

Kracht van Utrecht

Utrecht blijvend mooi en bereikbaar



Van: Kracht van Utrecht-initiatief

Aan: Minister van Infrastructuur en Milieu,
Mw. Drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
en
leden van de Tweede Kamer der Staten Generaal

Betreft: Gevolgen voor de volksgezondheid van de verhoging van de maximum snelheid; pleidooi voor 80 km-zones rond grote steden, waaronder Utrecht

Utrecht, 11 december 2011

Geachte mevrouw Schultz van Haegen en leden van de Tweede Kamer,

Politici, burgers, natuur- en milieuorganisaties en wetenschappers hebben zware kritiek geuit op het voornemen van de Rijksoverheid om de maximum snelheid te verhogen. Extra pijnlijk hierbij is het voornemen om de 80-kilometer zones rond de grote steden af te schaffen. Rond Utrecht zou het de bedoeling zijn de 80 km-zone op de parallelbanen tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten af te schaffen en de snelheid op de A12 op te schroeven naar een 'variabele' 130 km/h. Voor de mensen die wonen en werken langs de A12 betekent dat nog meer geluidsoverlast en luchtvervuiling. Het Kracht van Utrecht-initiatief bepleit met ondersteuning van velen in de stad:

80 km/h op de Ring Utrecht voor een schoner en stiller Utrecht:

Betere doorstroming, minder files, veiliger, gezonder en goedkoper

Wij geven u onderstaand vijf argumenten om de maximumsnelheid **niet** te verhogen en aan het slot van deze brief argumenten voor het invoeren van **80 km/h op de Ring Utrecht voor een schoner en stiller Utrecht.**

Basis van uw voornemen

De basis voor het voornemen van de minister zijn diverse experimenten met een maximum snelheid van 130 km/h, die door de korte looptijd geen significante gegevens hebben opgeleverd, zo verklaart het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zelf in het "Onderzoek verhoging maximum snelheid naar 130 km". Tegelijkertijd worden verschillende onderzoeken naar de positieve effecten van de 80 km-zones genegeerd. De reden om de snelheid te verhogen zou niet liggen in de tijdwinst; die is ook volgens de minister te beperkt (1%). Het gaat om een

tegemoetkomen aan het verlangen van de automobilist om wat harder te mogen rijden. Tegenover deze wetenschappelijk gezien niet relevante basis staat een waslijst met wetenschappelijke feiten - allemaal goede redenen om de maximum snelheid niet te verhogen.

Meer snelheidsverschillen - slechtere doorstroming

In tegenstelling tot wat veel mensen denken, verslechtert de doorstroming van het verkeer bij een hogere maximum snelheid. Reden hiervoor zijn de grotere snelheidsverschillen, bijvoorbeeld omdat het vrachtverkeer 80 km/h moet blijven rijden en niet iedere automobilist harder wil rijden. De toenemende rembewegingen die zo ontstaan leiden tot harmonica-effecten en hebben zo een negatieve invloed op de doorstroming. Ook (zelfs) de ANWB maakt zich hierover zorgen (zie hun [reactie](#)). Bovendien heeft een snelweg volgens verkeersdeskundigen bij 80 a 90 km/h de hoogste capaciteit. Deze neemt af bij hogere snelheden. Omdat sneller mogen rijden aantrekkelijk is voor veel mensen, is er ook nog eens een toename van het aantal auto's te verwachten. Ook de vele wegverbredingen hebben deze aanzuigende werking, ook volgens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Voor en na de snelweg blijven automobilisten trouwens toch gewoon in de file staan. Juist in de stad sta je vaak vast; het aantal minuten dat mensen op de snelweg rijden is relatief klein (volgens hoogleraar ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit Henk Meurs, [hier](#) geciteerd).

