



Nota van Antwoord

Beantwoording van zienswijzen op de ontwerpverkeersbesluiten tot afwijking van de maximumsnelheid van 130 km/h.



Nota van Antwoord

Beantwoording van zienswijzen op de ontwerp-
verkeersbesluiten tot afwijking van de maximumsnelheid van
130 km/h

Datum 29 augustus 2012
Status DEFINITIEF

Colofon

Uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Datum 29 augustus 2012
Status DEFINITIEF
Versienummer 2.1

Inhoudsopgave

Inleiding en leeswijzer, 5

1. Zienswijzen ingediend op de ontwerp-verkeersbesluiten Ia en Ib, 7

2. Zienswijzen ingediend op het ontwerp-verkeersbesluit II, 25

3. Zienswijzen ingediend op het ontwerp-verkeersbesluit III, 91

4. Overige zienswijzen, 179

Verklarende woordenlijst, 185

Inleiding en leeswijzer

Inleiding

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft het voornemen om verkeersbesluiten vast te stellen tot afwijking van de beoogde landelijke maximumsnelheid. Deze verkeersbesluiten zijn voor specifieke trajecten waar een lagere maximumsnelheid gaat gelden en die afwijken van de beoogde landelijke maximumsnelheid van 130 km/h per 1 september 2012.

Concreet gaat het om de volgende verkeersbesluiten:

- I. Tijdelijk verlagen van de maximumsnelheid naar 120 km/h totdat de nodige verkeersveiligheidsmaatregelen zijn uitgevoerd, waarna de maximumsnelheid
 - a. 130 km/h wordt, of
 - b. dynamisch verlaagd wordt van 130 km/h naar 100 of 120 km/h tussen 06.00 uur en 19.00 uur;
- II. Continuëren van de huidige maximumsnelheid van 120km/h;
- III. Dynamisch verlagen van de maximumsnelheid van 130km/h naar 100 of 120 km/h tussen 06.00 uur en 19.00 uur.

De ontwerpen van deze verkeersbesluiten hebben van 28 juni tot en met 8 augustus 2012 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij het Centrum Publieksparticipatie. Op het voornemen zijn 77 zienswijzen binnengekomen. In deze Nota van Antwoord zijn alle zienswijzen gecategoriseerd naar het betreffende ontwerp-verkeersbesluit, gebundeld en voorzien van een antwoord. Daarbij is er voor gekozen een zienswijze op te nemen bij het besluit dat door indiener zelf is aangegeven, ook als dit naar de mening van het bevoegd gezag niet de juiste categorie is.

Belanghebbendentoets

De verkeersbesluiten worden voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Deze afdeling biedt de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen *aan belanghebbenden*. Een belanghebbende bij een verkeersbesluit dient een bijzonder, individueel belang te hebben, dat zich in voldoende mate onderscheidt van anderen. Van een dergelijk belang is volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State onder andere geen sprake indien personen op gemiddeld meer dan 1 km van het wegvak woonachtig zijn waarop de zienswijze betrekking heeft. Indieners dienen rekening te houden met het feit dat, in het geval men in beroep wil gaan bij de rechtbank, door de rechter ambtshalve wordt getoetst of men als belanghebbende kan worden aangemerkt.

Los van deze rechterlijke toetsing is er omwille van een transparante en informatieve aanpak voor gekozen om alle zienswijzen van een 'standpunt bevoegd gezag' te voorzien.

Leeswijzer

In deze Nota van Antwoord worden de tijdig ingediende zienswijzen van een antwoord voorzien. Daarbij zijn de zienswijzen opgedeeld per verkeersbesluit (zie hierboven: Ia/b, II en III). Zienswijzen die niet gerelateerd zijn aan een specifiek verkeersbesluit, zijn opgenomen in de categorie "Overig".

Iedere zienswijze is door het Centrum Publieksparticipatie voorzien van een registratienummer, vanwege de bescherming van de privacy van de indieners. Per

verkeersbesluit is een tabel opgenomen. met daarin, op volgorde van registratienummer, de verwijzing naar het paginanummer waar het antwoord is te vinden.

Aan het einde van deze nota is een verklarende woordenlijst voor technische begrippen en afkortingen opgenomen. Vanwege uniformiteit met andere nota's wordt voor een indiener van een zienswijze verder als aanduiding de term 'inspreker' gehanteerd.

De Nota van Antwoord heeft de volgende onderwerpen:

Hoofdstuk 1. Zienswijzen ingediend op de ontwerp-verkeersbesluiten Ia en Ib

Hoofdstuk 2. Zienswijzen ingediend op het ontwerp-verkeersbesluit II

Hoofdstuk 3. Zienswijzen ingediend op het ontwerp-verkeersbesluit III

Hoofdstuk 4. Overige zienswijzen

1 Zienswijzen op de ontwerp-verkeersbesluiten Ia/b

De A37 tussen de afslag Emmen en de Duitse grens ligt voor een deel zeer dicht op de bebouwing van Klazienaveen, met name de Brugstraat, de Kazerneweg en het Ambacht.

De huidige geluidwerende maatregelen zijn volgens inspreker nu al onvoldoende, het bestaande scherm is te laag, waardoor de uitlaatgassen van vrachtauto's boven het scherm uitkomen en het geluid van auto's nauwelijks gedempt wordt.

I-001-01

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

In de praktijk zal verhoging van de maximale snelheid betekenen dat de gemiddelde automobilist niet 130 maar eerder 140 à 145 km/h zal rijden, vrachtwagenchauffeurs houden zich steeds minder aan de toegestane 80 km/h en halen met name 's avonds en 's nachts snelheden van 100 km/h en meer. Hierdoor zal het woongenot cq de gezondheid van de bewoners van Klazienaveen aan de Brugstraat, Kazerneweg en het Ambacht langs de A37 tussen de afslag Emmen en de Duitse grens door toenemende geluidoverlast, de toenemende uitstoot van fijnstof en verdere milieubelastende gevolgen verder worden aangetast.

Inspreker verzoekt de aangekondigde maatregel voor dit traject in heroverweging te nemen, dan wel een onderzoek te starten naar de effecten van deze maatregel op het woongenot/leefbaarheid van de bewoners.

I-001-02

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen niet worden overschreden op het onderhavige wegtraject. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG een systematiek die jaarlijks de geluidsproductie monitort.

Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op het door u aangehaalde wegtraject op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Met het uitgevoerde onderzoek is aangetoond dat de luchtkwaliteit rond de betreffende wegvakken ook na het ingaan van het nieuwe snelheidsregime voldoet aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Overigens zijn bij het vaststellen van deze wettelijke normen eventuele gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat wanneer deze normen niet worden overschreden tevens effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

Inspreker stelt dat de gemiddelde automobilist geen 130 maar eerder 140 à 145 km/uur zal gaan rijden en dat vrachtauto's ook sneller gaan rijden.

De ervaring op de experimenteertrajecten heeft echter uitgewezen dat de gemiddelde snelheid van het verkeer ongeveer 3 km/uur zal gaan toenemen. Dat is aanmerkelijk lager dan de inspreker verwacht. Verder hebben de vrachtauto's een begrenzer. Deze begrenzer zorgt ervoor dat de maximum snelheid van vrachtwagens niet zal toenemen. Dat is ook gebleken op de experimenteertrajecten. De snelheidscontroles zullen ook na invoering van de 130 km/uur plaatsvinden zoals thans ook het geval is. Uiteraard zal het beleid ten aanzien van de sancties aangepast worden aan het nieuwe snelheidsregime op de autosnelwegen.

Inspreker maakt bezwaar tegen de (toekomstige) snelheidsverhoging op een gedeelte van de A4 tussen Leiden/Zoeterwoude en Hoogmade (hoofdzakelijk gemeente Leiderdorp). Door de huidige tijdelijke snelheidsbeperking van 80 km/h in verband met wegwerkzaamheden voor verbreding van het tracé nabij Leiderdorp is de leefbaarheid in Leiderdorp verbeterd. De toekomstige beoogde snelheid heeft verschillende negatieve gevolgen voor het dorp en de bewoners (nieuwbouwwijken) nabij de snelweg, waaronder een medisch kinderdagverblijf (Cardea). Het is zonde om de verbetering van de leefbaarheid door de tijdelijke snelheidsbeperking op te offeren voor een uiterst kleine winst in reistijd op de snelweg!

I-002-01

Het door inspreker bedoelde wegvak Zoeterwoude - Hoogmade (km 33,6 - km 29,2) is geen onderdeel van de ontwerp-verkeersbesluiten. Op dit wegvak blijft de reguliere maximumsnelheid 100 km/h op grond van het vigerende verkeersbesluit. Er zijn geen nieuwe feiten of omstandigheden die nopen tot een heroverweging van dat besluit.

Inspreker stelt dat de luchtkwaliteit verslechtert. Dat blijkt uit berekeningen van het ministerie bij verhoging van de maximumsnelheid op het tracé A4 (prins Clausplein en Burgerveen) alsmede op de A12 tussen Den Haag en Voorburg. Al zou met de extra uitstoot volgens het ministerie de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komen, dan nog vindt inspreker dat het om een onnodige verslechtering gaat die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in de directe leefomgeving van Leiderdorp. Bovendien is de wettelijke nagestreefde norm geen gezondheidsnorm, maar een compromis, welke op termijn door strengere normen vervangen zal worden. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) streeft een veel lagere norm na. Recente onderzoeken wijzen uit dat het verkeer de meest schadelijke componenten fijnstof uitstoot. Door de extra emissies door de snelheidsverhoging stijgen bovendien de achtergrondconcentraties in een ruimer gebied rondom de snelweg. Een groter aantal mensen krijgt -merkbaar- te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen.

I-002-02

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd, ook op en langs de ringwegen van de grote steden. Dat komt onder meer doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continue vernieuwt, wordt het verkeer dus schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen.

Met het uitgevoerde onderzoek is aangetoond dat de luchtkwaliteit rond de betreffende wegvakken ook na het ingaan van het nieuwe snelheidsregime voldoet aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen. Op verzoek van de minister heeft het RIVM, een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de effecten van de landelijke snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties NO₂ in de grote steden in de Randstad. Deze gevoeligheidsanalyse is opgenomen in de GCN rapportage 2012 die op 19 juni jl. is gepubliceerd. Het RIVM komt op basis van deze gevoeligheidsanalyse tot de conclusie dat het effect van de landelijke snelheidsverhoging op de grootschalige concentraties in de Randstad verwaarloosbaar is. De toename van de totale emissies door de verhoging van de maximumsnelheid leidt volgens het RIVM tot een toename van de grootschalige NO₂-concentraties van minder dan 0,04 µg/m³ in Utrecht en Rotterdam en minder dan 0,02 µg/m³ in Amsterdam en Den Haag. Dit komt doordat er zo goed als geen permanente snelheidsverhogingen in de Randstad zijn gepland. Er kan worden geconstateerd dat dit gaat om zeer kleine waarden in relatie tot de grenswaarde (voor de concentratie NO₂ bedraagt deze 40,5 µg/m³) en de schommelingen die onder invloed van een veelheid aan factoren van jaar op jaar

optreden in de grootschalige concentraties. Het effect van de concentratieverhoging levert naar verwachting van het RIVM geen of hooguit in uitzonderlijke gevallen extra overschrijdingen op van grenswaarden in steden.

Het traject van de A4 tussen Leiden/Zoeterwoude en Hoogmade bestaat uit enkele kilometers. Door verhoging van de maximumsnelheid neemt de reistijd maar enkele minuten af. De rapporten geven geen voorspelling van de toename van de gemiddelde snelheid. Inspreker concludeert dat niet verkorting van de daadwerkelijke reistijd een beleidsdoel is, maar het niet langer belemmeren van de automobilist door een te lage maximumsnelheid. Het gevoel van de automobilist is dus belangrijker dan de gezondheid van de omwonenden aldus inspreker.

I-002-03

Het door inspreker bedoelde wegvak Zoeterwoude - Hoogmade (km 33,6 - km 29,2) is geen onderdeel van de ontwerp-verkeersbesluiten. Op dit wegvak blijft de reguliere maximumsnelheid 100 km/h op grond van het vigerende verkeersbesluit. Er zijn geen nieuwe feiten of omstandigheden die nopen tot een heroverweging van dat besluit.

Op het huidige/tijdelijke 80 km/h traject op de A4 tussen Hoogmade en Zoeterwoude geldt voor al het verkeer, inclusief vrachtwagens, dezelfde maximumsnelheid. Bij een toekomstige verhoging naar bijvoorbeeld 120 km/h zullen auto's en vrachtwagens elkaar moeten inhalen en ontstaat meer dynamiek in het verkeer. Inspreker stelt dat hierdoor de capaciteit van de weg afneemt, de uitstoot van emissies toe. Het model houdt geen rekening met de extra emissies die het optrekken veroorzaakt, maar rekent met gemiddelde snelheden.

I-002-04

Het door inspreker bedoelde wegvak Zoeterwoude - Hoogmade (km 33,6 - km 29,2) is geen onderdeel van de ontwerp-verkeersbesluiten. Op dit wegvak blijft de reguliere maximumsnelheid 100 km/h op grond van het vigerende verkeersbesluit. Er zijn geen nieuwe feiten of omstandigheden die nopen tot een heroverweging van dat besluit.

De geluidsoverlast op de A4 tussen Hoogmade en Zoeterwoude zal toenemen door de snelheidsverhoging. De rolweerstand van voertuigen wordt groter en daardoor wordt er meer geluid geproduceerd, vooral door de banden. Inspreker stelt dat dit geluid niet zal verminderen door schonere of elektrische auto's.

I-002-05

Het door inspreker bedoelde wegvak Zoeterwoude - Hoogmade (km 33,6 - km 29,2) is geen onderdeel van de ontwerp-verkeersbesluiten. Op dit wegvak blijft de reguliere maximumsnelheid 100 km/h op grond van het vigerende verkeersbesluit. Er zijn geen nieuwe feiten of omstandigheden die nopen tot een heroverweging van dat besluit.

Inspreker stelt dat de verhoging van de maximumsnelheid leidt tot een grotere verkeersdynamiek op de A4 tussen Hoogmade en Zoeterwoude, het afnemen van de capaciteit van de weg en leidt tot meer en zwaardere ongelukken.

I-002-06

Het door inspreker bedoelde wegvak Zoeterwoude - Hoogmade (km 33,6 - km 29,2) is geen onderdeel van de ontwerp-verkeersbesluiten. Op dit wegvak blijft de

reguliere maximumsnelheid 100 km/h op grond van het vigerende verkeersbesluit. Er zijn geen nieuwe feiten of omstandigheden die nopen tot een heroverweging van dat besluit.

Inspreker maakt bezwaar tegen de snelheidsverhoging op de A28 Beilen - Assen Noord omdat in de bepaling van de geluidbelasting geen rekening is gehouden met de geplande verdubbeling en aansluiting A28 op de A 33 richting Gieten.

De geplande nieuwe aansluiting van de A33 op de A28 zal snelheid beperkend werken, tijdwinst zal volgens inspreker hierdoor niet of nauwelijks aanwezig zijn op dit korte traject.

I-003-01

Er is bij de bestaande situatie rekening gehouden met de geldende normen voor geluidbelasting. Bij het ontwerp van de verdubbeling van rijksweg 33 en het nieuwe knooppunt is rekening gehouden met de normen voor geluidbelasting uit de Wet geluidhinder, zoals die bij het maken van het tracébesluit voor de N33 van toepassing was. De nieuwe situatie zal niet beperkend werken op de snelheid omdat het knooppunt berekend is op de verwerking van het verwachte verkeer. Dit in tegenstelling met de situatie bij de huidige aansluiting Assen Zuid. Terzijde wordt overigens opgemerkt dat de verdubbeling van rijksweg 33 zal leiden tot een kortere reistijd, een verbetering van de doorstroming en tot een forse verbetering van de verkeersveiligheid.

Inspreker stelt dat de gemiddelde automobilist geen 130 maar eerder 140 à 145 km/uur zal gaan rijden en dat vrachtauto's ook sneller gaan rijden. De ervaring op de experimenteertrajecten heeft echter uitgewezen dat de gemiddelde snelheid van het verkeer ongeveer 3 km/uur zal gaan toenemen. Dat is aanmerkelijk lager dan de inspreker verwacht. Verder hebben de vrachtauto's een begrenzer. Deze begrenzer zorgt ervoor dat de maximumsnelheid van vrachtwagens niet zal toenemen. Dat is ook gebleken in de experimenteertrajecten. De snelheidscontroles zullen ook na invoering van de 130 km/uur plaatsvinden zoals thans ook het geval is. Uiteraard zal het beleid ten aanzien van de sancties aangepast worden aan het nieuwe snelheidsregime op de autosnelwegen.

De lengte van het baanvak A28 Beilen - Assen Noord is circa 20 km, waarvan een aanmerkelijk deel dicht langs woonwijken in Beilen en Assen loopt. Voor deze woonwijken zal volgens inspreker door de verhoging van de maximale snelheid de milieu belasting van met name fijnstof, toenemen. Bovendien is aan de zijde van Assen Zuid een nieuw industrie met nieuwe woningen (woon-werk combinaties) gepland. Volgens inspreker is hiermee geen rekening gehouden.

I-003-02

In het kader van het onderzoek naar de snelheidsverhoging zijn de effecten op de luchtkwaliteit en geluidhinder getoetst. Ook bij een maximumsnelheid van 130 km/h wordt op de A28 bij Assen en Beilen voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en de geluidsproductieplafonds. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. In de verkeerscijfers en de onderliggende groeiscenario's die voor de luchtkwaliteitsberekeningen gebruikt zijn, wordt rekening gehouden met een relatief hoge economische groei. Ook in het groeiscenario dat door het RIVM gebruikt wordt om de achtergrondconcentraties te bepalen zijn ontwikkelingen zoals nieuwe industrie en woningen bij Assen impliciet meegenomen. Hetzelfde geldt voor het groeiscenario dat ten grondslag ligt aan de gehanteerde verkeerscijfers.

Inspreker maakt bezwaar tegen verhoging van de maximale snelheid op de A28 tussen Beilen - Assen Noord vanwege het aangrenzende, waardevolle natuurgebied Witterveld. Het Witterveld ondervindt reeds piekbelasting van de direct naastgelegen TT baan.

I-003-03

De effecten op het Natura 2000 gebied Witterveld zijn beoordeeld in het kader van de Natuurtoets 'Beoordeling mogelijke (significante) effecten voor Natura 2000-gebied Witterveld, traject A28 direct ten westen en ten zuiden van Assen', zoals deze ter inzage heeft gelegen. Daaruit blijkt dat dynamisch 130 km/h voor dit wegtraject geen (significante) effecten heeft en de TT een bestaande activiteit betreft die niet bij de cumulatie hoeft te worden betrokken. De zienswijze geeft dan ook geen aanleiding om het beoogde snelheidsregime aan te passen.

Inspreker vindt dat het baanvak van de A28 grenzend aan het Witterveld in een keer moet worden geëvalueerd op haalbaarheid om de maximumsnelheid aan te passen met het zuidelijker gelegen baanvak van de A28 grenzend aan het Dwingelderveld.

I-003-04

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengte van het traject Beilen Assen is voldoende om aan dit uitgangspunt te voldoen. Op het zuidelijker trajectdeel, grenzend aan het Natura 2000- gebied Dwingelderveld, is een snelheidsverhoging niet mogelijk, juist vanwege op het naastgelegen beschermde natuurgebied.

Over het grondgebied van de inspreker lopen de snelwegen A50 en A73. De inspreker dient een zienswijze in als nadere onderbouwing op onze pro forma zienswijzen. De zienswijze gaat over het traject van de A50 van knooppunt Ewijk tot knooppunt Paalgraven. Inspreker conformeert haar zienswijzen aan die van twee andere insprekers, die voorstellen om de huidige maximumsnelheid van 120 km/h te continueren voor het traject van de A73 van de Maasbrug bij Cuijk tot knooppunt Neerbosch. De inspreker betreurt het dat de wijziging van het snelheidsregime niet vooraf aan de regionale partners is voorgelegd om tot een gezamenlijk gedragen maatregel te komen.

