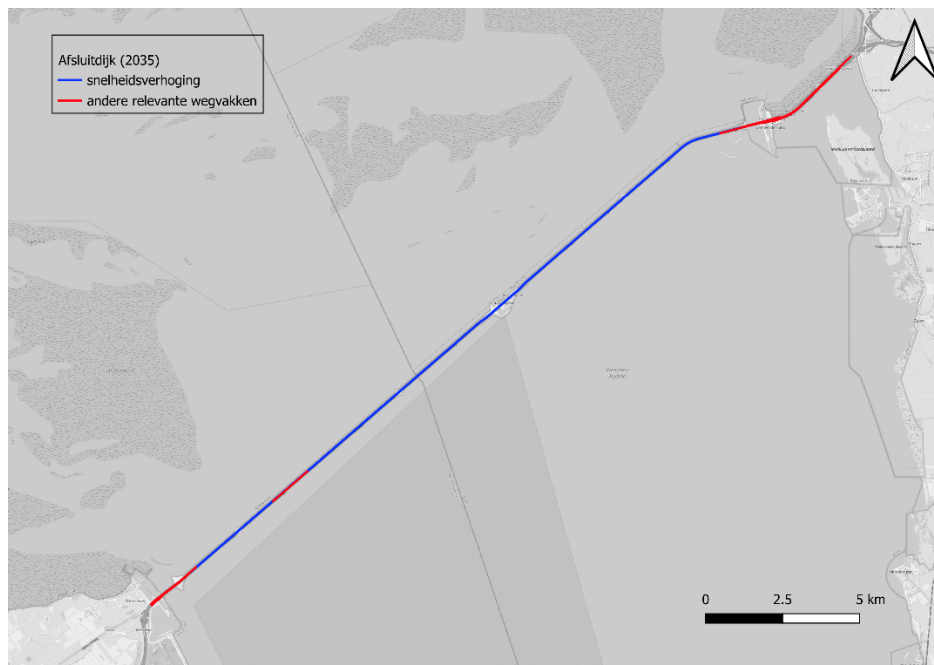
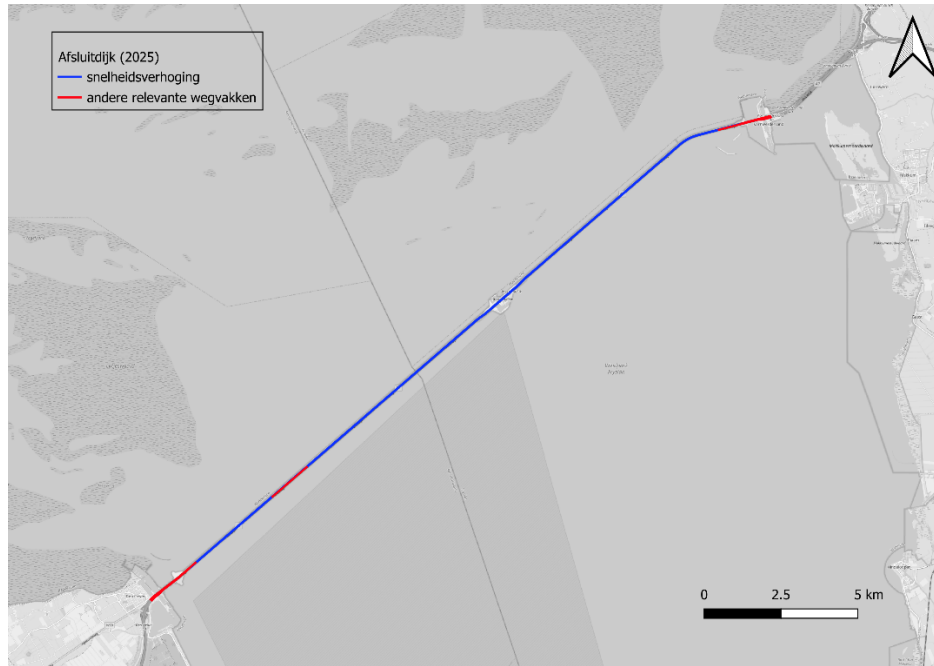
### 2.2 Afbakening