Meer luchtvervuiling - meer slachtoffers

De uitstoot van fijnstof neemt behoorlijk toe bij hogere snelheden. Bij een verhoging van 120 naar 130 km/h stijgt de CO₂-uitstoot met 10%. Dit doet de milieuwinst, verkregen door het belastingvoordeel op schone auto's, volledig teniet (Goudappel Coffeng, [hier](#) geciteerd). Het aantal locaties waar de normen voor de luchtkwaliteit worden overschreden, zal toenemen met 29%. En in tegenstelling tot wat de minister beweert, gaat het ook zeker niet goed met de luchtkwaliteit in Nederland. Het Utrechtse meetnet laat bijvoorbeeld talloze knelpunten zien en ook het officiële RIVM meetpunt in Utrecht voldoet net als vele andere niet aan de normen die vanaf 2012 (voor het hele jaar) zullen gelden. Van enige 'ruimte' onder de normen is zeker geen sprake. Daar komt nog bij dat de minister de normen ten onrechte beschouwt als gezondheidsnormen. Gezondheidsschade ten gevolge van fijnstof treedt echter ook beneden de norm op, zeker onder astmapatiënten. Volgens het Astmafonds overlijden jaarlijks 700 astmapatiënten als gevolg van vuile lucht, terwijl onze lucht -volgens de Rijksoverheid- schoon genoeg is.

Hoewel het ministerie uitgaat van een toename van slechts 0.1 microgram fijnstof per m³, blijkt uit diverse onderzoeken dat de afname van fijnstof rond de 80 km-zones in de grote steden vele malen groter is, namelijk 1 tot 3 microgram per m³ (bron: VK van 8-12-11, p.1). Van de 80 km-zone rond Amsterdam is zelfs bekend dat het invoeren van de 80 km-zone 7% minder fijnstof opleverde en maar liefst 15% minder roet (onderzoek van Marieke Dijkema, Universiteit Utrecht, geciteerd in de Volkskrant van 8-12-11, p.25). Met name de afname van roet is opzienbarend, aangezien roet zeer schadelijk voor de gezondheid is. Het ministerie hoeft hier overigens geen rekening mee te houden; er is namelijk geen normering voor roet.

Het onderzoek van Dijkema bevat zeer betrouwbare data, omdat de GGD Amsterdam al sinds de jaren 90 een meetstation heeft langs de Ring West, een unicum in Nederland. Ook van de 80 km zone in Rotterdam is bekend dat de invoering tot een flinke daling van 4 microgram fijnstof per m³ (op 50 meter van de snelweg) heeft geleid (metingen van TNO). De cijfers liggen aanzienlijk hoger dan de 0.5 to 1% toename (0.1 microgram) waar de minister van uitgaat. Ook voormalig minister van Verkeer Camiel Eurlings, kwam in een brief aan de Tweede Kamer over de proef met de 80 km-zones in 2005 tot dezelfde conclusies: de verkeersemisies namen af (NO_x met 20 a 30%, fijnstof met 10%) en de luchtkwaliteit verbeterde gedurende de proef.

De zorgen voor de gevolgen van extra luchtvervuiling zijn er niet alleen bij linkse partijen. Ook lokale VVD'ers maken zich zorgen, bijvoorbeeld Jos van Nieuwenhoven, raadslid voor de VVD in de gemeente Stichtse Venen (Maarssen, Breukelen, Ter Aa). Hij uitte op RTV Utrecht zijn zorgen over de aantasting van het leefklimaat in zijn gemeente. Hij is in principe niet tegen een verhoging van de maximum snelheid, maar wenst extra maatregelen om meer geluidsoverlast en luchtvervuiling te voorkomen. Of die er komen, is nog maar de vraag. Van extra maatregelen is immers alleen sprake wanneer niet wordt voldaan aan de officiële normen. Ook de Rotterdamse wethouder van verkeer Jeannette Baljeu is verbaasd over het schrappen van de 80 km-zone: "Eerder dit jaar had de minister nog aangegeven dat een eventueel besluit om de maximumsnelheid op de A13 te verhogen naar 100 km/u, was gekoppeld aan de uitkomsten van het experiment met de dynamische snelheid op de A20 en de A12 bij Voorburg. Maar het experiment is nog niet afgelopen, en toch gaat de snelheid op de A13 omhoog", zo verklaart zij op [website](#) van Binnenlands Bestuur.