I-004-01

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag, Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%. De snelheidsverhoging naar 130 geschiedt door de aanpassing van een wettelijke regeling: het RVV. Een integrale belangenafweging is op nationaal niveau door de Minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Aangezien er geen sprake is van noemenswaardige verkeersaantrekkende werking op het onderliggend wegen net, heeft geen nader overleg met de gemeenten plaatsgevonden.

De gemeente Wijchen wordt doorsneden door de A50 en verschillende woongebieden zijn op korte afstand gelegen van de A50. Bewoners van met name de kernen Hernen en Niftrik ondervinden daardoor geluidshinder en een verhoging van de maximumsnelheid zal zorgen voor een toename daarvan. De verhoging van de maximumsnelheid is volgens de inspreker niet in het belang van de inwoners van de gemeente Wijchen.

De gemeente Wijchen werkt sinds enkele jaren samen met de gemeenten Bernheze, Landerd en Oss om de geluidshinder, afkomstig van de rijkswegen A50 en A59, in beeld te brengen en om te bevorderen dat geluidwerende maatregelen worden getroffen. DGMR heeft onderzoek verricht naar de geluidshinder van de A50 en A59; rapportnummer V.2008.1650.11.R002, d.d. 30 juni 2010. Dit rapport is op 26 april 2011 aangeboden aan de voorzitter van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu en op 3 januari 2012 per brief aan de minister van I&M verzonden. Uit dit onderzoek van DGMR blijkt de geluidbelasting ten gevolge van de A50 (en de A59) significant hoger te zijn dan blijkt uit gangbare berekeningsmethoden. De hogere geluidbelastingen hebben gevolgen voor het aantal woningen in een geluidbelastingklasse en daarmee ook de mate van hinder die ondervonden wordt.

Het asfalt, binnen de gemeente Wijchen ligt er dicht asfalt beton op de A50, heeft een onvoldoende geluidsreducerende capaciteit. Met het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u, zonder aanvullende maatregelen, zal de hinder verder toenemen. Hierin ziet de inspreker de voornaamste reden om zijn zienswijze kenbaar te maken aangezien wij van mening zijn dat de geluidmaatregelen allereerst uitgevoerd moeten worden.

De inspreker voert daarbij aan dat met de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 Wet Milieubeheer er geluidsproductieplafonds worden ingevoerd voor wegen in het beheer van het Rijk. Op grond van het genoemd geluidsrapport van DGMR, gebaseerd op de bestaande maximumsnelheid, betwijfelt de inspreker zeer of er überhaupt sprake kan zijn van geluidruimte die verhoging van de maximumsnelheid toelaatbaar maakt. (Dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds dienen gestaafd te worden met werkelijke akoestische metingen. De gemeten werkelijkheid is voor de inspreker belangrijker dan een berekende voorspelling.

Als minimaal noodzakelijke maatregelen voor het terugdringen van de geluidshinder gelden de reeds toegezegde (door toenmalig verkeersminister Eurlings, ah-tk-2009201 0-2743) aanleg van dubbellaags ZOAB op het Wijchense gedeelte van de A50, aanpassingen aan de lasnaden / voegovergangen van de Maasbrug en verhoging van de geluidschermen ter hoogte van Hernen en Niftrik. Uit het genoemd geluidsrapport van DGMR blijkt dat deze geluidschermen akoestisch niet voldoen.

De inspreker verzoekt met klem om alvorens over te gaan tot het verhogen van de maximumsnelheid, de benodigde geluidwerende voorzieningen te treffen om hiermee te bereiken dat de geluidshinder voor de inwoners van Wijchen niet verder toeneemt.

I-004-02

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld

aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, nu en binnen enkele jaren geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) SWUNG-systematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Het dicht asfaltbeton dat nu op de A50 in de Gemeente Wijchen ligt, wordt, zoals u weet, nog dit jaar en begin komend jaar vervangen door ZOAB. Dit betekent een aanzienlijke verbetering van de akoestische kwaliteit van de deklaag en aanzienlijk minder geluidhinder dan in de bestaande situatie ervaren wordt.

Op basis van de genoemde argumenten in inspraakreactie II-16-002 vraagt de inspreker om één of meerdere permanente meetpunten langs deze rijkswegen in te richten om de gevolgen van de snelheidsverhoging objectief vast te stellen.

I-004-03

De Minister houdt zich aan de wettelijk vastgestelde SWUNG-monitoringssystematiek.

De inspreker stelt dat de verhoging van de maximumsnelheid op de A50 en A73 leidt tot hogere concentraties PM 10, NO2 en roet in de gemeente Wijchen. Hierdoor wordt de achtergrondconcentratie in een ruim gebied rondom de snelweg hoger. Daardoor krijgt een groter aantal mensen te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen. De gevolgen hiervan zijn echter wel merkbaar. De inspreker is van mening dat onvoldoende is aangetoond dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit en de fijnstofconcentraties in de gemeente Wijchen binnen de norm blijven.

I-004-04

De luchtkwaliteit is de afgelopen jaren aanzienlijk verbeterd en zal na verwachting nog verder verbeteren. In tegenstelling tot wat inspreker aangeeft, wordt momenteel langs de genoemde wegvakken voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Dit volgt onder meer uit de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie www.nsl-monitoring.nl). Voor roet bestaan geen wettelijke normen, zodat daaraan niet wordt getoetst. Dat wil echter niet zeggen dat niet enige mate van overlast kan worden ervaren door bijvoorbeeld zwart stof op ramen en kozijnen.

Inspreker stelt dat het terugdringen van verkeersslachtoffers is een belangrijk doel, van zowel de landelijke als de decentrale overheden. Afspraken omtrent het beperken van de verkeersongevallen ligt vast in het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020'. Het Rijk en de decentrale overheden hebben afgesproken elke vier jaar de voortgang en het effect van dit beleid te toetsen. Uit de 'Verkeersveiligheidsverkenning 2020' blijkt dat de doelstellingen waarschijnlijk niet gehaald gaan worden, als er niets verandert. Dit wordt onderschreven door de brief van het VNG (VNG-brief Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, FLO/U201201067). Deze zorg wordt door de inspreker gedeeld. Het is dan ook onverklaarbaar dat de maximumsnelheid op autosnelwegen wordt verhoogd, terwijl de veiligheidsdoelstellingen onder druk staan. Een hogere snelheid van het

autoverkeer zorgt voor een hoger snelheidsverschil met het vrachtverkeer. Dit brengt zowel een hogere kans op een ongeval als een exponentieel grotere ernst van het ongeval met zich mee. Dit geldt niet alleen voor de autosnelwegen zelf, want uit uw onderzoek komt naar voren dat verhoging van de maximumsnelheid op de stroomwegen een uitstralingseffect heeft op het onderliggend wegennet. De inspreker is van mening dat de belangen van de gemeentelijke wegbeheerders en betrokken mobiliteitspartners, zoals de Stadsregio Arnhem Nijmegen, niet of onvoldoende zijn meegenomen in deze afweging, terwijl bij een verkeersbesluit een zorgvuldige belangenafweging hoort plaats te vinden.

De gemeente Wijchen, en eveneens onze buurgemeenten, onderschrijven de gedachte van Duurzaam Veilig. Het doel van Duurzaam Veilig is om (ernstige) ongevallen te voorkomen en daar waar dat niet kan de kans op ernstig letsel nagenoeg uit te sluiten. Dit convenant is ondertekend door de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat en uw eigen verkeersveiligheidsbeleid wordt, zover bekend, nog steeds onderschreven. Eén van de kenmerken van Duurzaam Veilig is om via uniforme verkeersregels en weginrichting te zorgen dat de weggebruiker weet wat er van hem/haar verwacht wordt. Door het instellen van diverse maximumsnelheden op autosnelwegen wordt afbreuk gedaan aan de uniformiteit van de verkeersregels. Een voorbeeld hiervan is de A326 die, vanwege de provinciale wegbeheerder, nog steeds binnen het 120 km/h-regime blijft. Ook de A50 zelf krijgt met de voorliggende verkeersbesluiten een diversiteit aan snelheidsregimes. Dit is strijdig met de principes van Duurzaam Veilig. De inspreker is van mening dat bij een zorgvuldige belangenafweging onderzocht moet worden hoe het ontwerp verkeersbesluit zich verhoudt tot het convenant Duurzaam Veilig.

I-004-05

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020.

Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen.

Uit onderzoek blijkt dat, zonder aanvullende maatregelen, een mogelijk effect wordt verwacht van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet. Daarom worden waar nodig verbeteringen in het wegontwerp aangebracht voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid. De invoering van de 130 km/h is niet strijdig met het convenant Duurzaam Veilig. De principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid, en statusonderkenning die in het convenant als leidend zijn afgesproken, worden door de snelheidsverhoging niet overtreden. De autosnelweg met een maximumsnelheid van 130 km/h behoudt zijn onderscheidende functionaliteit, is voldoende homogeen, is herkenbaar, vergevingsgezind en heeft een voor de weggebruiker duidelijke status.

Pal naast de A50 ligt in de gemeente Wijchen het Hernens bos. En de A73 ligt op korte afstand van de Hatertse en Overasseltse Vennen, een belangrijk extensief recreatiegebied en met zijn vennen een uniek natuurgebied. Het vennengebied is met zijn bossen en vennen van belang voor diverse broedvogels. De 42 dB(A)-contour, die maatgevend is voor de meeste voor (geluid)verstoring gevoelige broedvogels, zal bij een hogere maximumsnelheid van 130 km/uur zich verder over het natuurgebied uitstrekken met negatieve gevolgen voor de kwaliteit van het broedgebied van deze vogels.

Tevens zal als gevolg van de toename van de maximumsnelheid de stikstofdepositie in het natuurgebied Hatertse en Overasseltse Vennen verder toenemen. Met name de voor verzuring en eutrofiëring gevoelige vennen en heideterreinen, zullen qua kwaliteit verder inboeten, omdat de huidige stikstofdepositie al ruim boven de kritische depositiewaarde ligt. Op dit moment wordt gewerkt aan de uitvoering van het Gebiedsplan Hatertse en Overasseltse Vennen. Dit plan is opgesteld om de verdroging van gebieden op de door het Rijk vastgestelde TOP-lijst een halt toe te roepen. De inspreker stelt dat een toename in de stikstofdepositie een deel van de effecten van de uitvoering van het plan teniet doet.

I-004-06

Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken 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.

De A73, A12, A15 en A50 zijn van vitaal belang voor de bereikbaarheid van de regio. De wegbeheerders binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen werken dan ook steeds samen om de infrastructuur op elkaar af te stemmen. Daarbij is een betrouwbare doorstroming en uniforme inrichting van de autosnelwegen een gezamenlijk belang. Er heeft dan ook afstemming plaatsgevonden tussen de buurgemeenten, in zowel de provincie Gelderland als Noord-Brabant.

I-004-07

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker.

Inspreker maakt bezwaar tegen de voorgenomen snelheidsverhoging van 120 km/h naar 130 km/h en daarmee tegen de aanpassingen daarop in het ontwerp-verkeersbesluit tot afwijking van de maximumsnelheid van 130 km/h.

Zijn bezwaar geldt enerzijds in het algemeen (besluit Ia, Ib en III), maar anderzijds specifiek voor zijn persoonlijke woonomgeving op ca. 180 meter van de A15 (knooppunt Deil - Elst). Inspreker verwacht van dit ontwerp-verkeersbesluit ernstige financiële en gezondheidsschade te ondervinden en onderbouwd zijn zienswijze met een aantal argumenten. Inspreker vindt dat de overheid inconsequent gedrag vertoont door enerzijds milieuvverbetering na te streven door milieuvriendelijke auto's fiscale voordelen te geven en anderzijds de maximumsnelheid te verhogen. Met de snelheidsverhoging stijgt de CO2-uitstoot al gauw met zo'n 2,5% en de uitstoot van NO2 met 30%. Inspreker vreest dat hij daarvan ernstige gezondheidsschade ondervindt.

I-005-01

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Met betrekking tot klimaat kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie. Het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) is volgens het kabinet de beste manier om CO₂-uitstoot te verminderen. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ondanks de snelheidsverhoging. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

De overheid propageert geluidvermindering, ook gedwongen vanuit Europese wet- en regelgeving. Niet voor niets stond lange tijd art. 103 in de Wet Geluidhinder, dat verkeer stiller zou (moeten) worden. Met de verhoging van de maximumsnelheid verwacht inspreker extra geluidhinder, al gauw zo'n 1-2 dB(A), zeker omdat de voorgenomen snelheidsverhoging in de avond en nacht plaatsvindt. Deze periode wordt meer bepalend in het akoestisch klimaat rond zijn woning op 180 meter afstand van de A15. Geluidhinder kan ernstige gezondheidsschade met zich meebrengen, zoals slapeloosheid, hartklachten en verminderde prestaties thuis en op het werk. Inspreker vindt de overheid onbetrouwbaar omdat jarenlang de tendens was een verlaging van de maximumsnelheid tot ca. 100 km/h en nu opeens een verhoging plaats vindt.

I-005-02

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Als gevolg van de snelheidsverhoging zal het aantal verkeersdoden en -gewonden fors stijgen. Voor enkele minuten tijdwinst is de overheid bereid tot forse menselijke offers. Afhankelijk van de bron (ANWB, SWOV, RWS) komen er 5-15 extra verkeersdoden en 40-200 extra verkeersgewonden bij. Inspreker maakt bezwaar tegen de snelheidsverhoging naar 130 km/h. Een snelheidsverschil van 10 kilometer (van 120 naar 130 km) over een afstand van 25 kilometer scheelt slechts één minuut! Wat is een overheid nog waard als zij de gezondheid en zelfs het leven van haar burgers ondergeschikt maakt aan 1 minuutje tijdwinst.

I-005-03

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen. Uit onderzoek blijkt dat, zonder aanvullende maatregelen, een mogelijk effect wordt verwacht van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet. Daarom worden waar nodig verbeteringen in het wegontwerp aangebracht voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid.. De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdwinst wordt geschat op 20.000 uren per dag. Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Als gevolg van het ontwerpbesluit vreest inspreker – na de Betuweroute en Windturbineparken, waarvoor hij nog geen enkele compensatie heeft ontvangen – opnieuw financieel gedupeerd te worden. Het akoestisch klimaat rond zijn woning verslechtert opnieuw. Inspreker vindt dat hij met een waardedaling van ca. € 100.000 - € 150.000 van zijn woning inmiddels al voldoende heeft bijgedragen aan de maatschappelijke ontwikkelingen.

Door de snelheidsverhoging moet inspreker, naast gezondheidsoffers, weer een extra persoonlijke financieel offer brengen door verdere waardedaling van mijn woning.

I-005-04

Aan de hand van de antwoorden op voorgaande deelvragen verwacht de Minister dat het effect van de snelheidsverhoging op de waarde van uw woning uiterst gering zal zijn. Indien inspreker van mening is dat sprake is van waardedaling als gevolg van het nemen van het besluit tot verhoging van de maximumsnelheid van 19-6h naar 130 km/h, dan kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden ingediend bij de regionale Dienst Oost-Nederland van Rijkswaterstaat.

Uit onderzoek van emissiefactoren voor licht wegverkeer bij 130 km/h (TNO rapport TNO-060-DTM-2011-03219, 2011) blijkt dat invoering van de maximale snelheid van 130 km/h 20 % verhoging van de emissie van stikstofhoudende gassen met zich meebrengt. Niet onderzocht is in hoeverre de toename van emissies landelijk, de achtergronddepositie van stikstof zal verhogen waardoor Natura 2000-gebieden op grotere afstand van de snelwegen kunnen worden beïnvloed.

Het onderzoeksgebied wordt begrensd tot 3 km rond de snelwegtrajecten waar de maximale snelheid wordt verhoogd. Ook op grotere afstand kan een hogere emissie een verhoogde depositie tot gevolg hebben. Er is gekozen voor een arbitraire begrenzing van het onderzoeksgebied. Inspreker mist daardoor een berekening van de depositie en een toetsing van de effecten op de Natura 2000-gebieden Rottige Meenthe en Brandemeer, alsmede Alde Feanen, in verband met de invoering van 130 km/h op de trajecten: A32 Leeuwarden - Heerenveen, A6 Lemmer - Joure en A32 Heerenveen - Steenwijk. Inspreker verzoekt de mogelijke beïnvloeding van deze gebieden in een natuurtoets te laten onderzoeken.

I-006-01

Voor de natuurtoetsen in het kader van de 130 km is aansluiting gezocht bij de werkwijze zoals die wordt gehanteerd voor wegenaanlegprojecten. Voor wat betreft de afbakening van het onderzoeksgebied voor stikstof is het uitgangspunt "3km, tenzij" gehanteerd. Dit betekent dat alle N2000-gebieden en Beschermden natuurmonumenten binnen een straal van 3km van het wegtraject waar een snelheidsverhoging plaatsvindt, in elk geval zijn onderzocht op mogelijke (significante) negatieve effecten. "Nee, tenzij" houdt in dat de 3 km grens voor het merendeel van de situaties een geschikte grens is. Echter, in situaties waarbij sprake is van een beschermd natuurgebied op (zeer) korte afstand van de 3km grens, is verder gekeken dan 3 km. Het onderzoeksgebied is daarbij zo gekozen dat -ook in een worst case situatie- buiten dit gebied eventuele effecten van de weg niet in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van natuurkwaliteit en het bereiken van de instandhoudingsdoelen niet in de weg mogen staan. De door inspreker genoemde gebieden liggen (ruim) buiten de gehanteerde afbakening en zijn om die reden niet onderzocht op mogelijke (significante) negatieve effecten: Rottige Meenthe Brandemeer (A6 Lemmer-Joure, A32 Leeuwarden-Heerenveen): beide 6,8 km; en Alde Feanen (A32, Heerenveen-Steenwijk): 4,3 km.

Inspreker heeft kennis genomen van het onderzoek "Beoordeling mogelijke (significante) effecten voor Natura 2000-gebied Deelen, traject A32 Heerenveen - Akkrum" en onderschrijven de conclusies voor wat betreft de mogelijke effecten op het Natura 2000-gebied de Deelen.

I-006-02

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Inspreker onderschrijft niet de conclusies betreffende de effecten van de toename van geluid en van stikstofdepositie in het rapport "Beoordeling mogelijke (significante) effecten voor Natura 2000-gebied Van Oordts Mersken, traject A7 Heerenveen - Drachten"

Het rapport geeft aan dat het potentieel broedhabitat van Paapje buiten de geluidcontouren ligt en dat er daardoor geen effect is. Voor Paapje geldt als doel "Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van tenminste 5 paren." In de figuur op pagina 38 van het rapport is de gehele zone langs de snelweg aangeduid als potentieel habitat voor Paapje. Hierdoor zou volgens inspreker geconcludeerd moeten worden dat er effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Paapje kunnen zijn, aangezien de doelstellingen voor uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied worden bemoeilijkt.

I-006-03

Ten aanzien van het Paapje geldt dat inderdaad een uitbreidingsdoelstelling is opgenomen. In het onderzoek met betrekking tot de effecten van geluid is geconcludeerd dat het grootste deel van het Natura 2000-gebied na snelheidsverhoging nog buiten de verstoringzone van 47 dB(A) is gelegen. De kaart op p. 38 van de natuurtoets laat zien dat er in vrijwel het gehele gebied kansen liggen voor uitbreiding van het Paapje. In combinatie met de bevindingen bij geluid is duidelijk dat verreweg het grootste deel van het gebied dat geschikt is voor uitbreiding kansen liggen voor uitbreiding. De voorgenomen snelheidsverhoging heeft dan ook geen invloed op de instandhoudingsdoelen, zoals ook werd geconcludeerd in het genoemde eerdere onderzoek van Bureau Waardenburg (2008).

