



VERKEERSBESLUIT II

Datum	29 augustus 2012
Nummer	
Onderwerp	Verkeersbesluit ten behoeve van het in afwijking van de algemene maximumsnelheid van 130 km/h met ingang van 1 september 2012 verlagen van een maximumsnelheid naar 120 km/h op wegtrajecten onder beheer van het Rijk

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

BESLUIT

Op de bij dit besluit behorende bijlage 1 genoemde wegtrajecten onder beheer van het Rijk wordt door plaatsing van borden A1 en A2, van bijlage 1 bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, en onderborden en onder verwijdering van de hiermee strijdige borden, per 1 september 2012 een maximumsnelheid van 120 km/h ingesteld.

Voor zover vanwege werkzaamheden (tijdelijk) een lagere snelheid dan 120 km/h geldt op de in bijlage 1 bij dit besluit genoemde wegtrajecten, blijft deze lagere snelheid voor de duur van die werkzaamheden (tijdelijk) van kracht.
Het verkeersbesluit d.d. 27 april 2011 (kenmerk RWS-DNB2011/2259) voor de A59 in de gemeente Heusden tussen km 118,000 en km 127,800 blijft van toepassing.

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

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 28 november 2011 (Tweede Kamer kamerstuk 32 646, nr. 13) aangegeven dat per 1 september 2012 de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland van 120 km/h naar 130 km/h zal worden verhoogd.
Een besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) zal hier uitvoering aan geven. Het gewijzigde RVV 1990 zal op 1 september 2012 in werking treden. Bij voornoemde kamerbrief is tevens vermeld dat op grond van milieu of verkeersveiligheid een lagere snelheid kan gelden.

Voor zover een lagere snelheid dan 130 km/h noodzakelijk is, moet deze bij verkeersbesluit worden vastgesteld. Met dit verkeersbesluit wordt hieraan voor de in bijlage 1 bij dit besluit genoemde wegtrajecten invulling gegeven, voor zover daarvoor per 1 september 2012 de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 120 km/h.

3. Selectie wegtrajecten

Op de bij dit besluit behorende bijlage 1 vermelde wegtrajecten bleek het op grond van milieu, natuur of verkeersveiligheid niet mogelijk de snelheid te laten vallen onder het algemene snelheidsregime van 130 km/h. De snelheid wordt daarom per 1 september 2012 verlaagd naar



120 km/h op de wegtrajecten genoemd in de bij dit besluit behorende bijlage 1. In bijlage 1 is per wegtraject onder de kolom 'reden van afwijken' aangegeven op grond van welk(e) aspect(en), luchtkwaliteit, geluid, natuur of verkeersveiligheid, de snelheid van 120 km/h wordt gecontinueerd (zie hierna onder 4 'Onderzoek omgevingseffecten' voor een algemene toelichting daarop). De desbetreffende wegtrajecten zijn gelegen in de gemeenten zoals vermeld in bijlage 1.

4. Onderzoek omgevingseffecten

4.1 Verkeersveiligheid

Het aspect verkeersveiligheid kan een van de redenen zijn tot het vaststellen van dit verkeersbesluit. Voor een overzicht van de wegtrajecten waarvoor verkeersveiligheid de reden vormt voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 120 km/h wordt verwezen naar bijlage 1 bij dit verkeersbesluit.

Het huidige autosnelwegennet is, behoudens enkele snelwegen in stedelijke omgeving, ontworpen en ingericht op basis van een ontwerpsnelheid van 120 km/h. Achterliggende gedachte is dat bestuurders met deze snelheid de betreffende weg veilig en comfortabel kunnen berijden. Uit onderzoek is gebleken dat op deze wegen de maximumsnelheid zonder bezwaar naar 130 km/h kan worden gebracht. Zie daarvoor het rapport 'De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid', van de TU Delft d.d. 27 november 2011.

Uit de inventarisatie blijkt dat op een deel van het netwerk om redenen van verkeersveiligheid geen mogelijkheden zijn voor een verhoging van de limiet naar 130 km/h. Op deze wegen en wegtrajecten wordt de maximumsnelheid verlaagd van 130 km/h naar 120 km/h (in feite continuering van de bestaande situatie). Zie 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging d.d. november 2011', pagina 12.