In de berekeningen zijn onderstaande wegvakken meegenomen:

- De wegvakken waarop de maximumsnelheid tussen 6 en 19 uur wordt verhoogd (zoals in paragraaf 2.1 beschreven) inclusief de toe- en afritten die hierop aansluiten
- De direct aansluitende delen van deze wegvakken tot de plek waar de intensiteit wijzigt, dus tot de eerste af- of toerit
- De wegvakken met een toe- of afname van  $\geq 500$  motorvoertuigen per etmaal per rijrichting als gevolg van het verhogen van de maximumsnelheid

De selectie van wegvakken is per zichtjaar afzonderlijk uitgevoerd. In figuur 2.1 zijn de wegvakken waarop de maximumsnelheid tussen 6 en 19 uur wordt verhoogd naar 130 km/u met blauw

weergegeven. Andere wegvakken die mee worden genomen in de berekening zijn rood weergegeven.



*Figuur 2.1 De ligging van de wegvakken op de Afsluitdijk waar de maximumsnelheid tussen 6 en 19 uur wordt verhoogd naar 130 km/uur (blauw), en overige wegvakken die onderdeel zijn van de berekening (rood). Bovenste afbeelding is voor 2025, de onderste voor 2035*

### 2.3 Rekenmethode

De berekeningen zijn uitgevoerd met AERIUS Calculator versie 2024; er is dus gerekend op alle relevante hexagonen waar sprake is van een (bijna) overschrijding van de kritische depositiewaarde (Own2000-set).

De depositieberekeningen zijn uitgevoerd voor de jaren 2025 en 2035. Het jaar 2025 is het eerste (vrijwel) volledige jaar waarin de maximumsnelheid is verhoogd. Het jaar 2035 geeft een doorkijk naar de toekomst, 10 jaar na verhoging van de maximumsnelheid.

## 3 Verkeersgegevens en wegkenmerken

### 3.1 Verkeersgegevens

De verkeersaantallen, fracties bus-, licht, middelzwaar en zwaar verkeer zijn aangeleverd door Rijkswaterstaat. Het gaat om een referentiesituatie (zonder verhoging van de maximumsnelheid op de Afsluitdijk) en een situatie na verhoging van de maximumsnelheid voor de jaren 2025 en 2035.

De verkeersintensiteiten voor het jaar 2025 zijn door Rijkswaterstaat ontleend aan de Middellange Termijnprognose 2024, zichtjaar 2025. De verkeersintensiteiten voor het jaar 2035 zijn ontleend aan de Referentieprognoses NRM/LMS 2024 (afgeleid uit de resultaten voor zichtjaar 2040 en 2018).

### 3.2 Weg- en omgevingskenmerken

Voor de ligging van de in de berekening betrokken wegvakken is aangesloten bij de gegevens uit het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK), monitoringsronde 2024. Voor 2025 is uitgegaan van het CIMLK-netwerk voor 2025, voor 2035 van het CIMLK-netwerk voor 2030. Ook de weg- en omgevingskenmerken (zoals schermen of wallen langs een weg) zijn uit deze netwerken overgenomen.

Er is ten opzichte van de CIMLK-netwerken een specifieke verfijning doorgevoerd: In CIMLK is voor alle verhoogd gelegen wegvakken in beheer van het Rijk uitgegaan van het hoogtype 'zeer vlakke zijanten'. Omdat dit hoogtype niet beschikbaar is in AERIUS Calculator is voor de depositieberekeningen gekozen voor hoogtype 'normaal'; het hoogtype dat hoort bij een weg op maaiveld. Aangezien meerdere van de in de berekening betrokken wegvakken in de praktijk boven maaiveld liggen is sprake van een conservatieve depositieberekening.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Als een weg verhoogd ligt ten opzichte van het omliggende maaiveld, dan zorgt dat voor een betere verdunning en verspreiding van de emissies. De concentratie- en depositiebijdrage van het verkeer op een verhoogd gelegen weg is om die reden vaak lager dan bij een op maaiveld gelegen weg. Door voor een verhoogd gelegen wegvak te rekenen zonder correctie voor verhoogde ligging, is voor die wegvakken sprake van een conservatieve inschatting van de berekende depositiebijdrage.