Volgens de aanvullende natuurtoets voor het gebied Van Oordt's Mersken kan niet geheel uitgesloten worden dat bij een permanente verhoging tot 130 km/h significante effecten optreden. De eindconclusie in de natuurtoets is: "met een variabel (dynamisch) snelheidsregime van 120 km/h overdag en 130 km/h in de avond en nacht op dit traject van de A7 (van de doodlopende weg Klidze Rjocht ter hoogte van Gorredijk tot afslag Drachten Zuid) zijn (significante) effecten wel uit te sluiten voor alle soorten en habitattypen".

Inspreker onderschrijft de conclusie niet. De invoering van het dynamisch regime heeft een toename van stikstofdepositie tot gevolg ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Bij een toename van stikstofdepositie, zelfs al zou dat binnen een dalende tendens zijn, kunnen in een situatie van langdurige overbelasting op een zeer kwetsbaar habitatype significante negatieve effecten niet worden uitgesloten. Inspreker licht zijn standpunt toe: Van Oordt's Mersken is een kwetsbaar natuurgebied, met de habitattypen Heischraal grasland, Vochtige Heide en Blauwgrasland als voor depositie van stikstof gevoelige habitats. De kritische depositiewaarden (KDW) van deze habitattypen worden in de huidige situatie en in de toekomst (ver) overschreden'. In de natuurtoets, wordt op een deel van het aanwezige Blauwgrasland niet ingegaan, omdat dit ligt in een alleen als Vogelrichtlijngebied aangewezen deel van het gebied. De instandhoudings-doelstellingen van het (ontwerp) besluit tot aanwijzing als Natura 2000-gebied gelden echter voor het gehele Natura 2000-gebied. Om de habitats te beschermen, is het noodzakelijk de stikstofdepositie te laten dalen, al dan niet in combinatie met herstelmaatregelen. Bij het uitoefenen van de bevoegdheid tot vergunningverlening voor deze en andere voor stikstof gevoelige gebieden in Fryslân, staat inspreker een toename van depositie in principe niet toe. Alleen wordt een vergunning afgegeven als er -na interne of externe saldering- geen toename van

stikstofdepositie plaatsvindt, of dat anderszins door maatregelen een effect op de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied kan worden uitgesloten.

Doordat de achtergronddepositie door generieke maatregelen zal dalen (waarbij door schonere auto's een afname in de depositie plaats zal vinden), wordt in de natuurtoets gesproken van een verminderde afname (of een tijdelijke toename), maar in realiteit betekent dit een toename ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In 2020 is de achtergronddepositie (inclusief snelheidsverhoging) net zo hoog als deze was in 2012 voor de invoering van de 130 km/h, maar hoger dan bij autonome ontwikkeling van het wegverkeer zonder de invoering van de 130 km/h.

In de natuurtoets wordt een vergelijking gemaakt tussen de uitgangssituatie in 2012, en de situatie in 2020, enkele jaren na de invoering van het dynamisch regime. Volgens de uitspraak van de Raad van State, 25 april 2012, 201105573/1/A4 en 201105587/1/A4, is de gehanteerde methode onjuist. De situatie na ingebruikname (dus invoering 130 km/h / variabel regime) moet worden vergeleken met de autonome ontwikkeling op dat moment (in hetzelfde jaar of jaren). In dat geval treedt bij elk vergelijkingsmoment vanaf 2013 (het eerste volledige jaar waarbij een vergelijk mogelijk is), een toename van de depositie op ten gevolge van de invoering van het (dynamisch) 130 km/h regime. Bij invoering van een variabel regime, leidt de invoering tot een toename ten opzichte van de autonome ontwikkeling van 0,4 - 0,9 mol/ha/jr (afhankelijk van het rekenjaar en de locatie). Vergeleken met de autonome ontwikkeling bij 120 km/h treedt er in de jaren 2013, 2015 en 2020 een toename op van zowel de gemiddelde depositie als van de maximale depositie.

De conclusie in de natuurtoets dat dit een "niet noemenswaardige" toename (toename wordt in de natuurtoets "verminderde afname" genoemd) is, is niet op een vaststaande norm gestoeld. Bij een situatie waarbij de achtergronddepositie de kritische depositiewaarde (ver) overschrijdt, moet volgens de huidige jurisprudentie elke toename worden gezien als een (mogelijk) significant negatief effect. Op grond van artikel 19f, is daarbij een passende beoordeling vereist. Deze Passende Beoordeling ontbreekt.

Inspreker concludeert dat de invoering van een variabel (dynamisch) snelheidsregime van 120 km/h overdag en 130 km/h in de avond en nacht op het traject van de A7 (van de doodlopende weg Klidze Rjocht ter hoogte van Gorredijk tot afslag Drachten Zuid) mogelijk significante gevolgen kan hebben. Vanuit de Natuurbeschermingswet kan de invoering pas worden toegestaan indien aanvullende maatregelen (bijvoorbeeld herstelmaatregelen, saldering) worden genomen of anderszins via onderzoek is vastgesteld dat de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar komen.

I-006-04

Het uitgangspunt dat er geen toename mag zijn van stikstofdepositie in een gebied waar reeds sprake is van een overbelasting aan stikstof is niet juist. Uit de jurisprudentie blijkt dat een beperkte en tijdelijke toename van stikstof op zichzelf geen probleem hoeft te geven. De stikstofdepositie ten gevolge van de snelheidsverhoging is zodanig tijdelijk en beperkt dat de gewenste daling niet noemenswaardig verminderd doorzet en daarmee significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen zijn uit te sluiten.

Hierbij verdient wel opmerking dat in de huidige natuurtoets onvoldoende tot uitdrukking komt dat de voor 2015 berekende toenames niet herleidbaar zijn tot de snelheidsverhoging. Het is vermoedelijk een gevolg van specifieke meteorologische omstandigheden in 2015 of andere niet verkeersgerelateerde modelparameters. Om

die reden is het niet reëel deze toename in 2015 in de beoordeling te betrekken, in die zin dat er vanuit kan worden gegaan dat de toename in 2013 de hoogste toename weergeeft ten opzichte van het referentiejaar 2012. Dit is in de aangepaste versie van de natuurtoets voor Van Oordt's Mersken als zodanig verwerkt.

De instandhoudingsdoelstelling voor habitatype Blauwgraslanden is in het (ontwerp) aanwijzingsbesluit enkel voor het Habitatrichtlijn deel van het gebied opgenomen. De doelstelling zou eveneens op het Vogelrichtlijn deel van toepassing zijn indien hiervoor een zgn. complementair doel zou zijn opgenomen en daarvan is in dit geval geen sprake. Wel zijn de blauwgrasland deelgebieden die zich in het Vogelrichtlijngebied bevinden, als onderdeel van het leefgebied voor het Paapje en de Kemphaan in de beoordeling van de daarvoor opgenomen doelstelling meegenomen.

In de natuurtoets wordt inderdaad in de eerste plaats een vergelijking gemaakt tussen de depositie in 2012 als referentiejaar en twee toekomstige peiljaren. Daarnaast wordt evenwel in lijn met de genoemde uitspraak inzake Parkstad Limburg ook een vergelijking gemaakt voor die toekomstige peiljaren tussen de autonome situatie en de situatie na invoering 130 km/h. Dit wordt de aangehaalde 'verminderde aanname' genoemd, aangezien vanwege de snelheidsverhoging (zeer) beperkt sprake zal zijn van een iets minder snelle afname van de depositie ten gevolge van het verkeer. Aan de door inspreker genoemde vergelijking wordt derhalve in de natuurtoets invulling gegeven en deze wordt in de (eind)beoordeling op significantie betrokken.

In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat de (vervolg)toetsing voor het gebied Van Oordt's Mersken met de diepgang van een passende beoordeling is uitgevoerd. Op basis daarvan zijn significante gevolgen, zoals hierboven aangegeven, uit te sluiten. Het nemen van maatregelen is derhalve niet aan de orde.

Het toestaan van de eerder genoemde toename van stikstofdepositie in het gebied Van Oordt's Mersken doet volgens inspreker een oneigenlijk beroep op de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). In het door gebruikte rekenmodel AERIUS zijn de door het Rijk voorgestelde generieke maatregelen en herstelmaatregelen meegenomen. De PAS is nog niet vastgesteld en ook het rekenmodel is nog niet bij wet vastgelegd. Hierdoor neemt snelheidsverhoging al voorafgaand aan de vaststelling van de PAS toekomstige ontwikkelruimte in. Ontwikkelruimte die pas beschikbaar komt na vaststelling en inwerkingtreding van de PAS.

Conform de voorlichting van de Raad van State over de PAS (Voorlichting met betrekking tot de PAS, W15.12.0046/IV) kan volgens inspreker voorafgaand aan de inwerkingtreding van de PAS geen voorschot genomen worden op de ontwikkelruimte.

I-006-05

Aangezien de PAS thans nog niet is vastgesteld, kan nog geen sprake zijn het uitgeven van ontwikkelruimte en is daar dan ook geen voorschot op genomen. De mogelijke effecten van de snelheidsverhoging zijn dan ook los van de PAS en uit het oogpunt van zorgvuldige besluitvorming, conform de Natuurbeschermingswet 1998 beoordeeld: eerst een voortoets, dan zo nodig een vervolgoets.

Inspreker is in principe niet tegen de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h, mits deze niet leidt tot vergroting van de verkeersonveiligheid of milieuproblemen veroorzaakt.

I-006-06

Zowel aan de milieuaspecten als aan de veiligheidsaspecten is ruimschoots aandacht besteed. Op grond van milieu-overwegingen wordt op een deel van de A7 een dynamisch regime ingesteld en op grond van veiligheidsoverwegingen wordt bij de knooppunten Drachten en Heerenveen een maximumsnelheid ingesteld van 100 km/h overdag en 130 km/h s' nachts. Zie daarvoor het verkeersbesluit dat door Rijkswaterstaat, dienst Noord Nederland is genomen. Alle overige maatregelen (bv bij knooppunten Groningen en Joure) blijven bestaan.

Index Ontwerp-verkeersbesluiten Ia/b, gesorteerd op registratienummer

Registratienummer zienswijzen Ia/b	Beantwoording op pagina
001	7
002	8
003	11
004	12
005	16
006	19

2 Zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit II

Inspreker vindt dat op de A27 voor het traject Bilthoven-knooppunt Eemnes voor de bescherming van het natuurgebied Hilversums Wasmeer, met een korter deel kan worden volstaan. Bijvoorbeeld 120 km aanhouden voor het traject Knooppunt Eemnes-Provinciegrens Noord Holland-Utrecht. De grens tussen trajectdeel 239 en 258 kan volgens inspreker anders worden gelegd, waardoor traject 258 verder noordwaarts komt. Een besluit omwille van consistentie is dan niet nodig en er ontstaat een voldoende lang trajectdeel waar wel een al dan niet variabel 130 km/h regime kan gelden.

II-001-01

Het Hilversums Wasmeer is een Beschermd natuurmonument en ligt op ca. 50 meter van de A27. Dit gebied is niet opgenomen in de toets omdat het traject knooppunt Eemnes - Bilthoven (en verder tot Voordaan) niet meegenomen is in de toetsing op haalbaarheid introductie maximumsnelheid 130 km/u, juist vanwege de verwachte effecten op het natuurgebied Hilversums Wasmeer. Voor de A27 is Almere Haven - knooppunt Eemnes getoetst. Op het traject A27 knooppunt Eemnes - Bilthoven (en verder tot Voordaan) blijft de huidige maximumsnelheid van 120 km/h van kracht.

Inspreker vindt dat voor de A74 voor het traject Duitse Grens-knooppunt Tiglia een preventieve maatregel voor de bescherming van de Duitse natuurgebieden te ver gaat. De werkelijke invloed op de Duitse natuurgebieden is volgens inspreker niet onderzocht. Op het aansluitend, deels nieuwe, wegdeel in Duitsland (nr. 61) dat dicht bij de natuurgebieden ligt, geldt na afronding van de werkzaamheden een onbeperkte snelheid. Aangenomen mag worden dat de Duitse overheden voor hun eigen wegen en natuurgebieden al een afweging hebben gemaakt. Immers is daar Europese MER regelgeving voor. Op grond hiervan vindt inspreker dat permanent 130 km/h op de A74 veilig kan worden ingevoerd.

II-001-02

Inspreker merkt terecht op dat Duitse overheden voor hun eigen wegen en gebieden hun eigen afweging maakt. Voor de A74 is Nederland hiervoor verantwoordelijk, maar moet daarbij zo nodig ook effecten op in dit geval Duitse natuurgebieden betrekken. Dit dient dan in afstemming met het betreffende bevoegd gezag in Duitsland te geschieden. Omdat het veelvuldig wisselen van de snelheid op een traject nadelig voor de verkeersveiligheid kan zijn en de A74 slechts 1,2 km lang is en op aansluitende wegtrajecten een andere snelheid dan op de A74 geldt, is ervoor gekozen de snelheid op de A74 vanwege de verkeersveiligheid te handhaven op 120 km/h. Daarom is voor de A74 geen (internationale) natuurtoets gedaan.

In het ontwerp-besluit III is opgenomen dat de A20 tussen Vlaardingen-West en de N213 van 130 km/h naar 120 km/h wordt verlaagd tussen 06.00 en 19.00 uur. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond- en de nachtelijke uren.

Langs het stedelijke traject waar de snelheidsverhoging is voorzien zijn de afgelopen jaren geluidschermen geplaatst die berekend zijn op de huidige maximumsnelheid van 120 km/h. Inspreker is van mening dat bij een hogere snelheid de effectiviteit van de schermen vermindert. In de avond-

en nachtelijke uren is er sprake van minder omgevingsgeluid, waardoor het effect van de hogere geluidbelasting als gevolg van de hogere snelheid van het wegverkeer, groter is. Dit houdt volgens inspreker een verslechtering van de bestaande situatie in.

II-002-01

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

In het ontwerp-besluit III is opgenomen dat de A20 tussen Vlaardingen-West en de N213 van 130 km/h naar 120 km/h wordt verlaagd tussen 06.00 en 19.00 uur. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond- en de nachtelijke uren.

Langs het stedelijke traject waar de snelheidsverhoging is voorzien zijn de afgelopen jaren geluidschermen geplaatst die berekend zijn op de huidige maximumsnelheid van 120 km/h. Inspreker is van mening dat de uitstoot van CO2 en fijnstof zullen toenemen bij een hogere snelheid en dit leidt tot een verslechtering van de bestaande situatie.

II-002-02

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde

traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Met betrekking tot klimaat kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie. Het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) is volgens het kabinet de beste manier om CO₂-uitstoot te verminderen. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ondanks de snelheidsverhoging. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

De A20 loopt zonder geluidwerende voorzieningen door Midden-Delfland, met de voor Vlaardingen belangrijke Broekpolder met veel bijzondere vogelsoorten. Inspreker wijst erop dat een verhoging van het geluidniveau, en zeker in de stillere uren, hier 1 op 1 doorwerkt en leidt tot verstoring van de fauna.

Dit wordt nog versterkt als een Nieuwe Westelijke Oeververbinding eventueel wordt gerealiseerd door een forse intensivering van het verkeer op de A20. De effecten hiervan stapelen zich op die van de verhoging van de maximumsnelheid, met alle gevolgen van dien voor de natuur- en recreatiegebieden.

II-002-03

Midden-Delfland is een agrarisch veenweidegebied met recreatieve functies, functies voor poldernatuur en weidevogelgebied. In het natuurbeheerplan van de provincie Zuid-Holland is vrijwel het gehele buitengebied van de Midden-Delfland opgenomen als weidevogelgebied, waaronder echter niet de Broekpolder. De Broekpolder maakt ook geen onderdeel uit van de EHS of anderszins 'wettelijk' beschermd gebied. Voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding zal een afzonderlijke toetsing, o.a. ten aanzien van natuur worden uitgevoerd. Nu hierover nog geen (definitieve) besluitvorming heeft plaatsgevonden, kan en hoeft dit project niet in de besluitvorming voor 130 km/h te worden betrokken.

Inspreker geeft aan dat de effecten van invoering van 130 km/h in de avond en 's nachts op de A20 tussen Vlaardingen-West en de N213 zich opstapelen als een eventuele Nieuwe Westelijke Oeververbinding wordt gerealiseerd. Dit leidt tot een forse intensivering van het verkeer op de A20, met alle gevolgen van dien voor de stedelijke omgeving.

II-002-04

De planverkenning voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding is nog gaande. Bij het vaststellen van de verkeersbesluiten met hun verschillende snelheidsregimes (per 1 september) wordt geen rekening gehouden met ontwikkelingen die thans nog in een planverkenningfase verkeren, omdat nu nog niet duidelijk is hoe deze ontwikkelingen concreet vorm gegeven gaan worden. In de besluitvorming omtrent deze toekomstige ontwikkelingen zullen de gevolgen voor de omgeving worden onderzocht, waarbij rekening gehouden zal worden met de heersende of dan gewenste snelheidsregimes.

De A20 tussen Westerlee en Vlaardingen is niet opgenomen in het ontwerp-verkeersbesluit continueren huidige 120 km/h. Bij de selectie van de trajecten zijn milieu en verkeersveiligheid als uitgangspunt genomen. Inspreker bestrijdt dat de snelheidsverhoging op de A20 in en rondom Vlaardingen geen gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit en het geluidniveau. Inspreker verzoekt het traject van de A20 tussen de N213 (hm 11) en afrit nr. 8 Vlaardingen-West (hm 21) op te nemen in het verkeersbesluit continueren huidige maximumsnelheid 120 km/h (II).

II-002-05

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op het door u aangehaalde wegtraject op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen.

Inspreker vindt dat op de A73 tussen knooppunt Ewijk en knooppunt Neerbosch de maximumsnelheid 120 km/h moet blijven. De omliggende wijken worden al te zwaar belast (fijnstof, geluidsoverlast) en bovendien is het verkeer op de A73 nu al veel te druk. En wat is nou de opbrengst van enkele minuten tijdwinst op een mensenleven?

II-003

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidsonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A73 tussen de knooppunten Ewijk en Neerbosch niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 120 km/h.

Inspreker wijst erop dat de ongelijkvloerse kruising tussen de A35 en de A1(E30) sinds de aanleg 24 jaar geleden uitgroeide tot de drukste, gevaarlijkste en vooral smerigste gelijkvloerse kruising van twee autowegen in Europa. Ook na de opwaardering met enkele rijstroken werd deze kruising steeds drukker, met name na de politiek/economische opening van het Oostblok. De vervuiling wordt mede veroorzaakt door de hoogzwavelige diesel in Nederland terwijl deze in Duitsland niet meer is te krijgen.

Al in 2006 concludeerde de provincie in de 'Rapportage Luchtkwaliteit 2006, de luchtkwaliteit in Overijssel' dat rijk en gemeenten verplicht zijn

maatregelen te nemen omdat zowel de nationale als Europese luchtkwaliteitsnormen worden overschreden (www.lokalelucht.nl/docs/200710111932055771.pdf, www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/indicatoren/nl0237-Nationale-luchtkwaliteit%3A-overzicht-normen.html?i=14-65). Nog steeds wordt de richtlijn 2008/50/EG en Stbl. 158 (12-03-2009) voor NOX-, PM10- en PM2,5-concentraties in Borne overschreden. Dat wordt nog erger als het laatste struweel tussen een wijk van 3.000 inwoners in Borne en het knooppunt Buren moet plaats maken voor een extra zuidelijke bandweg als bypass voor de A1. Door de invoering in 2010 van variabele snelheidsbeperking in verband met het hoge aantal ongelukken, nam de luchtverontreiniging door fel remmen en snel optrekken -tot diep in Borne- verder toe. Inspreker vindt dat de ongevalideerde luchtkwaliteitsmetingen strijdig zijn met alle meetresultaten in omliggende landen en heeft meetresultaten van omliggende landen in zijn zienswijze bijgevoegd waaruit blijkt dat luchtverontreiniging toeneemt bij een hogere voertuigsnelheid. Inspreker vertrouwt erop dat wordt ingezien dat op een gelijkvloerse kruising 90 km/h de maximale, veilige snelheid is, waarbij schadelijke NOX en PM10 emissies minstens 65% lager zijn dan bij 120 km/h.