Langetermijneffecten op de gezondheid

Het RIVM gaat er van uit dat 1 ingeademde microgram fijnstof de levensverwachting met drie tot vier maanden beperkt. Een eventuele stijging van 1 tot zelfs 3 microgram fijnstof in de grote steden is dus een enorm probleem. Er lijkt sprake te zijn van een grove onderschatting van de gevolgen voor de volksgezondheid. Mede hierdoor zullen de maatschappelijke kosten van luchtvervuiling en geluidhinder ook veel hoger uitvallen. Het Planbureau voor de Leefomgeving spreekt van mogelijk enkele miljarden euro's tot 2020. Maar dat is voor u wellicht een kwestie van "na ons de zondvloed".

Geluidsoverlast

De verwachte toename van het geluid is ongeveer 0.85 dB (bij verhoging van 120 naar 130 km/h). Dit is niet genoeg om in aanmerking te komen voor aanvullende maatregelen, zeker ook gezien de flinke versoepeling van het beleid op geluidsoverlast dit jaar. Veel bewoners krijgen daarom te maken met een toename van geluidsoverlast. Het verschil tussen 80 km en 100 km per uur is echter 2 dB; bij een gelijkmatig rijgedrag loopt dat verschil zelfs nog verder op. (Bron M+P-rapport 2009). Dat zijn significante verschillen die de volksgezondheid geen goed doen.

Verkeersveiligheid

Veel zorgen zijn er ook om de toename van doden en gewonden in het wegverkeer. Reden hiervoor is de toename van snelheidsverschillen (bijv. ten opzichte van het vrachtverkeer) en de kwadratische toename van de remweg bij hogere snelheid. Een stijging van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers is dus te verwachten. De grootte hiervan is moeilijk in te schatten. De schattingen liggen op ongeveer 7 tot 15 doden extra en een paar honderd extra gewonden. Feit is dat door de korte looptijd van het experiment met 130 km/h hier geen uitspraak over is te doen. Voormalig minister Eurlings spreekt in zijn eerder aangehaalde brief wel over een gunstig effect van de 80 km-zones op de verkeersveiligheid. Het voornemen van de minister om extra geld uit te geven om de veiligheid op de snelwegen te waarborgen, is zowel sympathiek als absurd te noemen. Aangezien er meer doden vallen op andere wegtypen, om nog maar te zwijgen over de slachtoffers van de extra luchtverontreiniging, lijkt dit voornemen misplaatst.

Om al deze redenen pleiten wij voor: **80 km/h op de Ring voor een schoner en stiller Utrecht.**

Betere doorstroming, minder files, veiliger, gezonder en goedkoper

Wanneer automobilisten 80 km/u rijden op de A2, A12 en de A27, zorgen we met elkaar voor een betere doorstroming en minder files. De snelheid is gelijkmatiger, omdat er minder wordt opgetrokken en afgeremd. In tijd scheelt het maximaal 3% (Bronnen: Kennisinstituut voor de Mobiliteit, 2010; TNO rapport 2003; website Openbaar Ministerie, 2010). Als automobilisten 80 km/u rijden, daalt het brandstofverbruik. Bewoners naast de Ring hebben een betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder. Ten opzichte van een snelheid van 120 km/u daalt de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof aanzienlijk (bron: Goudappel Coffeng, 2007). Het verkeerslawaai bij 80 km is 2 decibel minder dan bij 100 km; de afname is nog groter wanneer auto's gelijkmatig rijden (Bron M+P-rapport 2009). Bewoners slapen 's nachts beter. (bron: EEA Technical report, no. 11/2010). Er is geen behoefte aan extra (dure) maatregelen om geluidsoverlast te beperken. Het aantal verkeersslachtoffers zal bij 80 km/h op de Ring afnemen in plaats van toenemen. Ook hier zijn derhalve geen extra dure maatregelen nodig.

Wij vragen de minister en de leden van de Tweede Kamer daarom: Heroverweeg uw voorstel en stel de gezondheid van de Nederlandse bevolking centraal. Baseer uw beleid op gedegen onderzoek, zeker wanneer het gaat over het afschaffen van de 80 km-zones rond de grote steden. Geef in deze tijden van bezuinigingen niet nodeloos geld uit en zadel toekomstige kabinetten niet op met extra zorgkosten.

met vriendelijke groet,

Namens het Kracht van Utrecht-initiatief,

Jan Korff de Gidts, projectleider Kracht van Utrecht

telefoon: 06 3363 0344

e-mail: infosoesa@gmail.com

website: www.krachtvanutrecht-initiatief.nl