4.2 Luchtkwaliteit

Het aspect luchtkwaliteit kan een van de redenen zijn tot het vaststellen van dit verkeersbesluit. Voor een overzicht van de wegtrajecten waarvoor luchtkwaliteit de reden vormt voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 120 km/h wordt verwezen naar bij dit verkeersbesluit behorende bijlage 1.

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. Daarnaast volgt uit de kaartbeelden en de rapportages, opgesteld in het kader van het Milieuonderzoek Uitrol 130 km/uur Fase 2 (Rijkswaterstaat, november 2011), dat op de genoemde wegtrajecten de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) niet worden overschreden bij voortzetting van een maximumsnelheid van 120 km/h. Met het vaststellen van dit verkeersbesluit wijzigt de maximumsnelheid op onderhavige wegtrajecten dus niet ten opzichte van de situatie voorafgaande aan de vaststelling van dit verkeersbesluit. Dit besluit heeft daarom geen veranderingen tot gevolg voor de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) rondom deze wegvakken.

Overigens is de maximumsnelheid van alle wegtrajecten op het hoofdwegennet als wegkenmerk opgenomen in de Monitoringstool, het landsdekkende rekemodel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Met dit rekenmodel wordt jaarlijks de verplichte NSL-monitoring uitgevoerd, waarmee wordt gewaarborgd dat de doelstellingen van het programma tijdig en blijvend worden gehaald.

4.3 Geluid

Het aspect geluid kan een van de redenen zijn tot het vaststellen van dit verkeersbesluit. Voor een overzicht van de wegtrajecten waarvoor geluid de reden vormt voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 120 km/h wordt verwezen naar bijlage 1 bij dit verkeersbesluit.



Algemeen

Voor het onderdeel geluid wordt uitgegaan van het wettelijke regime van hoofdstuk 11 Wet milieubeheer (Wm). Hoofdstuk 11 Wm en onderliggende regelgeving is per 1 juli 2012 van kracht. 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 aan weerszijden van de weg gelegen referentiepunten. Het Rijk is, als beheerder van de rijksweg, verplicht om de geluidproductieplafonds na te leven. Indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds zal het Rijk moeten bezien of ze kunnen worden nageleefd door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen of door het voeren van een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds.

Geluidonderzoeken

Uit het akoestisch onderzoek verricht door het adviesbureau DGMR, in opdracht van Rijkswaterstaat, en neergelegd in het rapport van d.d. 24 augustus 2012 blijkt dat verhoging van de maximumsnelheid van 120 km/h naar 130 km/h op een aantal wegtrajecten overschrijding van geluidproductieplafonds met zich meebrengt. Voor deze wegtrajecten vormt geluid dus de reden voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 120 km/h. Een overzicht van de wegtrajecten waarvoor dit opgaat is onder de kolom 'redenen van afwijken' opgenomen in bijlage 1 bij dit verkeersbesluit.

Met het vaststellen van dit verkeersbesluit wijzigt de maximumsnelheid op de onderhavige wegtrajecten niet ten opzichte van de situatie voorafgaand aan de vaststelling van dit verkeersbesluit. Dit betekent dat dit verkeersbesluit geen effect heeft op de berekening van de geluidproductie 2012 voor de referentiepunten gelegen langs de in de bijlage 1 genoemde wegtrajecten en daarom kan een beoordeling achterwege blijven.

4.4 Natuur

Het aspect natuur kan een van de redenen zijn tot het vaststellen van dit verkeersbesluit. Voor een overzicht van de wegtrajecten waarvoor natuur de reden vormt voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 120 km/h wordt verwezen naar bijlage 1 behorend bij dit verkeersbesluit.

4.4.1 Flora- en faunawet (Ffw)

De Ffw is gericht op de bescherming van inheemse dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De wet bevat ondermeer verbodsbepalingen met betrekking tot 'nieuwe activiteiten' die leiden tot aantasting, opzettelijke verontrusting of versterking van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfsplaatsen. Verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid zijn hierbij potentiële relevante aspecten. Gezien het feit dat de huidige situatie niet wijzigt kan een ontheffing achterwege blijven.