II-004-01

Opgemerkt wordt dat de maximumsnelheid op het traject A1/A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren 120 km/h blijft, ook na 1 september 2012. Tevens wordt opgemerkt dat het Rijk niet voornemens is om een by-pass te realiseren bij knooppunt Buren. De luchtkwaliteit is de afgelopen jaren aanzienlijk verbeterd en zal na verwachting nog verder verbeteren. In tegenstelling tot wat inspreker aangeeft, wordt momenteel langs de genoemde wegvakken voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Dit volgt onder meer uit de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie www.nsl-monitoring.nl).

Om het effect van de snelheidsverhoging op het Nederlandse wegennet op de luchtkwaliteit in beeld te brengen, moeten berekeningen worden uitgevoerd. Met metingen kan immers alleen achteraf het effect op de luchtkwaliteit bepaald worden. Voor de berekeningen zijn de reken- en onderzoeksmethoden gebruikt zoals volgen uit de wet- en regelgeving (Wet milieubeheer en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007). In de berekeningen wordt onder meer rekening gehouden met het feit dat de emissies van voertuigen bij hogere snelheden hoger zijn dan bij lagere snelheden.

De luchtkwaliteit in Nederland wordt continue gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Mede op basis van deze meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks gevalideerd en zo nodig bijgesteld. Zodoende mag verwacht worden dat de berekende waarden voor de toekomstige luchtkwaliteit overeen zullen komen met de toekomstig te meten waarden. Naast dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De ongelijkvloerse kruising tussen de A35 en de A1(E30) is sinds de aanleg 24 jaar geleden uitgegroeid tot de drukste en gevaarlijkste gelijkvloerse kruising van twee autowegen in Europa. Ook na de opwaardering met enkele rijstroken werd deze kruising steeds drukker, met name na de politiek/economische opening van het Oostblok. Nadat de 4 km E30

(A1)/A35 in de top tien van onveilige weggedeeltes stond heeft Rijkswaterstaat ingegrepen door invoering van variabele snelheidsbeperking. Inspreker wijst op het persbericht van 05-03-2010 (www.rijkswaterstaat.nl/actueel/nieuws_en_persberichten/2010/maart2010/a1a35_rijkswaterstaat_start_variabele_snelheidsbeperking_vanaf_8_maart.aspx).

Inspreker vindt dat door het opschroeven van de maximumsnelheid naar 120 km/h de door snelheidsverlaging daadwerkelijk toegenomen verkeersveiligheid wordt genegeerd. Hij concludeert dat bij 90 km/h de verschilsnelheid tussen vrachtverkeer en personenauto's minimaal is waardoor de kans op ongevallen op de gelijkvloerse kruising een minimum zal bereiken. Tevens geeft hij aan voorkeur te hebben voor het uitbouwen van de kruising tot een volwaardige, volledig ongelijkvloerse kruising.

II-004-02

Het verlagen van de maximumsnelheid naar 90 km/h is geen onderdeel van dit besluit. De maximumsnelheid op het traject A1/A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren blijft, ook na 1 september 2012, 120 km/h en wordt dus niet verhoogd. De dynamische snelheidsverlaging tot 90 km/h (door middel van matrixborden) blijft op dit wegtraject gehandhaafd.

Het wijzigen van het wegvak tussen de knooppunten Azelo en Buren van een situatie met 2x3 rijstroken naar een situatie met aparte rijbanen voor de verschillende richtingen vergt een planstudieprocedure in het kader van de Meerjarenraming Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). De Minister besluit tot het uitvoeren van zo'n planstudie als uit een verkenning is gebleken dat er sprake is van een beleidsmatig knelpunt op het vlak van doorstroming en ruimte en dat er voldoende financieringsruimte is. Het wegvak tussen de knooppunten Azelo en Buren vormt geen beleidsmatig knelpunt.

Uit het 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h' van november 2011 blijkt dat op de experimenttrajecten de gemiddelde snelheid licht toeneemt, waarmee de geluidsemissie met 0,2 tot 0,4 db toeneemt. Voor wijken in Bolsward langs de A7 tussen hm 109,4 en hm 113,2 betekent dit dat de geluidbelasting van de woningen verder zal toenemen. Dit wordt versterkt doordat de A7 hier verhoogd, als het ware op een dijk, boven het maaiveld ligt en een grote geluiduitstraling heeft op Bolsward. Uit de huidige individuele klachten van bewoners en klachten die verzameld worden door de Milieuwerkgroep Bolsward blijkt de overlast. Inspreker neemt deze klachten zeer serieus en is van mening dat verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h voor dit deel van de A7 bij Bolsward ongewenst is.

II-005-01

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de

(hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Daarbij is ook rekening gehouden met de verhoogde ligging van de A7.

De A7 is gecategoriseerd als een stroomweg waarvoor het doorstromen van het verkeer belangrijk is. Bij Bolsward ligt een beweegbare brug, de 'Kruiswaterbrug', die regelmatig in werking is. Bovendien heeft de A7 hier een bochtig verloop, waardoor het zicht op een eventueel openstaande brug beperkt is. Belangrijk is dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer afgestemd is om ongevallen te voorkomen. De uitvoering van de A7 met tegengestelde bochten en een scherpe bocht van de afrit na de Kruiswaterbrug zorgen ervoor dat er bij de huidige ontwerpsnelheid van 120 km per/h al vraagtekens gezet kunnen worden. Inspreker vindt een verhoging naar 130 km/h nadelig voor de verkeersveiligheid. Het verhogen van de maximumsnelheid maakt een structurele oplossing noodzakelijk, zoals het vervangen van de Kruiswaterbrug door een aquaduct. Dit is een kostbare ingreep en tot op heden lijkt hier geen zicht op te zijn.

II-005-02

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h.

In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen.

Bij het instellen van de nieuwe maximumsnelheid, wordt ook gekeken naar de situatie bij beweegbare bruggen (zie daarvoor de rapportage [http://www.rws.nl/images/Rapport%20kritisch%20ontwerpelementen%20\(Bijlage%20A\)_tcm174-312196.pdf](http://www.rws.nl/images/Rapport%20kritisch%20ontwerpelementen%20(Bijlage%20A)_tcm174-312196.pdf) beweegbare bruggen, kaart B). Uit dit rapport blijkt dat de bogen nabij Bolsward niet kritisch zijn. Bij de Kruiswaterbrug zijn geen veiligheidsknelpunten geconstateerd, de brug heeft conform richtlijn drie waarschuwingsmomenten (300m, 600m en 900m). Het voorgaande bezien is de verwachting dat de invoering van de 130 km/h geen onevenredig hoge risicotoename met zich meebrengt, waardoor vervanging van de brug door een aquaduct vanuit veiligheidsoogpunt niet noodzakelijk is..

Inspreker verzoekt de maximumsnelheid van de A44 niet te continueren op de huidige maximumsnelheid van 120 km/h, maar deze (op een gedeelte van de A44) te verlagen naar 100 km/h. Inspreker wijst hierbij op de eerder aangenomen moties in de Tweede Kamer, Provinciale Staten en de raadsbehandeling in de gemeente Oegstgeest van de Rijnlandroute:

- 1. Bij de behandeling van het MIRT in de Tweede Kamer op 5 juli 2012 is middels motie 33000-A, nr. 85, verzocht om bij te dragen aan de best mogelijke inpassing van de Rijnlandroute (de motie is als bijlage toegevoegd).**
- 2. Bij de behandeling van de Rijnlandroute door Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland op 27 juni 2012 is een motie aangenomen om bij de uitwerking van de Rijnlandroute het ruimtebeslag binnen het Bio Science**

**Park te beperken door in overleg te treden over de aanpassing (verlaging) van het snelheidsregime op de A44 (de motie is als bijlage toegevoegd).
3. Bij de raadsbehandeling op 24 mei 2012 is een motie aangenomen om te pleiten voor een verlaging van de maximumsnelheid op de A44 naar 100 km/h zodat de Rijnlandroute minder ruimtebeslag vraagt van de aanwezige gronden in het Bio Science Park. Daarnaast betekent de snelheidsverlaging een verbetering van het leefmilieu in Oegstgeest (de motie is als bijlage toegevoegd).**

II-006-01

De verzochte verlaging naar 100 km/h past in beginsel niet in het Kabinetsbeleid om de maximumsnelheid op het hoofdwegennet -waar mogelijk- juist te verhogen. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op dit moment nog geen besluit genomen over de diverse moties. Zij wenst deze kwestie zorgvuldig af te wegen in relatie tot de uitwerking van de Rijnlandroute. Op dit moment is nog er onvoldoende concrete informatie aanwezig om besluitvorming op te baseren.

Bij de huidige maximumsnelheid van 120 km/h op de A44 tussen knooppunt Burgerveen en Den Haag vinden regelmatig verkeersongevallen plaats en doen zich verkeersonveilige situaties voor. Dit speelt met name bij het in- en uitvoegen van verkeer bij op- en afritten van de A44. Het grote verschil in snelheid tussen het doorgaande verkeer op de A44 en het in- of uitvoegende verkeer is hier één van de oorzaken van. Inspreker verwacht dat bij het instellen van een lagere maximumsnelheid dan de huidige 120 km/h, de snelheidsverschillen worden verkleind en een verkeersveiliger situatie zal ontstaan.

II-006-02

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Een verlaging van de maximumsnelheid op de A44 is in dit kader niet overwogen. Voor de A44 heeft de Minister besloten de huidige maximumsnelheid niet te verhogen van 120 km/h naar 130 km/h. Het wegontwerp was daarbij de leidende overweging.

Inspreker wijst erop dat meerdere betrokkenen (zie 006-01 aangenomen moties Tweede Kamer, Provinciale Staten, gemeenteraad) achter de gedachte staan om de maximumsnelheid op (een gedeelte van) de A44 ter hoogte van Oegstgeest te verlagen naar 100 km/h omdat daarmee de inpasbaarheid van de Rijnlandroute en het leefmilieu worden verbeterd.

II-006-03

Zie het standpunt II-006-01.

Inspreker attendeert erop dat in de gepubliceerde bijlage trajectenlijst bij "nummer 225, weg A44" bij de kolom "gemeenten" de gemeente Oegstgeest ontbreekt.

II-006-04

De gemeente Oegstgeest wordt toegevoegd in de kolom 'gemeenten' achter nummer 225 in het verkeersbesluit.

Inspreker verzoekt de A7 ter hoogte van de gemeente Hoogezand-Sappemeer te plaatsen onder het verkeersbesluit ter continuering van de huidige maximumsnelheid van 120 km/h en geeft hiervoor een aantal argumenten.

Sinds 2011 is het Ministerie van I en M het project A7-Veilig gestart om de verkeersveiligheid op het traject Afsluitdijk - Bad Nieuweschans te verbeteren vanwege de steeds vaker voorkomende ernstige ongelukken deels ten gevolge van te hard rijden (zie A7veilig.nl) en deels door 2 twee op- en afritten met filevorming vanuit de richting Groningen: op afrit 44 (N33) komt filevorming regelmatig voor, op afrit 41 (Hoogezand-Slochteren) is de verwachting dat dit in de toekomst meer zal voorkomen. Over de verkeerssituatie rondom afrit 41 is inspreker in gesprek met het wegendistrict Groningen-Drenthe van Rijkswaterstaat Noord Nederland. Een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h is volgens inspreker nadelig voor de verkeersveiligheid.

II-007-01

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen.

Op dit traject zijn geen knelpunten tav verkeersveiligheid geconstateerd. Het veiligheidsniveau van de A7 tussen Afsluitdijk - Bad Nieuweschans is relatief hoog, er gebeuren per voertuigkilometer weinig ongevallen. Ook is het aandeel kritische ontwerpelementen op het betreffende traject laag. De verwachting is dat de invoering van de 130 km/h geen onevenredig hoge risicotoenamen met zich meebrengt op dit traject. Bij de toeritten Kolham en Hoogezand worden medio september maatregelen genomen aan de markering om het invoegen van verkeer te verbeteren.

Een deel van de woonbebouwing van Hoogezand-Sappermeer, met name de kern, ligt binnen een afstand van slechts 100 meter vanaf de A7 Groningen - Bad Nieuweschans. Door verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h is er een (geringe) toename van geluid en uitstoot van schadelijke gassen (onder andere stikstofoxiden). In totaliteit zal dit volgens inspreker een nadelig effect hebben op de gezondheid en het welbevinden van mens en dier binnen de invloedszone van de A7.

II-007-02

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130 km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Met betrekking tot klimaat kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie. Het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) is volgens het kabinet de beste manier om CO₂-uitstoot te verminderen. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ondanks de snelheidsverhoging. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

Inspreker vindt dat door invoering van een hogere maximumsnelheid de milieuwinst (voor een deel) teniet wordt gedaan die de afgelopen jaren is behaald door reductie van CO₂, verminderen van de uitstoot door het wegverkeer van schadelijke stoffen voor een betere luchtkwaliteit, het saneren van verkeerslawaaï en een zuiniger gebruik van fossiele brandstoffen. Inspreker vindt dat er een verkeerd signaal uitgaat naar de samenleving in het kader van duurzaamheid. De rijtijdwinst als gevolg van het verhogen van de maximumsnelheid op de A7 ter hoogte van Hoogezand-Sappemeer (ongeveer 15 seconden) weegt niet op tegen de verwachte nadelige effecten op milieu en verkeersveiligheid. Inspreker verzoekt de A7 ter hoogte van Hoogezand-Sappemeer op te nemen in een verkeersbesluit ter continuering van de snelheid van 120 km/h.

II-007-03

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Op dit traject zijn geen knelpunten tav verkeersveiligheid geconstateerd. Het veiligheidsniveau van de A7 tussen Afsluitdijk - Bad Nieuweschans is relatief hoog, er gebeuren per voertuigkilometer weinig ongevallen. Ook is het aandeel kritische ontwerpelementen op het betreffende traject laag. De verwachting is dat de invoering van de 130 km/h geen onevenredig hoge risicotename met zich meebrengt op dit traject. Bij de toeritten Kolham en Hoogezand worden medio september maatregelen genomen aan de markering om het invoegen van verkeer te verbeteren.

Inspreker stemt in met het handhaven van de huidige snelheidslimiet van 120 km/h op de A12 tussen knooppunt Gouwe en De Meern.

Inspreker gaat er wel vanuit dat Rijkswaterstaat zich blijft inzetten voor een goede doorstroming op de A12 en N11 en hiermee bijdraagt aan een goede bereikbaarheid van de gemeente Bodegraven Reeuwijk.

II-008

De minister neemt kennis van deze zienswijze. Vlot en veilig verkeer over weg en water staan in de missie van Rijkswaterstaat.

Op de A59 tussen het Drongelens Kanaal en 's-Hertogenbosch is de maximumsnelheid tijdelijk verlaagd van 120 naar 100 km/h. Na realisatie van de geluidreducerende voorzieningen zou de snelheid weer teruggebracht worden naar 120 km/h.

Het aanbrengen van geluidschermen langs de A59 is op een tweetal locaties nog niet voltooid. Indien de snelheid per 1 september a.s. wordt verhoogd naar 120 km/h worden ca. 115 huishoudens nog niet (voldoende) beschermd tegen het verkeerslawaai en gaat dit ten koste van het woon- en leefgenot. Inspreker verzoekt het snelheidsregime van 100 km/h te behouden tot het moment dat alle geluidreducerende voorzieningen zijn gerealiseerd.

II-009

Het klopt dat er op een tweetal locaties langs de A59 binnen de gemeente Heusden nog geen geluidwerende voorzieningen zijn gerealiseerd. Op de ene locatie kunnen de geluidwerende voorzieningen pas gerealiseerd worden, nadat inspreker het 'Ei van Drunen' heeft gerealiseerd. Op de andere locatie is inspreker naar aanleiding van ingestelde bezwaren in gesprek gegaan met de bezwaarmakers en heeft daarbij overeenkomsten gesloten met de bezwaarmakers met als doel om zoveel schermen

als mogelijk te kunnen realiseren zonder daarbij de belangen van de bezwaarmakers te schaden. Een gevolg hiervan is dat de betreffende woningen in het kader van de saneringsoperatie op grond van de nieuwe geluidwetgeving SWUNG (PLuG; Programma Lucht en Geluid) gesaneerd zullen worden. Een tijdelijk verkeersbesluit zorgt ervoor dat de maximumsnelheid van 120 km/h naar 100 km/h is verlaagd. Dit tijdelijke verkeersbesluit zou worden overruled op het moment dat op 1 september 2012 dit verkeersbesluit II van toepassing zou worden. De minister komt dan ook aan uw zienswijze tegemoet door in verkeersbesluit II een tekst op te nemen dat het tijdelijke verkeersbesluit niet op 1 september 2012 komt te vervallen, maar los van inwerkingtreding van verkeersbesluit II zijn werking behoudt. Indien de geluidsschermen niet gerealiseerd zijn voor 31 december 2012, kan de Minister een nieuw verkeersbesluit nemen om de snelheid te verlagen tot 100 km/h op dit deel van de A59.

Inspreker verzoekt vanwege de veiligheid de snelheid van 120 km/h naar 90 km/h terug te brengen op de A1 tussen knooppunt Buren tot de Duitse grens en A35 tussen knooppunt Azelo tot knooppunt Buren. Door het uitermate vele vrachtverkeer op deze weg ontstaan verschillen in snelheden tussen vrachtverkeer en personenverkeer waardoor veel gevaarlijke situaties en (bijna) ongelukken gebeuren bij de splitsing/samenvoeging A1 en A35.

II-010-01

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 90 km/h is geen onderdeel van dit besluit. De huidige maximumsnelheid van 120 km/h op het wegvak tussen de knooppunten Azelo en Buren blijft gehandhaafd. De bestaande snelheidsbeperking tot 90 km/h in de spits op dit wegvak blijft eveneens gehandhaafd. Deze snelheidsbeperking is bedoeld om de gevaren die u in uw zienswijze noemt, het snelheidsverschil tussen vrachtverkeer en personenautoverkeer, zo veel mogelijk weg te nemen tijdens perioden van grote drukte. Tijdens rustiger perioden buiten de spits is er geen aanleiding de maximumsnelheid te verlagen, door het geringer aantal voertuigen dat van het wegvak gebruik maakt.

Inspreker verzoekt de snelheid van 120 km/h naar 90 km/h terug te brengen op de A1 tussen knooppunt Buren tot de Duitse grens en A35 tussen knooppunt Azelo tot knooppunt Buren om de uitstoot van fijnstof enigszins te beperken. Inspreker verwijst naar een bijlage met persberichten over verkeer en uitlaatemissies.

II-010-02

Het verlagen van de maximumsnelheid naar 90 km/h is geen onderdeel van dit besluit. De maximumsnelheid van 120 km/h blijft gehandhaafd; daarbij wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De bestaande snelheidsbeperking tot 90 km/h in de spits op het traject Azelo-Buren blijft gehandhaafd.

