



Uitgangspunten depositieberekeningen verhoging maximumsnelheid overdag A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug

10 december 2024

Kenmerk R003-1293779BWH-V01-sss-NL

Verantwoording

Titel	Uitgangspunten depositieberekeningen verhoging maximumsnelheid overdag A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug
Opdrachtgever	Rijkswaterstaat
Projectleider	Berend Hoekstra
Auteur(s)	Freek Kortekaas en Marike Aalbers
Kenmerk	R003-1293779BWH-V01-sss-NL
Aantal pagina's	6 (exclusief bijlagen)
Datum	10 december 2024
Handtekening	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	5
3	Verkeersgegevens en wegkenmerken	6
3.1	Verkeersgegevens	6
3.2	Weg- en omgevingskenmerken	6

Bijbehorende AERIUS-berekeningen

- A6 2025.zip
 - AERIUS-kenmerk situatie voor verhoging: RfhTBikjAVEv
 - AERIUS-kenmerk situatie na verhoging: RfhTBijw5YaD
- A6 2035.zip
 - AERIUS-kenmerk situatie voor verhoging: RagR1JSKupcA
 - AERIUS-kenmerk situatie na verhoging: RagR1JW1f1ZF

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 A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug.

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 A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug. Het gaat concreet om:

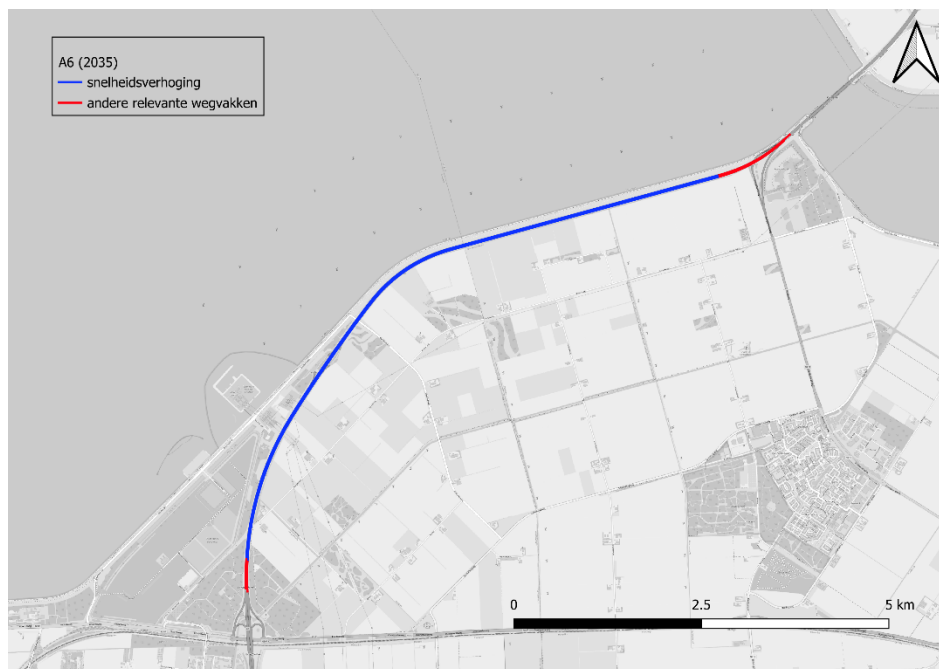
- A6 (zuidbaan) tussen hectometerpaal 87,75 en 96,7
- A6 (noordbaan) tussen hectometerpaal 96,7 en 87,75

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 ≥ 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 A6 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).

Voor 2025 zijn de stagnatiepercentages overgenomen uit het gehanteerde CIMLK-netwerk (zie ook paragraaf 3.2). Deze zijn voor zowel de referentiesituatie als de situatie na verhoging van de maximumsnelheid gebruikt. Hiermee is dus ook aangenomen dat een deel van het extra verkeer als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid te maken krijgt met stagnatie.

Voor 2035 is op basis van de door Rijkswaterstaat aangeleverde verkeersgegevens en de aantallen voertuigen in de file vastgesteld of sprake is van stagnatie en is, als stagnatie wordt verwacht, een stagnatiepercentage ingevuld.

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 hoogtetype 'zeer vlakke zijcanten'. Omdat dit hoogtetype niet beschikbaar is in AERIUS Calculator is voor de depositieberekeningen gekozen voor hoogtetype 'normaal'; het hoogtetype 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.¹

¹ 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.