4.4.2 Ecologische Hoofdstructuur en Weidevogelgebieden

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.

Op Weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing op basis waarvan effecten op weidevogels moeten worden beoordeeld. Hierbij verdient opmerking dat de huidige situatie niet wijzigt en versterking van geluidsgevoelige vogels derhalve is uitgesloten.

4.4.3 Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) strekt tot bescherming van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden, alsmede Beschermde natuurmonumenten. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn of nog worden aangewezen. Voor beide gebieden geldt het beschermingsregime op grond van met name artikel 6 van de Habitatrichtlijn, waaraan met de Nbwet 1998 uitvoering is gegeven. De (ontwerp-) aanwijzingsbesluiten bevatten daartoe onder meer een lijst van soorten en/of habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen. Voor al deze natuurwaarden gelden



instandhoudingsdoelstellingen. De essentie van het beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden is dat het halen van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht.

Beschermde natuurmonumenten kennen een nationale aanwijzingsgrondslag op basis van natuurschoon, natuurwetenschappelijke betekenis en het voorkomen van dieren en planten. Deze natuurwaarden worden in de aanwijzingsbesluiten als zogenoemde wezenlijke kenmerken beschreven, zonder overigens in concrete doelstellingen te voorzien. De essentie is dat aantasting van de wezenlijke kenmerken dient te worden voorkomen.

Binnen de invloedsfeer van de wegtrajecten, zoals in bijlage 1 bij dit besluit opgenomen, kunnen zich Natura 2000-gebieden of Beschermde natuurmonumenten bevinden. Verstoring door geluid of verslechtering vanwege stikstofdepositie zijn hierbij potentiële relevante aspecten. Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming is op basis van de Nbwet 1998 beoordeeld of vanwege toename van geluid of stikstof sprake kan zijn van:

- Natura 2000: mogelijke verslechtering van de kwaliteit van natuurlijke habitats of habitats van soorten, dan wel significante verstoring van soorten;
- Beschermde Natuurmonumenten: schade voor het natuurschoon, voor de natuurwetenschappelijke betekenis van het beschermd natuurmonument of voor dieren of planten in het beschermd natuurmonument of die het Beschermd natuurmonument ontsieren.

Voor een overzicht van de wegtrajecten waarvoor in het kader van dit verkeersbesluit een beoordeling op grond van de Nbwet 1998 heeft plaatsgevonden wordt verwezen naar de kolom 'natuurgebieden' in bijlage 1 behorend bij dit verkeersbesluit. Voor zover per wegtraject één of meerdere van die gebieden aanleiding gaven tot de vaststelling dat enkel een verlaging van de maximumsnelheid naar 120 km/h in het licht van de Nbwet 1998 mogelijk is, wordt in bijlage 1 onder 'reden van afwijken' aangegeven om welke natuurgebieden het gaat. Voor zover dit op basis van een natuurtoets is bepaald is dit in bijlage 1 achter het betreffende gebied als volgt weergegeven: (getoetst). Voor een aantal wegtrajecten is op voorhand ingeschat dat het doorvoeren van een permanente of dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h naar verwachting niet haalbaar zou zijn en toetsing om die reden achterwege gelaten.

De uitgevoerde natuurtoetsen zelf, de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting op de op basis daarvan getrokken conclusies zijn in te zien of te downloaden via www.centrumpp.nl.

Het ministerie van Economische zaken en Landbouw & Innovatie (EL&I) is eindverantwoordelijk voor bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermde natuurmonumenten. Om die reden zijn de voor de beoogde snelheidsverhogingen uitgevoerde natuurtoetsen uitgevoerd in afstemming met het ministerie van EL&I.

5. Gevolgde procedure

Dit verkeersbesluit is voorbereid volgens de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. De kennisgeving van het ontwerp-verkeersbesluit is geplaatst in de Staatscourant d.d. 27 juni 2012 en een aantal (regionale) dagbladen. De stukken hebben van 28 juni 2012 tot en met 8 augustus 2012 ter inzage gelegen en gedurende deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen. Op het ontwerp-verkeersbesluit zijn door 24 (rechts)personen zienswijzen ingediend. De reacties op alle zienswijzen zijn weergegeven in een Nota van Antwoord. Een aantal zienswijzen heeft geleid tot een wijziging ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit.