Inspreker verzoekt de snelheid van 120 km/h naar 90 km/h terug te brengen op de A1 tussen knooppunt Buren tot de Duitse grens en A35 tussen knooppunt Azelo tot knooppunt Buren. Door verlaging van de snelheid wordt het geluidniveau enigszins beperkt voor zijn woning aan de Kerkedennen te Borne. Op dit moment is de geluidsoverlast al zeer ernstig. Indien ook nog de Zuidelijke Randweg tussen zijn woning en het knooppunt Buren wordt aangelegd zal dit leiden tot nog veel meer geluidsoverlast.

II-010-03

De maximumsnelheid op de A1 tussen knooppunt Buren en de Duitse grens en op de A36 tussen de knooppunten Azelo en Buren wordt niet verhoogd, maar blijft 120 km/h. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 90 km/h is geen onderdeel van dit besluit. De bestaande snelheidsbeperking tot 90 km/h in de spits op het traject Azelo-Buren blijft gehandhaafd.

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Aanleg van de zuidelijke randweg tussen uw woning en knooppunt Buren is geen initiatief van Rijkswaterstaat maar van de gemeente Borne. De geluidseffecten van aanleg van deze weg worden wel meegenomen bij het bepalen van de geluidsproductieplafonds langs de A1/A35. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek. Mocht in een later jaar alsnog een geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) SWUNG-systematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Inspreker vindt dat het netwerk van rijkswegen in de regio Twente een uniform wegbeeld moet hebben waar het gaat om de maximumsnelheid op rijkswegen. Voorkomen moet worden dat een lappendeken aan diverse maximumsnelheden ontstaat met om de paar kilometer een andere snelheidslimiet, of onlogische afwijkingen op de 130 km/h. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

Inspreker vindt dat als hoofdlijn op de A1, de (Europese TEN-T) Oost-West corridor, 130 km/h als eindbeeld wenselijk is met uitzondering van het gedeelte rondom het traject Azelo - Buren vanwege de vele weefbewegingen met hoge verkeersdruk en hoog vrachtaandeel en de reeds voorkomende onveiligheid. Hier moet de dynamische maximumsnelheid zoals nu reeds wordt toegepast, worden aangehouden. Als hoofdlijn voor de A35 moet 120 km/h worden aangehouden. Dat is veiliger en logischer vanwege de vele aansluitingen (voor ontsluiting stedelijk gebied), weefbewegingen, hoge verkeersdruk en (gewenste) uitzonderingen op de maximumsnelheid; bij Wierden (100 km/h), bij Enschede-Zuid (100 km/h) en het genoemde traject Azelo-Buren.

II-011-01

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Ook de Minister streeft naar een uniform snelheidsbeeld. Op een aantal trajecten op het autosnelwegennet is dat nu (nog) niet mogelijk. Daar waar nu nog beperkingen zijn ten aanzien van geluid en/of luchtkwaliteit kan op termijn de maximumsnelheid wel naar (permanent) 130 km/h. Dit kan door het steeds beter worden van de luchtkwaliteit in Nederland en door het treffen van geluidmaatregelen. Dit geldt met name voor het traject tussen Deventer en knooppunt Azelo. Op het traject tussen knooppunt Buren en de Duitse grens zijn er beperkingen ten aanzien van de verkeersveiligheid en blijft daardoor de maximumsnelheid gehandhaafd op 120 km/h

Op de A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren blijft de situatie zoals die nu is om redenen die u in uw zienswijze noemt.

Op de overige delen van de A35, die niet zijn opgenomen in de verkeersbesluiten, zijn er geen beperkingen zodanig dat een lagere maximumsnelheid dan 130 km/h noodzakelijk is.

Overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het

wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist.

De trajecten waarop in Twente een bepaalde maximumsnelheid geldt, zijn vele kilometers lang. Er is derhalve geen sprake van een lappendeken aan verschillende maximumsnelheden. Dat er op trajecten verschillende maximumsnelheden gelden, is, gezien de trajectlengten, op zichzelf geen bron van verkeersonveiligheid en ook niet in strijd met artikel 2 van de Wegenverkeerswet.

Het besluit tot verhoging van de maximumsnelheid is genomen na een integrale afweging door de Minister en de Eerste en Tweede Kamer.

Inspreker pleit er voor om voor de A1 tussen aansluiting Lochem (26) - aansluiting Rijssen (28) zo spoedig als mogelijk de maximumsnelheid van 130 km/h in te voeren. Uiteraard rekening houdend met de wettelijke geluid/milieu/veiligheidsnormen. Hierdoor ontstaat er een eenduidig 130 km/h traject vanaf Deventer tot aan Azelo.

II-011-02

Uitgangspunt is «Sneller waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Echter, naast de A1 op het traject Lochem-Rijssen ligt natuurgebied de Borkeld. Een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h is niet mogelijk in verband met de effecten op dit beschermde natuurgebied (stikstofdepositie).

Voor het traject van de A35 tussen Wierden - Azelo (tussen aansluiting 32 en knooppunt Azelo) en het traject knooppunt Buren - aansluiting Enschede West (aansluiting nr. 26) stelt inspreker voor de maximumsnelheid te handhaven op 120 km/h. Dit sluit aan bij de visie van inspreker dat de A35 zich kenmerkt voor een snelheidslimiet van 120 km/h.

II-011-03

Het traject A35 Wierden - Azelo en Buren - Enschede West vormt geen onderdeel van dit verkeersbesluit. Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". De maximumsnelheid van 130 km/h geldt waar dit mogelijk is binnen de wettelijke randvoorwaarden voor luchtkwaliteit en geluidhinder en de beleidsmatige doelstellingen voor klimaat en verkeersveiligheid. Op de door inspreker genoemde trajectdelen is uit onderzoeken gebleken dat een maximumsnelheid van 130 km/h mogelijk is. Het traject is van voldoende lengte om een snelheidsverhoging naar 130 km/h te rechtvaardigen. In de rijrichting van knooppunt Azelo eindigt het traject vóór de aansluiting Almelo Zuid.

De A1 tussen knooppunt Azelo - knooppunt Buren is een van de meest intensief bereden trajecten in de regio. De A1 en A35 lopen hier over een lengte van circa 3 km parallel. Veel invoegend (vracht)verkeer en grote verschillen in snelheid tussen de verschillende weggebruikers maken dat dit traject de landelijke lijst aanvoert van ongevallen concentratiepunten. Inspreker kan zich vinden in het besluit om de maximumsnelheid op dit traject te handhaven op 120 km/h. Vanwege het zeer onveilige karakter rondom dit traject zal de reeds toegepaste dynamische beïnvloeding van de maximumsnelheid veel actiever moeten worden ingezet. Dit bevordert de verkeersveiligheid en doorstroming.

Het is overigens noodzakelijk dat op dit traject met spoed adequate ontvlechtigingsmaatregelen worden genomen. In de Twentse Wegenvisie (2010) en het onderzoek Twentse Bereikbaarheid (2011) waar inspreker actief aan heeft deelgenomen en waar Rijkswaterstaat ook bij betrokken is geweest, worden al aanzetten hiertoe gegeven.

II-011-04

De A1 tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren voert niet de landelijke lijst aan van ongevallen-concentratiepunten. Volgens de landelijke verkeersveiligheidsmonitor "Veilig Over Rijkswegen 2010" heeft het wegvak een EuroRAP score van 4 sterren (Veilig) en een risicocijfer (aantal doden/ernstig letsel per miljoen voertuigkm) dat iets onder het gemiddelde ligt voor autosnelwegen in Nederland. Wegens de grote drukte doen zich er wel meer dan gemiddeld ongevallen voor.

Zoals de inspreker terecht stelt, is het wegvak tussen de knooppunten Azelo en Buren om redenen van verkeersveiligheid niet geschikt om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/h.

Het wijzigen van het wegvak tussen de knooppunten Azelo en Buren van een situatie met 2x3 rijstroken naar een situatie met aparte rijbanen voor de verschillende richtingen (ontvlechtigingsmaatregelen) vergt een planstudieprocedure in het kader van de Meerjarenraming Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). De Minister besluit tot het uitvoeren van zo'n planstudie als uit een verkenning is gebleken dat er sprake is van een beleidsmatig knelpunt op het vlak van doorstroming en ruimte en dat er voldoende financieringsruimte is. Het wegvak tussen de knooppunten Azelo en Buren vormt op dit moment geen beleidsmatig knelpunt.

Inspreker pleit ervoor dat op termijn de A1 tussen knooppunt Buren - Duitse grens 130 km/h als snelheidslimiet wordt ingevoerd conform de visie van inspreker dat de A1 in hoofdzaak 130 km/h moet worden. De huidige voorgestelde uitzondering van 120 km/h is wat inspreker betreft tijdelijk. Zodra het A1 deel aansluiting Lochem - aansluiting Rijssen (traject 231) 130 km/h geworden is en daarmee het gehele deel Deventer - Azelo, is het logisch om ook het A1 deel Buren - Duitse grens 130 km/h als snelheidslimiet te geven. Uiteraard moet dan wel voldaan zijn/worden aan de wettelijke normen ten aanzien van geluid, milieu en veiligheid.

II-011-05

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Uit de onderzoeken is gebleken dat een snelheidsverhoging naar 130 km/h op dit traject niet mogelijk is binnen de randvoorwaarde voor verkeersveiligheid.

Op dit traject zijn de horizontale boogstralen niet ruim genoeg voor het veilig berijden met een snelheid van 130 km/h.

Volgens inspreker hoort het traject van de A73 van hm 93,2 (Maasbrug bij Cuijk) tot hm 114,5 (knooppunt Neerbosch) te worden opgenomen in ontwerp-verkeersbesluit II. Hiervoor geeft inspreker een aantal hieronder uitgewerkte argumenten.

II-012-01

Het traject Maasbrug bij Cuijk t/m knooppunt Neerbosch vormt geen onderdeel van dit verkeersbesluit. Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Uit de onderzoeken is gebleken dat een snelheidsverhoging naar 130 km/h op dit traject mogelijk is binnen de randvoorwaarden.

De gemeente Heumen wordt doorsneden door de A73. Verschillende woongebieden liggen op korte afstand van de A73 waardoor bewoners geluidhinder ondervinden. Een verhoging van de maximumsnelheid zal zorgen voor een toename van de geluidhinder en een afname van de luchtkwaliteit in de gemeente Heumen.

II-012-02

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Uit de onderzoeken is naar voren gekomen dat bij een maximumsnelheid van 130 km/h op en langs de A73 bij Heumen wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en de geluidsproductieplafonds.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

In 1997 is het convenant Duurzaam Veilig ondertekend door wegbeheerders, waaronder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met als doel (ernstige) ongevallen te voorkomen en waar dat niet kan de kans op ernstig letsel nagenoeg uit te sluiten.

Bij een hogere snelheid neemt de ernst/schade bij een ongeval exponentieel toe. Een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h staat dan ook haaks op de doelstellingen uit het Duurzaam Veilig principe, evenals het instellen van diverse maximumsnelheden. Uniforme verkeersregels zorgen er voor dat de weggebruiker weet wat er van hem verwacht wordt.

Ook de reistijdwinst, op het wegvak Maasbrug bij Cuijk t/m knooppunt Neerbosch 35 seconden, vindt inspreker niet opwegen tegen de verslechtering van de leefbaarheid en veiligheid.

II-012-03

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h.

In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020.

De invoering van de 130 km/h is niet strijdig met het convenant Duurzaam Veilig. De principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid, en statusonderkenning die in het convenant als leidend zijn afgesproken, worden door de snelheidsverhoging niet overtreden. De autosnelweg met een maximumsnelheid van 130 km/h behoudt zijn onderscheidende functionaliteit, is voldoende homogeen, is herkenbaar, vergevingsgezind en heeft een voor de weggebruiker duidelijke status.

Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP.

Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen. Uit onderzoek blijkt dat, zonder aanvullende maatregelen, een mogelijk effect wordt verwacht van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet.

Daarom worden waar nodig verbeteringen in het wegontwerp aangebracht voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid.

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdwinst wordt geschat op 20.000 uren per dag. Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

De A73 ter hoogte van Nijmegen en Heumen ligt vlak langs de Berendonck en de Hatertse vennen, die deel uitmaken van de Ecologische hoofdstructuur. Er is niet onderzocht welke effecten de verhoging van de maximumsnelheid heeft op deze ecologische zone. Dit is opmerkelijk, aangezien de effecten van de snelheidsverhoging op de A73 Noord (tussen knooppunten Neerbosch en Ewijk, wegtraject 337) op de uiterwaarden van de Waal als reden wordt aangegeven om overdag de maximumsnelheid daar op 120 km/h te houden (Natura 2000). Als verwacht mag worden dat deze effecten over een afstand van ongeveer 2,5 km zo'n impact geven, dan maakt inspreker zich ernstig zorgen over de effecten van de snelheidsverhoging op de direct naast de A73 gelegen natuurgebieden Berendonck, Overasseltse- en Hatertse vennen (waar geen enkele beschermende voorziening is getroffen).

II-012-04

Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken 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. Volledigheidshalve verdient opmerking dat de bedoelde natuurtoets voor Uiterwaarden Waal betrekking heeft op een Natura 2000 gebied en daarbij de aspecten stikstof en geluid 'cumulatief' zijn beoordeeld voor de A2, de A15 en de A73.

De gemeente Peel en Maas ligt voor een belangrijk deel in de grootschalige gebiedsontwikkeling Greenport Venlo/ Klavertje 4. Het Rijk heeft het gebied in verschillend beleid en wetgeving, waaronder de Crisis en herstelwet, aangeduid als gebied van nationale importantie. In de uitwerking van de verkeersbesluiten ziet inspreker het nationale belang niet terug. De verkeersbesluiten kunnen de ontwikkeling van het gebied zelfs vertragen en sterk bemoeilijken. Inspreker noemt twee hoofdpunten die hij vervolgens onderbouwt:

- **De toekomstige bereikbaarheid van het gebied Klavertje 4 wordt beperkt door de te nemen verkeersbesluiten, doordat de capaciteit van de Rijkswegen niet verbetert en mogelijk verslechtert binnen het plangebied Klavertje 4**

- **De toekomstige ontwikkelmogelijkheden worden milieukundig sterk belemmerd doordat er meer geluid het gebied in komt en de uitstoot van stikstofdioxide toeneemt (in ieder geval niet afneemt).**

Inspreker staat op zich niet onwelwillend tegenover het verhogen van de maximumsnelheid op de Rijkswegen, mits de ambities voor de ontwikkeling van Greenport Venlo niet worden belemmerd. Onlangs is het nieuwe ontwerp bestemmingsplan buitengebied gepubliceerd waarin ruimte wordt gecreëerd voor ontwikkeling met oog voor kwaliteit. Inspreker kan op korte termijn niet inschatten welke effecten de verkeersbesluiten hebben op ontwikkelingen in het buitengebied, behalve dat deze effecten negatief zullen zijn.

II-013-01

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. Een algemene belangenafweging en een afweging tussen doorstroming en verkeersveiligheid is op nationaal niveau door de minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Door invoering van 130 km/h wordt de reistijd verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag; dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg (en aansluitingen), het aantal files en de filezwaarte. Dit is gebleken uit de evaluatie van de experimentertrajecten 130 km/h. De maatregel blijkt juist een positief effect te hebben op de bereikbaarheid. Reden hiervoor is dat de snelheid van het personenautoverkeer toeneemt, waardoor de reistijd afneemt. Ook de bereikbaarheid van Klavertje 4/Greenportlane Venlo zal als gevolg van 130 km/h verbeteren.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooral nog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 n te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op de door inspreker aangehaalde trajecten geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. De maximale geluidruimte voor de autosnelweg wordt bepaald door een wettelijk vastgesteld geluidsproductieplafond. Dit is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Enerzijds dient bij ontwikkelingen in de omgeving van de autosnelweg rekening te worden gehouden met deze geluidsproductieplafonds. Anderzijds mogen ontwikkelingen op of aan de autosnelweg niet leiden tot overschrijding van de geluidsproductieplafonds. Uit onderzoek blijkt dat de snelheidsverhoging past binnen de beschikbare geluidruimte van de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Voor ontwikkelingen in de omgeving heeft de snelheidsverhoging dan ook geen negatieve consequenties. De voor de autosnelweg toegestane maximale geluidsproductie, het geluidsproductieplafond, wordt immers niet overschreden.

Het kan dat op langere termijn, door bijvoorbeeld groei van verkeer, de situatie zich voordoet dat het geluidsproductieplafond overschreden dreigt te worden. In dat geval moet de wegbeheerder geluidreducerende maatregelen treffen om die overschrijding te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld aanleg van een stiller wegdek zijn. Alleen indien geluidbeperkende maatregelen op overwegende bezwaren stuiten, kan de beheerder de minister verzoeken om een verhoging van het geluidsproductieplafond te starten.

Dit is een formele procedure waarbij belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Indien er vóór 1 juli 2012 een bestemmingsplanprocedure zou zijn gestart voor (delen van) de Greenport Venlo, kan de snelheidsverhoging inderdaad effect hebben op de ruimte voor ontwikkeling omdat de procedure ingevolge het overgangsrecht dan volgens de oude systematiek van de Wet geluidhinder wordt voortgezet. Maar dat effect zal zeer beperkt zijn (gezien de beperkte toename van de geluidsproductie door de snelheidsverhoging). Bovendien: als de ontwikkeling vooral bedrijfsmatige functies betreft, dan zijn dit geen geluidgevoelige objecten en speelt dit punt niet.

Tot slot wordt benadrukt dat de geluidruimte die beschikbaar is voor (de geluidemissie van) dergelijke bedrijfsmatige functies, niet "ingenomen" kan worden door een toename van het geluid vanwege de autosnelweg. Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vindt gescheiden van elkaar plaats.

Inspreker maakt zich zorgen over de geluidbelasting van bestaande woningen langs de A67 die gesaneerd zijn en moeten worden in het kader van de Wet geluidhinder om een minimale binnenkwaliteit voor het geluidniveau te kunnen waarborgen. De snelheidsverhoging naar 130 km heeft als gevolg dat mogelijk de binnenkwaliteit voor geluid in de woningen niet meer voldoet aan de minimum eisen. Inspreker vraagt om onderzoek en een plan van aanpak voor het waarborgen van de geluidkwaliteit in de woningen en compensatie voor saneringsmaatregelen. Sanering in het kader van de regeling Wet geluidhinder en compensatie vanuit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV3) en geluid en voorgaande regelingen.

II-013-02

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen. Er is dus geen aanleiding te veronderstellen dat de snelheidsverhoging naar 130 km/h als gevolg heeft dat de geluidsbelasting van bestaande woningen langs de A67 de binnenkwaliteit voor geluid in de woningen niet meer aan de minimumeisen voldoet.

Door de ruimtelijk economische ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied zal er meer verkeer worden aangetrokken. Door verhoging van de maximumsnelheden zal de capaciteit bij aansluitingen afnemen door snelheidsverschillen. Volgens de mobiliteits-/verkeerskundige verkenningen voor Klavertje 4/ Greenport Venlo zitten daar juist de congestiegevoelige knelpunten die binnen afzienbare tijd zullen optreden. De Structuurvisie Klavertje 4/ Greenport Venlo is in juni 2012 door de raad vastgesteld.

In de voorgenomen besluiten wordt de verlaging van de maximumsnelheid juist net na of voor het gebied Klavertje 4 beëindigd. Inspreker vindt dat de de ruimtelijk economische ontwikkeling van Klavertje 4/ Greenport Venlo onvoldoende bij de afweging is betrokken. De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan juist ondersteund/versneld worden door ter plaatse van het plangebied Klavertje 4 de snelheid te verlagen naar 100 km/h. Dit zou ook de ruimte voor ontwikkelingen in het buitengebied vergroten.

II-013-03

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. Een algemene belangenafweging en een afweging tussen doorstroming en verkeersveiligheid is op nationaal niveau door de minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Door invoering van 130 km/h wordt de reistijd verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag; dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg (en aansluitingen), het aantal files en de filezwaarte. Dit is gebleken uit de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h. De maatregel blijkt juist een positief effect te hebben op de bereikbaarheid. Reden hiervoor is dat de snelheid van het personenautoverkeer toeneemt, waardoor de reistijd afneemt. Ook de bereikbaarheid van Klavertje 4/Greenportlane Venlo zal als gevolg van 130 km/h verbeteren. (*Onderzoek invoering 130 km/h, 28 november 2011, ter inzage bij RWS).

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er bij de voorziene maximumsnelheden op de door inspreker aangehaalde trajecten geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen.

Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vindt gescheiden van elkaar plaats. Er bestaat geen aanleiding om de door inspreker voorgestelde snelheidsverlaging in te voeren.

Door het verhogen van de maximumsnelheid zal de geluiduitstraling van de snelwegen op het gebied toenemen. Hierdoor wordt er geluidruimte om de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 / Greenport Venlo tot stand te brengen, ontnomen. In de gebiedsontwikkeling is een toename van geluid door het realiseren van werklandschappen, het realiseren van nieuwe wegen en een toename van het verkeer door deze ontwikkeling reeds voorzien. De ruimte is maximaal nodig om de economische ambities, die ook door de Rijksoverheid als belangrijk worden gezien, te kunnen realiseren. Dit geldt voor zowel de A67 (van afslag Helden (38) tot en met knooppunt Zaarderheiken), als de A73 (knooppunt Zaarderheiken tot en met afslag Horst (11)).

II-013-04

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek.

Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, nu en binnen enkele jaren geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidsreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) SWUNG-systematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidsreducerende maatregelen overwogen.

De maximale geluidruimte voor de autosnelweg wordt bepaald door een wettelijk vastgesteld geluidsproductieplafond. Dit is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Enerzijds dient bij ontwikkelingen in de omgeving van de autosnelweg rekening te worden gehouden met deze geluidsproductieplafonds. Anderzijds mogen ontwikkelingen op of aan de autosnelweg niet leiden tot overschrijding van de geluidsproductieplafonds. Uit onderzoek blijkt dat de snelheidsverhoging past binnen de beschikbare geluidruimte van de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Voor ontwikkelingen in de omgeving heeft de snelheidsverhoging dan ook geen negatieve consequenties. De voor de autosnelweg toegestane maximale geluidsproductie, het geluidsproductieplafond, wordt immers niet veranderd.

Het kan dat op langere termijn, door bijvoorbeeld groei van verkeer, de situatie zich voordoet dat het geluidsproductieplafond overschreden dreigt te worden. In dat geval moet de wegbeheerder geluidreducerende maatregelen treffen om die overschrijding te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld aanleg van een stiller wegdek zijn. Alleen indien geluidbeperkende maatregelen op overwegende bezwaren stuiten, kan de beheerder de minister verzoeken om een verhoging van het geluidsproductieplafond te starten. Dit is een formele procedure waarbij belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Indien er vóór 1 juli 2012 een bestemmingsplanprocedure zou zijn gestart voor (delen van) de Greenport Venlo, kan de snelheidsverhoging inderdaad effect hebben op de ruimte voor ontwikkeling omdat de procedure ingevolge het overgangsrecht dan volgens de oude systematiek van de Wet geluidhinder wordt voortgezet. Maar dat effect zal zeer beperkt zijn (gezien de beperkte toename van de geluidsproductie door de snelheidsverhoging). Bovendien: als de ontwikkeling vooral bedrijfsmatige functies betreft, dan zijn dit geen geluidgevoelige objecten en speelt dit punt niet.

Tot slot wordt benadrukt dat de geluidruimte die beschikbaar is voor (de geluidemissie van) dergelijke bedrijfsmatige functies, niet "ingenomen" kan worden door een toename van het geluid vanwege de autosnelweg. Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vindt gescheiden van elkaar plaats.

Voor ontwikkelingen als het Klavertje 4-gebied, bestemmingsplan buitengebied Peel en Maas, Landbouwonwikkelingsgebied Egchel en Glastuinbouwgebied De Kievit is de potentieel beschikbare stikstofdepositie ruimte maximaal nodig om de gebiedsontwikkeling en economische groei te kunnen realiseren. Door hogere snelheden op zowel de A67 als de A73 in en nabij het plangebied, zal er meer stikstof worden uitgestoten (of de afname minder groot zijn). Hierdoor neemt de stikstofdepositie op de Natura2000-gebieden in de nabije omgeving toe (dan wel zal een minder omvangrijke afname kennen). Hierdoor ontstaat de kans dat grote delen van de gebiedsontwikkeling niet meer mogelijk zullen zijn, of zelfs reeds lopende procedures worden vertraagd of vastlopen. De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan worden ondersteund door ter plaatse van het plangebied Klavertje 4 de snelheid te verlagen naar 100km/h.

Inspreker wil gezamenlijk onderzoeken of dit mogelijk is en wat de concrete effecten hiervan zijn voor de ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4. Als snelheidsverlaging niet mogelijk is, verzoekt inspreker het huidige snelheidsregime te handhaven.

II-013-05

Naar aanleiding van deze zienswijze is beoordeeld of de door inspreker genoemde ontwikkeling relevant is in het kader van beoordeling op cumulatieve effecten, zoals deze is uitgevoerd voor de Natura 2000 gebieden die zich in de invloedssfeer van de wegtrajecten bevinden waar een snelheidsverhoging wordt doorgevoerd. Op basis daarvan is geconstateerd dat cumulatie enkel relevant kan zijn over de band van een toename aan verkeer op de A73 en anderzijds op de A67. Hiervoor zijn de natuurtoetsen voor Boschhuizerbergen en respectievelijk Deurnsche- en Mariapeel relevant. Voor beide gebieden bestaat de natuurtoets uit een voortoets en is daarin geconcludeerd dat vanwege de tijdelijke en beperkte toename, alsmede verminderde afname geen sprake zal zijn van negatieve effecten op de voor stikstof, dan wel geluid gevoelige habitats, dan wel soorten. Aangezien cumulatie in het licht van artikel 19f alleen aan de orde kan zijn indien sprake is van een negatief effect tengevolge van in dit geval de snelheidsverhoging, is een beoordeling op cumulatie niet aan de orde.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging van gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Er is geen aanleiding te participeren aan de door inspreker bedoelde onderzoeken.

Op de A67 vanaf knooppunt Leenderheide tot aan Someren (afslag 35) mag continu 120 km/h worden gereden vanwege omliggende natuurgebieden (verkeersbesluit II); vervolgens enkele kilometers 130 km/h tussen Someren (afslag 35) tot aan de afslag Asten (afslag 36); vanaf afslag Asten tot aan het begin van het Klavertje 4-gebied (afslag Helden, 38) dynamisch 120km/h of 130km/h (verkeersbesluit III); binnen het Klavertje 4-gebied tot aan Knooppunt Zaarderheiken 130 km/h. In dit tracé zal afslag 39 juist extra druk geven op de A67 wat qua veiligheid en capaciteit zeer ongewenst is. Ook de extra stikstofdepositie die ontstaat door het verhogen van de snelheid tussen Helden (38) en Zaarderheiken werkt belemmerend voor de ontwikkeling van het Klavertje 4 gebied. Vervolgens mag vanaf Zaarderheiken tot aan de Duitse grens weer 120 km/h worden gereden vanwege aanwezige natuurwaarden (verkeersbesluit II). Inspreker vindt het een inconsistent beeld geven op de gehele A67 en stelt voor een van de drie volgende wijzigingen op te nemen in het verkeersbesluit:

- a. Nr 218 in Verkeersbesluit II de westelijke begrenzing van het ingaan/ beëindigen van deze regeling niet in te laten gaan op Knooppunt Zaarderheiken, maar op afslag Helden (38).**
- b. Of, nr 336 in Verkeersbesluit III de oostelijke begrenzing van het ingaan/ beëindigen van deze regeling niet in te laten gaan op afslag Helden (38) maar op Knooppunt Zaarderheiken.**

c. Of een combinatie van beiden is mogelijk waarbij voor het geheel vanaf Asten tot en met Duitse grens één regime geldt (dynamisch of structureel 120 km/h).

Inspreker heeft voor deze voorstellen de exacte omschrijving voor in de bijlage tabellen opgenomen.

Voor de optimale ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4 vindt inspreker overigens niet deze oplossingen maar een verlaging van de snelheid naar 100 km/h. beter. Het gebied en haar economische spin-off kan dan een sterke vlucht nemen door het gebruik van de ontstane milieuruimte in lopende projecten en procedures.

II-013-06

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. In het onderzoek naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op het gebied van verkeersveiligheid zijn geen knelpunten gesignaleerd op het wegvak Leenderheide-Zaarderheiken. Daarnaast zijn er wel knelpunten gesignaleerd op het gebied van natuur op de wegvakken Leenderheide-Someren en Asten-Helden. Een verlaging van de maximumsnelheden is in dit kader niet overwogen.

Daarnaast wordt het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengtes van de trajecten Someren-Asten en Helden-Zaarderheiken zijn voldoende om aan het begrip consistentie te voldoen.

Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij bovenstaande zienswijze II-013-05.

Op grond van het bovenstaande bestaat daarom geen aanleiding het voorstel van inspreker over te nemen.

Vanuit milieukundige-, veiligheids- en capaciteitsoverwegingen stelt inspreker voor om in het Verkeersbesluit II de A73 (Swalmen - knooppunt Tiglia) op te rekken tot Afslag 11, Horst. Daarvoor heeft inspreker in zijn zienswijze een voorstel opgenomen voor aanpassing van de regel in bijlage II.

Voor de optimale ontwikkeling van Greenport Venlo / Klavertje 4 vindt inspreker overigens niet deze oplossingen maar een verlaging van de snelheid naar 100 km/h beter. Het gebied en haar economische spin-off kan dan een sterke vlucht nemen door het gebruik van de ontstane milieuruimte in lopende projecten en procedures.

II-013-07

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. In het onderzoek naar de effecten van de

verhoging van de maximumsnelheid op het gebied van verkeersveiligheid zijn geen knelpunten gesignaleerd op het wegvak Zaarderheiken-Venray waarvan Zaarderheiken-Horst deel van uitmaakt. De maximumsnelheid op het traject Tiglia-Zaarderheiken is zowel voor als na 1 september 100 km/h. De door inspreker aangedragen maximumsnelhedenverhoging op het traject Tiglia-Zaarderheiken is vanwege veiligheid niet mogelijk. In dit kader is een maximumsnelhedenverlaging naar 100 km/h in het gebied Greenport Venlo/Klavertje 4 niet overwogen.

Daarnaast wordt het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengte van het traject Zaarderheiken-Venray is voldoende om aan dit uitgangspunt te voldoen.

Inspreker licht graag zijn visie persoonlijk toe, zodat de voorgenomen Verkeersbesluiten II en III een nog betere inhoudelijke en economische onderbouwing krijgen. Tevens wil inspreker gezamenlijk onderzoeken welke milieukundige en economische effecten een eventuele verlaging van de maximumsnelheid in het plangebied Klavertje 4 zal hebben.

II-013-08

Inmiddels heeft op 23 augustus 2012 een bijeenkomst plaatsgevonden, waar inspreker de zienswijze heeft toegelicht. Er is thans geen aanleiding te participeren aan de door inspreker bedoelde onderzoeken teneinde te onderzoeken welke milieukundige effecten een eventuele verlaging van de maximumsnelheid in het plangebied Klavertje 4 zal hebben.

Inspreker is gebiedsregisseur van het te ontwikkelen gebied Klavertje 4/ Greenport Venlo dat door het Rijk in verschillend beleid en wetgeving, waaronder de Crisis en herstelwet, aangeduid wordt als gebied van nationale importantie. In de uitwerking van de verkeersbesluiten ziet inspreker het nationale belang niet terug, integendeel ze kunnen de ontwikkeling van het gebied zelfs vertragen en sterk bemoeilijken. Inspreker noemt twee hoofdpunten die hij vervolgens onderbouwt:

- De toekomstige ontwikkelmogelijkheden worden (milieukundig) sterk belemmerd doordat er meer geluid het gebied in komt en de uitstoot van stikstof(di)oxiden toeneemt (in ieder geval niet afneemt);
- De toekomstige bereikbaarheid van het gebied wordt beperkt door de verkeersbesluiten, doordat de capaciteit van de Rijkswegen niet verbetert en mogelijk verslechtert binnen het plangebied Klavertje 4 dan wel ter plaatse van de aansluitingen op de snelwegen A67 en A73. Inspreker staat op zich niet onwelwillend tegenover het verhogen van de maximumsnelheid op de Rijkswegen, mits de ambities voor de ontwikkeling van Greenport Venlo niet worden belemmerd.

II-014-01

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. Een algemene belangenafweging en een afweging tussen doorstroming en verkeersveiligheid is op nationaal niveau door de minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Door invoering van 130 km/h wordt de reistijd verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag; dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg (en aansluitingen), het aantal files en de filezwaarte. Dit is gebleken uit de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h. De maatregel blijkt juist een positief effect te hebben op de bereikbaarheid. Reden hiervoor is dat de snelheid van het personenautoverkeer toeneemt, waardoor de reistijd afneemt. Ook de bereikbaarheid van Klavertje 4/Greenportlane Venlo zal als gevolg van 130 km/h verbeteren.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging van gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op de door inspreker aangehaalde trajecten geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. De maximale geluidruimte voor de autosnelweg wordt bepaald door een wettelijk vastgesteld geluidsproductieplafond. Dit is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Enerzijds dient bij ontwikkelingen in de omgeving van de autosnelweg rekening te worden gehouden met deze geluidsproductieplafonds. Anderzijds mogen ontwikkelingen op of aan de autosnelweg niet leiden tot overschrijding van de geluidsproductieplafonds. Uit onderzoek blijkt dat de snelheidsverhoging past binnen de beschikbare geluidruimte van de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Voor ontwikkelingen in de omgeving heeft de snelheidsverhoging dan ook geen negatieve consequenties. De voor de autosnelweg toegestane maximale geluidsproductie, het geluidsproductieplafond, wordt immers niet overschreden.

Het kan dat op langere termijn, door bijvoorbeeld groei van verkeer, de situatie zich voordoet dat het geluidsproductieplafond overschreden dreigt te worden. In dat geval moet de wegbeheerder geluidreducerende maatregelen treffen om die overschrijding te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld aanleg van een stiller wegdek zijn. Alleen indien geluidbeperkende maatregelen op overwegende bezwaren stuiten, kan de beheerder de minister verzoeken om een verhoging van het geluidsproductieplafond te starten.

Dit is een formele procedure waarbij belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Indien er vóór 1 juli 2012 een bestemmingsplanprocedure zou zijn gestart voor (delen van) de Greenport Venlo, kan de snelheidsverhoging inderdaad effect hebben op de ruimte voor ontwikkeling omdat de procedure ingevolge het overgangsrecht dan volgens de oude systematiek van de Wet geluidhinder wordt voortgezet. Maar dat effect zal zeer beperkt zijn (gezien de beperkte toename van de geluidsproductie door de snelheidsverhoging). Bovendien: als de ontwikkeling vooral bedrijfsmatige functies betreft, dan zijn dit geen geluidgevoelige objecten en speelt dit punt niet.

Tot slot wordt benadrukt dat de geluidruimte die beschikbaar is voor (de geluidemissie van) dergelijke bedrijfsmatige functies, niet "ingenomen" kan worden door een toename van het geluid vanwege de autosnelweg. Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vindt gescheiden van elkaar plaats.

Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij zienswijze II-014-03.

Door het verhogen van de maximumsnelheid zal de geluidstraling van de snelwegen op het gebied toenemen. Hierdoor wordt er geluidruimte om de gebiedsontwikkeling Klavertje 4/Greenport Venlo tot stand te brengen, ontnomen. In de gebiedsontwikkeling is een toename van geluid door het realiseren van werklandschappen, het realiseren van nieuwe wegen en een toename van het verkeer door deze ontwikkeling reeds voorzien. De ruimte is maximaal nodig om de economische ambities, die ook door de Rijksoverheid als belangrijk worden gezien, te kunnen realiseren. Dit geldt voor zowel de A67 (van afslag Helden (38) tot en met knooppunt Zaarderheiken), als de A73 (knooppunt Zaarderheiken tot en met afslag Horst (11)).

II-014-02

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. Een algemene belangenafweging en een afweging tussen doorstroming en verkeersveiligheid is op nationaal niveau door de minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Door invoering van 130 km/h wordt de reistijd verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag; dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg (en aansluitingen), het aantal files en de filezwaarte. Dit is gebleken uit de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h. De maatregel blijkt juist een positief effect te hebben op de bereikbaarheid. Reden hiervoor is dat de snelheid van het personenautoverkeer toeneemt, waardoor de reistijd afneemt. Ook de bereikbaarheid van Klavertje 4/Greenportlane Venlo zal als gevolg van 130 km/h verbeteren.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek.

Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

De maximale geluidruimte voor de autosnelweg wordt bepaald door een wettelijk vastgesteld geluidsproductieplafond. Dit is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet

milieubeheer. Enerzijds dient bij ontwikkelingen in de omgeving van de autosnelweg rekening te worden gehouden met deze geluidsproductieplafonds. Anderzijds mogen ontwikkelingen op of aan de autosnelweg niet leiden tot overschrijding van de geluidsproductieplafonds. Uit onderzoek blijkt dat de snelheidsverhoging past binnen de beschikbare geluidruimte van de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Voor ontwikkelingen in de omgeving heeft de snelheidsverhoging dan ook geen negatieve consequenties. De voor de autosnelweg toegestane maximale geluidsproductie, het geluidsproductieplafond, wordt immers niet overschreden.

Het kan dat op langere termijn, door bijvoorbeeld groei van verkeer, de situatie zich voordoet dat het geluidsproductieplafond overschreden dreigt te worden. In dat geval moet de wegbeheerder geluidreducerende maatregelen treffen om die overschrijding te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld aanleg van een stiller wegdek zijn. Alleen indien geluidbeperkende maatregelen op overwegende bezwaren stuiten, kan de beheerder de minister verzoeken om een verhoging van het geluidsproductieplafond te starten. Dit is een formele procedure waarbij belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Indien er vóór 1 juli 2012 een bestemmingsplanprocedure zou zijn gestart voor (delen van) de Greenport Venlo, kan de snelheidsverhoging inderdaad effect hebben op de ruimte voor ontwikkeling omdat de procedure ingevolge het overgangsrecht dan volgens de oude systematiek van de Wet geluidhinder wordt voortgezet. Maar dat effect zal zeer beperkt zijn (gezien de beperkte toename van de geluidsproductie door de snelheidsverhoging). Bovendien: als de ontwikkeling vooral bedrijfsmatige functies betreft, dan zijn dit geen geluidgevoelige objecten en speelt dit punt niet.

Tot slot wordt benadrukt dat de geluidruimte die beschikbaar is voor (de geluidemissie van) dergelijke bedrijfsmatige functies, niet "ingenomen" kan worden door een toename van het geluid vanwege de autosnelweg. Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vindt gescheiden van elkaar plaats.

Voor ontwikkelingen als het Klavertje 4-gebied is de potentieel beschikbare stikstofdepositie ruimte maximaal nodig om de gebiedsontwikkeling en economische groei te kunnen realiseren. Door hogere snelheden op zowel de A67 als de A73 in en nabij het plangebied, zal er meer stikstof worden uitgestoten (of de afname minder groot zijn). Hierdoor neemt de stikstofdepositie op de Natura2000-gebieden in de nabije omgeving toe (dan wel zal een minder omvangrijke afname kennen). Hierdoor ontstaat de kans dat grote delen van de gebiedsontwikkeling niet meer mogelijk zullen zijn, of zelfs reeds lopende procedures worden vertraagd of vastlopen.