6. Wijzigingen in het Verkeersbesluit ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit

Als gevolg van het onder 4 beschreven nader geluidsonderzoek van 24 augustus 2012 is een aantal wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit aangebracht. Daarnaast is ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit ambtshalve een aantal tekstuele wijzigingen aangebracht en een aantal geografische oneffenheden hersteld.

Het overzicht van de belangrijkste wijzigingen is als bijlage 2 aan dit besluit gehecht.



Eén ingediende zienswijze heeft los van het nader geluidsonderzoek geleid tot een wijziging ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit. De wijziging betreft het verkeersbesluit van 27 april 2011, nummer RWS/DNB-2017/2259 voor de A59 in de gemeente Heusden. Voornoemd verkeersbesluit blijft van toepassing, zoals onder 'BESLUIT' nu expliciet tot uitdrukking is gebracht. Op grond van dit verkeersbesluit wordt de huidige snelheid van 100 km/h gehandhaafd in afwachting van de realisatie van de geluidwerende voorzieningen.

Het definitieve overzicht van de wegtrajecten waar de snelheid naar 120 km/h wordt verlaagd, is als bijlage 1 bij dit besluit gevoegd.

7. Bekendmaking en mededeling

De publicatie van dit verkeersbesluit wordt bekendgemaakt in de Staatscourant van vrijdag 31 augustus 2012. Daarbij is aangegeven dat dit verkeersbesluit bij de Regionale Diensten van Rijkswaterstaat ter inzage wordt gelegd. Hiervan wordt mededeling gedaan een aantal (regionale) (dag)bladen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,

mr. ing. J.H. Dronkers



MEDEDELINGEN

Inzien stukken

Het verkeersbesluit met bijlagen ligt gedurende zes weken, te weten van 1 september 2012 tot en met 12 oktober 2012, ter inzage op de volgende kantoren van Rijkswaterstaat:

Dienst IJsselmeergebied, Zuiderwagenplein 2, 8224 AD Lelystad
Dienst Limburg, Avenue Ceramique 125, 6221 KV Maastricht
Dienst Noord-Brabant, Zuidwal 58, 5211 JK 's-Hertogenbosch
Dienst Noord-Holland, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem
Dienst Noord-Nederland, Zuidersingel 3, 8911 AV Leeuwarden
Dienst Oost-Nederland, Eusebiusbuitensingel 66, 6828 HZ Arnhem
Wegendistrict Utrecht van Dienst Utrecht, Papendorpseweg 101, 3528 BJ Utrecht
Dienst Zeeland, Poelendaelesingel 18, 4335 JA Middelburg
Dienst Zuid-Holland, Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam.

Het verkeersbesluit kan ook worden gedownload via www.centrumpp.nl.

Beroep

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekend gemaakt, een beroepschrift worden ingediend bij de sector bestuursrecht van de Rechtbank binnen het rechtsgebied, waarin de indiener van het beroepschrift woonachtig of gevestigd is. (<http://www.rechtspraak.nl/Gerechten/Rechtbanken/>).

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. de naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en nummer of kenmerk van het besluit, waartegen het beroepschrift zich richt en
- d. de opgave van redenen, waarom men zich niet met het besluit kan verenigen.

Digitaal beroep

Digitaal beroep instellen bij de rechtbank is ook mogelijk via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. De indiener dient wel te beschikken over een elektronische handtekening (DigiD).

Voorlopige voorziening

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek moet te worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de voornoemde Rechtbank. Bij het verzoek moet een afschrift van het beroepschrift te worden overgelegd. Zo mogelijk moet tevens een kopie van het besluit toegevoegd waarop het geschil betrekking heeft.

Voor de behandeling van een beroepschrift en een verzoekschrift om een voorlopige voorziening wordt griffierecht geheven. Over de hoogte van dit bedrag, alsmede ten aanzien van de termijn waarbinnen dit bedrag moet worden betaald, kan contact worden opgenomen met de griffier van de bevoegde rechtbank.