De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan worden ondersteund door ter plaatse van het plangebied Klavertje 4 de snelheid te verlagen naar 100km/h. Inspreker wil gezamenlijk onderzoeken of dit mogelijk is en wat de concrete effecten hiervan zijn voor de ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4. Als snelheidsverlaging niet mogelijk is, verzoekt inspreker het huidige snelheidsregime te handhaven.

II-014-03

Naar aanleiding van deze zienswijze is beoordeeld of de door inspreker genoemde ontwikkeling relevant is in het kader van beoordeling op cumulatieve effecten, zoals deze is uitgevoerd voor de Natura 2000 gebieden die zich in de invloedssfeer van de wegtrajecten bevinden waar een snelheidsverhoging wordt doorgevoerd. Op basis daarvan is geconstateerd dat cumulatie enkel relevant kan zijn over de band van een toename aan verkeer op de A73 en anderzijds op de A67. Hiervoor zijn de natuurtoetsen voor Boschhuizerbergen en respectievelijk Deurnsche- en Mariapeel relevant. Voor beide gebieden bestaat de natuurtoets uit een voortoets en is daarin geconcludeerd dat vanwege de tijdelijke en beperkte toename, alsmede

verminderde afname geen sprake zal zijn van negatieve effecten op de voor stikstof, dan wel geluid gevoelige habitats, dan wel soorten. Aangezien cumulatie in het licht van artikel 19f alleen aan de orde kan zijn indien sprake is van een negatief effect tengevolge van in dit geval de snelheidsverhoging, is een beoordeling op cumulatie niet aan de orde.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Er is geen aanleiding te participeren aan de door inspreker bedoelde onderzoeken.

Door de ruimtelijk economische ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied zal er meer verkeer worden aangetrokken. Door verhoging van de maximumsnelheden zal de capaciteit bij aansluitingen afnemen door snelheidsverschillen. Volgens de mobiliteits-/verkeerskundige verkenningen voor Klavertje 4/ Greenport Venlo zitten daar juist de congestiegevoelige knelpunten die binnen afzienbare tijd zullen optreden. In de voorgenomen besluiten wordt de verlaging van de maximumsnelheid juist net na of voor het gebied Klavertje 4 beëindigd. Inspreker vindt dat de de ruimtelijk economische ontwikkeling van Klavertje 4/ Greenport Venlo onvoldoende bij de afweging is betrokken. De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan juist ondersteund/ versneld worden door ter plaatse van het plangebied Klavertje 4 de snelheid te verlagen naar 100 km/h.

II-014-04

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. Een algemene belangenafweging en een afweging tussen doorstroming en verkeersveiligheid is op nationaal niveau door de minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Door invoering van 130 km/h wordt de reistijd verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag; dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg (en aansluitingen), het aantal files en de filezwaarte. Dit is gebleken uit de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h. De maatregel blijkt juist een positief effect te hebben op de bereikbaarheid. Reden hiervoor is dat de snelheid van het personenautoverkeer toeneemt, waardoor de reistijd afneemt. Ook de bereikbaarheid van Klavertje 4/Greenportlane Venlo zal als gevolg van 130 km/h verbeteren. ("Onderzoek invoering 130 km/h, 28 november 2011, ter inzage bij RWS) De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september in te voeren snelheidsverhoging, gezien het onderliggende onderzoek, verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Op de A67 vanaf knooppunt Leenderheide tot aan Someren (afslag 35) mag continu 120 km/h worden gereden vanwege omliggende natuurgebieden (verkeersbesluit II); vervolgens enkele kilometers 130 km/h tussen Someren (afslag 35) tot aan de afslag Asten (afslag 36); vanaf afslag Asten tot aan het begin van het Klavertje 4-gebied (afslag Helden, 38) dynamisch 120km/h of 130km/h (verkeersbesluit III); binnen het Klavertje 4-gebied tot aan Knooppunt Zaarderheiken 130 km/h. In dit tracé zal afslag 39 juist extra druk geven op de A67 wat qua veiligheid en capaciteit zeer ongewenst is. Ook de extra stikstofdepositie die ontstaat door het verhogen van de snelheid tussen Helden (38) en Zaarderheiken werkt belemmerend voor de ontwikkeling van het Klavertje 4 gebied. Vervolgens mag vanaf Zaarderheiken tot aan de Duitse grens weer 120 km/h worden gereden vanwege aanwezige natuurwaarden (verkeersbesluit II). Inspreker vindt het een inconsistent beeld geven op de gehele A67 en stelt voor een van de drie volgende wijzigingen op te nemen in het verkeersbesluit:

- a. Nr 218 in Verkeersbesluit II de westelijke begrenzing van het ingaan/ beëindigen van deze regeling niet in te laten gaan op Knooppunt Zaarderheiken, maar op afslag Helden (38).**
- b. Of, nr 336 in Verkeersbesluit III de oostelijke begrenzing van het ingaan/ beëindigen van deze regeling niet in te laten gaan op afslag Helden (38) maar op Knooppunt Zaarderheiken.**
- c. Of een combinatie van beiden is mogelijk waarbij voor het geheel vanaf Asten tot en met Duitse grens één regime geldt (dynamisch of structureel 120 km/h).**

Inspreker heeft voor deze voorstellen de exacte omschrijving voor in de bijlage tabellen opgenomen.

Voor de optimale ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4 vindt inspreker overigens niet deze oplossingen maar een verlaging van de snelheid naar 100 km/h beter. Het gebied en haar economische spin-off kan dan een sterke vlucht nemen door het gebruik van de ontstane milieuruimte in lopende projecten en procedures.

II-014-05

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. In het onderzoek naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op het gebied van verkeersveiligheid zijn geen knelpunten gesignaleerd op het wegvak Leenderheide-Zaarderheiken. Daarnaast zijn er wel knelpunten gesignaleerd op het gebied van natuur op de wegvakken Leenderheide-Someren en Asten-Helden. Een verlaging van de maximumsnelheden is in dit kader niet overwogen.

Daarnaast wordt het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengtes van de trajecten Someren-Asten en Helden-Zaarderheiken zijn voldoende om aan het begrip consistentie te voldoen.

Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij bovenstaande zienswijze II-014-03.

Op grond van het bovenstaande bestaat daarom geen aanleiding het voorstel van inspreker over te nemen.

Vanuit milieukundige-, veiligheids- en capaciteitsoverwegingen stelt inspreker voor om in het Verkeersbesluit II de A73 (Swalmen - knooppunt Tiglia) op te rekken tot Afslag 11, Horst. Daarvoor heeft inspreker in zijn zienswijze een voorstel opgenomen voor aanpassing van de regel in bijlage II.

Voor de optimale ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4 vindt inspreker overigens niet deze oplossingen maar een verlaging van de snelheid naar 100 km/h beter. Het gebied en haar economische spin-off kan dan een sterke vlucht nemen door het gebruik van de ontstane milieurimte in lopende projecten en procedures.

II-014-06

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. In het onderzoek naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op het gebied van verkeersveiligheid zijn geen knelpunten gesignaleerd op het wegvak Zaarderheiken-Venray waarvan Zaarderheiken-Horst deel van uitmaakt. De maximumsnelheid op het traject Tiglia-Zaarderheiken is zowel voor als na 1 september 100 km/h. De door inspreker aangedragen maximumsnelhedenverhoging op het traject Tiglia-Zaarderheiken is vanwege veiligheid niet mogelijk. In dit kader is een maximumsnelhedenverlaging naar 100 km/h in het gebied Greenport Venlo/Klavertje 4 niet overwogen.

Daarnaast wordt het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengte van het traject Zaarderheiken-Venray is voldoende om aan dit uitgangspunt te voldoen.

Inspreker licht graag zijn visie persoonlijk toe, zodat de voorgenomen Verkeersbesluiten II en III een nog betere onderbouwing krijgen. Tevens wil inspreker gezamenlijk onderzoeken welke milieukundige en economische effecten een eventuele verlaging van de maximumsnelheid in het plangebied Klavertje 4 zal hebben.

II-014-07

Inmiddels heeft op 23 augustus 2012 een bijeenkomst plaatsgevonden, waar inspreker de zienswijze heeft toegelicht. Er is thans geen aanleiding te participeren aan de door inspreker bedoelde onderzoeken teneinde te onderzoeken welke milieukundige effecten een eventuele verlaging van de maximumsnelheid in het plangebied Klavertje 4 zal hebben.

Inspreker vindt dat het traject N31/A31 Marssum - Dronryp ontbreekt in het ontwerp-verkeersbesluit II. Een snelheidsverhoging van 120 naar 130 km/h is ontoelaatbaar vanwege de geluidbelasting op de woningen dicht bij de weg. Bovendien zal vanaf december 2014 "de Haak"; het traject van

de "Waldwei" naar Marsum worden omgevormd naar een vierbaans snelweg. Naar verwachting zal de verkeersintensiteit toenemen. Doorgaand verkeer vanaf de afsluitdijk richting Groningen gaat dan niet meer over Sneek-Joure-Heerenveen-Drachten maar over de A31 - Leeuwarden - Drachten. Deze toename komt bovenop de groei die het verkeer al heeft doorgemaakt en die groter is dan de verkeersprognoses enige decennia geleden voorzagen (bij de aanleg van de A31 van Dronrijp naar Harlingen). De geluidbelasting op de woningen langs de weg is waarschijnlijk al hoger dan wettelijk is toegestaan. Vanaf de Waldwei (vanaf Drachten) is de maximale snelheid 100 km/h tot en met het traject "de Haak". Inspreker stelt voor vanaf Marsum tot Dronryp (hm 31.0 km) 120 of beter 100 km/h aan te houden en vanaf hm 31.0 130 km/h toe te staan. Daar liggen de woningen op grotere afstand van de weg en zijn er geluidwallen aangebracht.

II-015

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen. Op grond van voornoemde overwegingen wordt de snelheidsovergang richting Marsum gehandhaafd.

Over het grondgebied van de inspreker lopen de snelwegen A50 en A73. De inspreker dient een zienswijze in als nadere onderbouwing op onze pro forma zienswijzen. De zienswijze gaat over het traject van de A50 van knooppunt Ewijk tot knooppunt Paalgraven. Inspreker conformeert haar zienswijzen aan die van twee andere insprekers, die voorstellen om de huidige maximumsnelheid van 120 km/h te continueren voor het traject van de A73 van de Maasbrug bij Cuijk tot knooppunt Neerbosch. De inspreker betreurt het dat de wijziging van het snelheidsregime niet vooraf aan de regionale partners is voorgelegd om tot een gezamenlijk gedragen maatregel te komen.

II-016-01

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag, dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%. De snelheidsverhoging naar 130 geschiedt door de aanpassing van een wettelijke regeling: het RVV. Een integrale belangenafweging is op nationaal niveau door de Minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Aangezien er geen sprake is van noemenswaardige verkeersaantrekkende werking op het onderliggend wegen net, heeft geen nader overleg met de gemeenten plaatsgevonden.

De gemeente Wijchen wordt doorsneden door de A50 en verschillende woongebieden zijn op korte afstand gelegen van de A50. Bewoners van met name de kernen Hernen en Niftrik ondervinden daardoor geluidshinder en een verhoging van de maximumsnelheid zal zorgen voor een toename daarvan. De verhoging van de maximumsnelheid is volgens de inspreker niet in het belang van de inwoners van de gemeente Wijchen.

De gemeente Wijchen werkt sinds enkele jaren samen met de gemeenten Bernheze, Landerd en Oss om de geluidshinder, afkomstig van de rijkswegen A50 en A59, in beeld te brengen en om te bevorderen dat geluidwerende maatregelen worden getroffen. DGMR heeft onderzoek verricht naar de geluidshinder van de A50 en A59; rapportnummer V.2008.1650.11.R002, d.d. 30 juni 2010. Dit rapport is op 26 april 2011 aangeboden aan de voorzitter van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu en op 3 januari 2012 per brief aan de minister van I&M verzonden. Uit dit onderzoek van DGMR blijkt de geluidbelasting ten gevolge van de A50 (en de A59) significant hoger te zijn dan blijkt uit gangbare berekeningsmethoden. De hogere geluidbelastingen hebben gevolgen voor het aantal woningen in een geluidbelastingklasse en daarmee ook de mate van hinder die ondervonden wordt.

Het asfalt, binnen de gemeente Wijchen ligt er dicht asfalt beton op de A50, heeft een onvoldoende geluidsreducerende capaciteit. Met het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u, zonder aanvullende maatregelen, zal de hinder verder toenemen. Hierin ziet de inspreker de voornaamste reden om zijn zienswijze kenbaar te maken aangezien wij van mening zijn dat de geluidmaatregelen allereerst uitgevoerd moeten worden.

De inspreker voert daarbij aan dat met de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 Wet Milieubeheer er geluidsproductieplafonds worden ingevoerd voor wegen in het beheer van het Rijk. Op grond van het genoemd geluidsrapport van DGMR, gebaseerd op de bestaande maximumsnelheid, betwijfelt de inspreker zeer of er überhaupt sprake kan zijn van geluidruimte die verhoging van de maximumsnelheid toelaatbaar maakt. (Dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds dienen gestaafd te worden met werkelijke akoestische metingen. De gemeten werkelijkheid is voor de inspreker belangrijker dan een berekende voorspelling.

Als minimaal noodzakelijke maatregelen voor het terugdringen van de geluidshinder gelden de reeds toegezegde (door toenmalig verkeersminister Eurlings, ah-tk-2009201 0-2743) aanleg van dubbellaags ZOAB op het Wijchense gedeelte van de A50, aanpassingen aan de lasnaden / voegovergangen van de Maasbrug en verhoging van de geluidschermen ter hoogte van Hernen en Niftrik. Uit het genoemd geluidsrapport van DGMR blijkt dat deze geluidschermen akoestisch niet voldoen.

De inspreker verzoekt met klem om alvorens over te gaan tot het verhogen van de maximumsnelheid, de benodigde geluidwerende voorzieningen te treffen om hiermee te bereiken dat de geluidshinder voor de inwoners van Wijchen niet verder toeneemt.

II-016-02

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld

aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, nu en binnen enkele jaren geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) SWUNG-systematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Het dicht asfaltbeton dat nu op de A50 in de Gemeente Wijchen ligt, wordt, zoals u weet, nog dit jaar en begin komend jaar vervangen door ZOAB. Dit betekent een aanzienlijke verbetering van de akoestische kwaliteit van de deklaag en aanzienlijk minder geluidhinder dan in de bestaande situatie ervaren wordt.

Op basis van de genoemde argumenten in inspraakreactie II-16-002 vraagt de inspreker om één of meerdere permanente meetpunten langs deze rijkswegen in te richten om de gevolgen van de snelheidsverhoging objectief vast te stellen.

II-016-03

De Minister houdt zich aan de wettelijk vastgestelde SWUNG-monitoringssystematiek.

De inspreker stelt dat de verhoging van de maximumsnelheid op de A50 en A73 leidt tot hogere concentraties PM 10, NO2 en roet in de gemeente Wijchen. Hierdoor wordt de achtergrondconcentratie in een ruim gebied rondom de snelweg hoger. Daardoor krijgt een groter aantal mensen te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen. De gevolgen hiervan zijn echter wel merkbaar. De inspreker is van mening dat onvoldoende is aangetoond dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit en de fijnstofconcentraties in de gemeente Wijchen binnen de norm blijven.

II-016-04

De luchtkwaliteit is de afgelopen jaren aanzienlijk verbeterd en zal na verwachting nog verder verbeteren. In tegenstelling tot wat inspreker aangeeft, wordt momenteel langs de genoemde wegvakken voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Dit volgt onder meer uit de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie www.nsl-monitoring.nl). Voor roet bestaan geen wettelijke normen, zodat daaraan niet wordt getoetst. Dat wil echter niet zeggen dat niet enige mate van overlast kan worden ervaren door bijvoorbeeld zwart stof op ramen en kozijnen.

Inspreker stelt dat het terugdringen van verkeersslachtoffers is een belangrijk doel, van zowel de landelijke als de decentrale overheden. Afspraken omtrent het beperken van de verkeersongevallen ligt vast in het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020'. Het Rijk en de decentrale overheden hebben afgesproken elke vier jaar de voortgang en het effect van dit beleid te toetsen. Uit de 'Verkeersveiligheidsverkenning 2020' blijkt dat de doelstellingen waarschijnlijk niet gehaald gaan worden, als er niets verandert. Dit wordt onderschreven door de brief van het VNG (VNG-brief Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, FLO/U201201067). Deze zorg wordt door de inspreker gedeeld. Het is dan ook onverklaarbaar dat de maximumsnelheid op autosnelwegen wordt verhoogd, terwijl de veiligheidsdoelstellingen onder druk staan. Een hogere snelheid van het

autoverkeer zorgt voor een hoger snelheidsverschil met het vrachtverkeer. Dit brengt zowel een hogere kans op een ongeval als een exponentieel grotere ernst van het ongeval met zich mee. Dit geldt niet alleen voor de autosnelwegen zelf, want uit uw onderzoek komt naar voren dat verhoging van de maximumsnelheid op de stroomwegen een uitstralingseffect heeft op het onderliggend wegennet. De inspreker is van mening dat de belangen van de gemeentelijke wegbeheerders en betrokken mobiliteitspartners, zoals de Stadsregio Arnhem Nijmegen, niet of onvoldoende zijn meegenomen in deze afweging, terwijl bij een verkeersbesluit een zorgvuldige belangenafweging hoort plaats te vinden.

De gemeente Wijchen, en eveneens onze buurgemeenten, onderschrijven de gedachte van Duurzaam Veilig. Het doel van Duurzaam Veilig is om (ernstige) ongevallen te voorkomen en daar waar dat niet kan de kans op ernstig letsel nagenoeg uit te sluiten. Dit convenant is ondertekend door de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat en uw eigen verkeersveiligheidsbeleid wordt, zover bekend, nog steeds onderschreven. Eén van de kenmerken van Duurzaam Veilig is om via uniforme verkeersregels en weginrichting te zorgen dat de weggebruiker weet wat er van hem/haar verwacht wordt. Door het instellen van diverse maximumsnelheden op autosnelwegen wordt afbreuk gedaan aan de uniformiteit van de verkeersregels. Een voorbeeld hiervan is de A326 die, vanwege de provinciale wegbeheerder, nog steeds binnen het 120 km/h-regime blijft. Ook de A50 zelf krijgt met de voorliggende verkeersbesluiten een diversiteit aan snelheidsregimes. Dit is strijdig met de principes van Duurzaam Veilig. De inspreker is van mening dat bij een zorgvuldige belangenafweging onderzocht moet worden hoe het ontwerp verkeersbesluit zich verhoudt tot het convenant Duurzaam Veilig.

II-016-05

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020.

Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen.

Uit onderzoek blijkt dat, zonder aanvullende maatregelen, een mogelijk effect wordt verwacht van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet. Daarom worden waar nodig verbeteringen in het wegontwerp aangebracht voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid. De invoering van de 130 km/h is niet strijdig met het convenant Duurzaam Veilig. De principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid, en statusonderkenning die in het convenant als leidend zijn afgesproken, worden door de snelheidsverhoging niet overtreden. De autosnelweg met een maximumsnelheid van 130 km/h behoudt zijn onderscheidende functionaliteit, is voldoende homogeen, is herkenbaar, vergevingsgezind en heeft een voor de weggebruiker duidelijke status.

Pal naast de A50 ligt in de gemeente Wijchen het Hernens bos. En de A73 ligt op korte afstand van de Hatertse en Overasseltse Vennen, een belangrijk extensief recreatiegebied en met zijn vennen een uniek natuurgebied. Het vennengebied is met zijn bossen en vennen van belang voor diverse broedvogels. De 42 dB(A)-contour, die maatgevend is voor de meeste voor (geluid)verstoring gevoelige broedvogels, zal bij een hogere maximumsnelheid van 130 km/uur zich verder over het natuurgebied uitstrekken met negatieve gevolgen voor de kwaliteit van het broedgebied van deze vogels.

Tevens zal als gevolg van de toename van de maximumsnelheid de stikstofdepositie in het natuurgebied Hatertse en Overasseltse Vennen verder toenemen. Met name de voor verzuring en eutrofiëring gevoelige vennen en heideterreinen, zullen qua kwaliteit verder inboeten, omdat de huidige stikstofdepositie al ruim boven de kritische depositiewaarde ligt. Op dit moment wordt gewerkt aan de uitvoering van het Gebiedsplan Hatertse en Overasseltse Vennen. Dit plan is opgesteld om de verdroging van gebieden op de door het Rijk vastgestelde TOP-lijst een halt toe te roepen. De inspreker stelt dat een toename in de stikstofdepositie een deel van de effecten van de uitvoering van het plan teniet doet.

II-016-06

De Hatertse en Overasseltse Vennen maken deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken van de (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.

De A73, A12, A15 en A50 zijn van vitaal belang voor de bereikbaarheid van de regio. De wegbeheerders binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen werken dan ook steeds samen om de infrastructuur op elkaar af te stemmen. Daarbij is een betrouwbare doorstroming en uniforme inrichting van de autosnelwegen een gezamenlijk belang. Er heeft dan ook afstemming plaatsgevonden tussen de buurgemeenten, in zowel de provincie Gelderland als Noord-Brabant.

II-016-07

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker.

Inspreker mist de A17, traject knooppunt Klaverpolder - knooppunt De Stok in verkeersbesluit II.

Als gevolg van de ligging van het bovenregionale Industrieterrain Moerdijk aan de A17 rijdt er veel vrachtverkeer over deze tweebaansweg. Bij een verhoging van de snelheid zal het verschil in snelheid tussen de verkeersstromen toenemen, dit levert meer onveilige situaties op. Daarnaast zorgen de verscheidene korte in- en uitvoegstroken voor extra verkeersonveilige situaties. Dit vindt inspreker niet acceptabel. In het Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h (bijlage bij Kamerstuk 32646, nr. 13) en brief van minister Schultz aan de Tweede Kamer, 26 juni 2012, wordt geconstateerd dat dit traject voor de invoering van de verhoging van de maximumsnelheid dient te worden aangepast.

Het is inspreker nog niet duidelijk welke maatregelen exact getroffen gaan worden. Dit traject is ook niet opgenomen in ontwerp-verkeersbesluit I. Inspreker verzoekt dringend dit traject op te nemen in verkeersbesluit II.
II-017-01

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen. Dit wegtraject is reeds veilig, maar om het nog veiliger te maken zijn er op dit wegtraject voor 1 september 2012 een aantal verkeersmaatregelen (plaatsing van geleiderail) genomen. Om het invoegen/uitvoegen te verbeteren worden in- en uitvoegstroken verlengd danwel aangepast.

Inspreker mist de A59, traject knooppunt Noordhoek - knooppunt Sabina in verkeersbesluit II.

In de huidige situatie (met de maximumsnelheid van 120 km/h) ontvangt inspreker reeds klachten over geluidsoverlast van inwoners van de kern Fijnaart. De geluidbelasting in de situatie na de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h zal op dit traject toenemen. Inspreker vraagt zich af of dit binnen de nieuw gestelde geluidsproductieplafonds plaats kan vinden. Graag ontvangt inspreker een (uitgebreide) uitleg omtrent dit verwachte effect. Vóórdat hierover duidelijkheid bestaat, verwacht inspreker dat de maximumsnelheid gehandhaafd wordt op de huidige 120 km/h.

II-017-02

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht. Uit de onderzoeken is naar voren gekomen dat bij een maximumsnelheid van 130 km/h op en langs dit deel van de A59 wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en de geluidsproductieplafonds.

Komen vast te staan is dat de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid op dit weggedeelte slechts tot een zeer geringe toename van de geluidbelasting zal leiden, te weten tussen 0,1 dB - 0,3 dB.

In verband hiermee zal, gelet op de werkruimte van het geluidsproductieplafond, de verhoging van de maximumsnelheid zeker niet leiden tot een overschrijding van de wettelijke norm. In het onderzoek is gebruik gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en de wettelijke normen zoals die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Voor geluid is getoetst aan de nieuwe wetgeving voor geluid (SWUNG), zoals die is opgenomen in de Wet milieubeheer. In SWUNG worden met geluidsproductieplafonds grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG een systematiek die jaarlijks de geluidsproductie monitort. Dit zorgt ervoor dat omwonenden beter beschermd worden dan onder de Wet geluidhinder. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten de geluidsproductieplafonds.

Dit houdt in dat er, met de voorziene maximum rijsnelheden, op het door u aangehaalde traject geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidsreducerende maatregelen.

Mocht in een later jaar alsnog geluidsproductieplafonds worden bereikt, dan worden geluidsreducerende maatregelen overwogen. Of deze maatregelen gerealiseerd worden, is afhankelijk van de toets op de doelmatigheid.

Inspreker mist de A29, traject knooppunt Hellegatsplein - gemeentegrens Moerdijk met Steenberg in verkeersbesluit II. Buiten de verhoging van de maximumsnelheid maakt inspreker zich reeds zorgen over het geluidniveau langs de A29 in de situatie na de doortrekking van de A4 bij Steenberg. Dit wordt een snelle verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen. Hierdoor stijgen de verkeersbewegingen enorm, met een verhoging van de geluidbelasting als bijkomend effect, met name bij de kern Heijningen. Door de verhoging van de snelheid wordt deze belasting nog hoger. Dit is voor ons niet acceptabel. Inspreker verzoekt dringend dit traject op te nemen in verkeersbesluit II.

II-017-03

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht. Uit de onderzoeken is naar voren gekomen dat bij een maximumsnelheid van 130 km/h op en langs dit deel van de A29 wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en de geluidsproductieplafonds. In het onderzoek is gebruik gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en de wettelijke normen zoals die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Met behulp van het Landelijk Modelstelsel (LMS) zijn verkeersbewegingen en intensiteiten berekend (rapport "Verkeerskundige analyse 130 km/h basisvariant LMS" van 4Cast in opdracht van RWS, september 2011). In dit onderzoek is naast de verhoging van de maximumsnelheden rekening gehouden met de doortrekking van de A4. Voor geluid is getoetst aan de nieuwe wetgeving voor geluid (SWUNG), zoals die is opgenomen in de Wet milieubeheer. In SWUNG worden met geluidsproductieplafonds grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG een systematiek die jaarlijks de geluidsproductie monitort. Dit zorgt ervoor dat omwonenden beter beschermd worden dan onder de Wet geluidhinder. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten de geluidsproductieplafonds. Dit houdt in dat er, met de voorziene maximum rijsnelheden, op het door u aangehaalde traject geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidsreducerende maatregelen. Mocht blijken dat in 2014 of in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, dan treedt de (hierboven beschreven) SWUNG-systematiek in werking.

Inspreker vindt dat het traject A73 van hm 93,2 (Maasbrug bij Cuijk) tot hm 103,4 (knooppunt Neerbosch) moet worden opgenomen in ontwerp-verkeersbesluit II.

De A73 loopt vlak langs de wijk Dukenburg met 23.000 inwoners. Inspreker is juist al langer bezig om de huidige snelheid van 120 naar beneden te krijgen tot 100 of liever 90 km/h in verband met de vaak bestaande grote geluidsoverlast, waar sprake van is (zie brief van 16 januari 2012, als bijlage toegevoegd). Inspreker geeft een aantal redenen hiervoor aan in zijn zienswijze.

II-018-01

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd.

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een systematiek die jaarlijks de geluidsproductie monitort.

Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, nu en binnen enkele jaren geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) SWUNG-systematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen. Het traject Maasbrug bij Cuijk t/m knooppunt Neerbosch vormt derhalve geen onderdeel van dit verkeersbesluit.

Inspreker bestrijdt de berekeningen waaruit geconcludeerd wordt dat er in de wijken langs de A73 bij Nijmegen geen norm overschrijdingen van geluid of fijnstof plaatsvinden. Ten onrechte is geen rekening gehouden met het aantal vrachtwagens dat harder rijdt dan is toegestaan. Uit het TNO-rapport (Emissiefactoren van licht wegverkeer bij maximumsnelheid van 130 km/h op autosnelwegen) blijkt dat: de emissie van NO_x, met 20% toeneemt en de emissie van NO₂ met 22%; in de toekomst de extra emissie van licht wegverkeer ten gevolge van de maximumsnelheid van 130 km/h 20% hoger is dan bij 120 km/h; de stikstofemissie van vrachtverkeer ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid van 120 naar 130 km/h niet zal toenemen omdat in het rapport ervan uitgegaan is dat bij vrachtverkeer het rijgedrag niet significant verandert. Deze laatste veronderstelling zal aan de hand van de lusdata worden gecontroleerd. Inspreker concludeert dat vooralsnog slechts sprake is van een veronderstelling en verwacht, zeker tussen 19:00 en 06:00 uur, wanneer 130 km/h is toegestaan, dat ook vrachtverkeer harder zal rijden met als gevolg een extra emissie.

Met een beroep op de wet openbaarheid van bestuur eist inspreker inzage in de exacte berekeningswijze waarop de conclusie stoelt dat de normen niet overschreden worden bij Dukenburg. Aangezien er volgens informatie van inspreker een meetlus ligt op de A73 bij Dukenburg wil hij metingen zien, liefst gebaseerd op deze meetlus, van de aantallen vrachtwagens en hun werkelijke snelheid om zo te kunnen verifiëren of de aanname van de snelheid van vrachtwagens klopt op de A73 bij Dukenburg: nu en na een eventuele snelheidsverhoging. Op grond van deze metingen kan inspreker dan een contra-expertise laten uitvoeren en beslissen om eventueel verder bezwaar aan te tekenen.

II-018-02

Om het effect van de snelheidsverhoging op het Nederlandse wegennet op de luchtkwaliteit in beeld te brengen, moeten berekeningen worden uitgevoerd. Met metingen kan immers alleen achteraf het effect op de luchtkwaliteit bepaald worden. Voor de berekeningen zijn de reken- en onderzoeksmethoden gebruikt zoals omschreven in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, die onderdeel uitmaakt van de Wet milieubeheer. De maximumsnelheid voor vrachtverkeer verandert niet, dus kan geen ander uitgangspunt worden gehanteerd dan dat het rijgedrag van vrachtautochauffeurs niet significant verandert. Daarbij zijn veel vrachtauto's voorzien van een snelheidsbegrenzer, waardoor een snelheidsverhoging niet mogelijk is. Om inzicht te krijgen in de effecten van 130 km/h is op een aantal trajecten geëxperimenteerd met een (dynamische) maximumsnelheid van 130 km/h. Uit de evaluatie van deze experimenten is

gebleken dat de rijsnelheid van vrachtverkeer nagenoeg gelijk blijft bij verhoging van de maximumsnelheid voor personenauto's naar 130 km/h. Naast dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De onderzoeksrapporten die de conclusie onderbouwen dat bij Dukenburg de normen niet worden overschreden, zijn in te zien op de website www.centrumpp.nl en hebben ter inzage gelegen bij de hoofdkantoren van alle regionale diensten van Rijkswaterstaat. Gedurende de beroepsprocedure van 6 weken na 1 september liggen de rapporten wederom ter inzage op deze hoofdkantoren.

Het verzoek op de Wet openbaarheid van bestuur zal middels de daartoe geëigende procedure worden afgehandeld.

Het besluit voor snelheidsverhoging houdt geen rekening met het specifieke wegennet bij Dukenburg en Nijmegen waar de A73 op aansluit. Met de regiopartners is hierover geen overleg geweest. Door de snelheidsverhoging zal het aantal ongelukken in de wijken toenemen. Uit onderzoek van het ministerie komt naar voren dat verhoging van de maximumsnelheid op de stroomwegen een uitstralingseffect heeft op het onderliggend wegennet. In de onderbouwing van de maatregel zijn deze effecten niet nader onderzocht. Inspreker is van mening dat bij een zorgvuldige belangenafweging onderzocht moet worden hoe het ontwerp verkeersbesluit zich verhoudt tot het convenant Duurzaam Veilig en tot de focus voor de gemeentelijke verkeersveiligheid: de Jonge beginnende bestuurders, Ouderen en Fietsers (VNG-brief Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, FLO/U201201067). Bovendien is er is op de route A73 nabij Nijmegen, nauwelijks sprake van reistijdwinst (maximaal 46 seconden op het gehele traject van 16 kilometer) bij een snelheidsverhoging naar 130. Dit weegt niet op tegen de nadelen die de snelheidsverhoging met zich meebrengt.

II-018-03

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen.

Uit onderzoek blijkt dat, zonder aanvullende maatregelen, een mogelijk effect wordt verwacht van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet.

Daarom worden waar nodig verbeteringen in het wegontwerp aangebracht voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid..

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag. Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

De invoering van de 130 km/h is niet strijdig met het convenant Duurzaam Veilig. De principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid, en statusonderkenning die in het convenant als leidend zijn afgesproken, worden door de snelheidsverhoging niet overtreden. De autosnelweg met een maximumsnelheid van 130 km/h behoudt zijn onderscheidende functionaliteit, is voldoende homogeen, is herkenbaar, vergevingsgezind en heeft een voor de weggebruiker duidelijke status.

Het kleine effect dat kan optreden op het onderliggend wegennet is een intensiteitseffect. Het hoofdwegennet trekt iets meer verkeer aan (van het onderliggend wegennet) wegens de hogere maximumsnelheid. Aangezien autosnelwegen inherent veiliger zijn dan lagere orde wegen leidt dit tot een (geringe) verbetering van de verkeersveiligheid in algemene zin. Een effect op de maximumsnelheid op het onderliggend wegennet is er niet. Het veiligheidsniveau van Maasbrug bij Cuijk t/m knooppunt Neerbosch is relatief hoog, er vallen per voertuigkilometer relatief weinig ongevallen. Ook is het aandeel kritische ontwerpelementen op het betreffende traject relatief laag. Waar nodig wordt het risico vermindert door de infrastructuur verder te verbeteren. Het voorgaande bezien is de verwachting dat de invoering van de 130 km/h geen onevenredig hoge risicotoename met zich meebrengt op dit traject.

Het tracé van de A73 ter hoogte van Nijmegen en Heumen ligt vlak bij park Staddijk, Vogelzang, Teerse Sluispolder en de Overasseltse en Hatertse Vennen, welke deel uitmaken van de Ecologische hoofdstructuur. Er is niet onderzocht welke effecten de verhoging van de maximumsnelheid heeft op deze ecologische zone. Dit is opmerkelijk, aangezien de effecten van de snelheidsverhoging op de A73 Noord (tussen knooppunten Neerbosch en Ewijk, wegtraject 337) op de uiterwaarden van de Waal als reden wordt aangegeven om overdag de maximumsnelheid daar op 120 km/h te houden (Natura 2000). Als verwacht mag worden dat deze effecten over een afstand van ongeveer 2,5 km zo'n impact geven (de gemeente Beuningen ligt tussen de A73 en de uiterwaarden, met kernen en deels geluidwerende voorzieningen), dan maakt inspreker zich ernstig zorgen over de effecten van de snelheidsverhoging op de direct naast de A73 gelegen natuurgebieden Berendonck, Overasseltse- en Hatertse vennen (waar geen enkele beschermende voorziening is getroffen). Voor een zorgvuldige belangenafweging is inspreker van mening dat dit effect onderzocht moet worden.

II-018-04

Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Nu geen sprake is van vernietiging van EHS is een beoordeling op mogelijke effecten op genoemde gebieden niet aan de orde. Volledigheidshalve verdient opmerking dat de bedoelde natuurtoets voor Uiterwaarden Waal betrekking heeft op een Natura 2000 gebied en daarbij de aspecten stikstof en geluid 'cumulatief' zijn beoordeeld voor de A2, de A15 en de A73.

Als gevolg van de toename van de maximumsnelheid op de A73 zal de N-depositie in het natuurgebied Hatertse en Overasseltse Vennen verder toenemen. Met name de voor verzuring en eutrofiëring gevoelige vennen, zullen qua kwaliteit verder inboeten, omdat de huidige N-depositie al ruim boven de KDW ligt. Inspreker vindt dat dit zich niet verhoudt tot de miljoeneninvestering die daar de komende jaren plaats vindt in het kader van het anti-verdrogingsbeleid.

II-018-05

Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Nu geen sprake is van vernietiging van EHS is een beoordeling op mogelijke effecten op genoemde gebieden niet aan de orde.

Inspreker vindt dat het traject van de A73 van hm 93,2 (Maasbrug bij Cuijk) tot hm 103,4 (knooppunt Neerbosch) hoort te worden opgenomen in ontwerp-verkeersbesluit II, continueren van de huidige maximumsnelheid van 120 km/h.

II-019-01

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Uit de onderzoeken die ten grondslag liggen aan dit verkeersbesluit blijkt dat er geen beperkingen zijn op het traject Maasbrug bij Cuijk t/m knooppunt Neerbosch om een maximumsnelheid van 130 km/h in te stellen. Het traject vormt derhalve geen onderdeel van dit verkeersbesluit.

Het wegtraject A73 knooppunt Neerbosch - knooppunt Ewijk is opgenomen in ontwerp-verkeersbesluit III en dient volgens inspreker te worden opgenomen in ontwerp-verkeersbesluit II. Inspreker geeft hiervoor een aantal argumenten en verwijst tevens naar zijn brief d.d. 30 januari 2012, die als bijlage bij de zienswijze is gevoegd.

II-019-02

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A73 tussen de knooppunten Ewijk en Neerbosch niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 120 km/h.

De A73 is samen met de A12, A15 en A50 van vitaal belang voor de bereikbaarheid van de regio en de stad Nijmegen. Daarom werken de verantwoordelijke wegbeheerders steeds meer samen om de infrastructuur op elkaar af te stemmen. Inspreker vindt dat 130 km/h de kans op verstoring verhoogt en niet bijdraagt aan het belang van doorstroming. Een eenduidig snelheidsregime met een zo klein mogelijke kans op verstoring doet dat wel.

De wijziging van het snelheidsregime is niet aan de regionale partners voorgelegd om tot een gezamenlijk gedragen maatregel te komen. Inspreker heeft dat in zijn brief van 30 januari 2012 voorgesteld, maar daaraan is door het ministerie geen gehoor gegeven.

Bij een verkeersbesluit hoort een zorgvuldige belangenafweging plaats te vinden. Inspreker is van mening dat de belangen van de gemeentelijke wegbeheerders (Nijmegen, Heumen, Beuningen en Wijchen) en betrokken mobiliteitspartners zoals de Stadsregio Arnhem Nijmegen niet of onvoldoende zijn meegenomen in deze afweging.

II-019-03

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag. Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%. De snelheidsverhoging naar 130 km/h geschiedt door de aanpassing van een wettelijke

regeling: het RVV. Een integrale belangenafweging is op nationaal niveau door de minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Aangezien er geen sprake is van noemenswaardige verkeersaantrekkende werking op het onderliggend wegennet, heeft geen nader overleg met de gemeenten plaatsgevonden.

Om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen vindt inspreker het geen pas geven dat door het verhogen van de maximumsnelheid het risico op een aanrijding voor de weggebruiker onnodig wordt vergroot. Het gaat daarbij niet alleen om het effect op de A73 zelf, maar vooral om het effect op het onderliggend wegennet. Met het huidige snelheidsregime vinden de meeste snelheidsovertredingen op het onderliggend wegennet plaats op de invalswegen vanaf de A73. Daaraan gerelateerd vinden er ook ongevallen plaats met overstekende fietsers en voetgangers. Uit onderzoek van het ministerie komt naar voren dat verhoging van de maximumsnelheid op de stroomwegen een uitstralingseffect heeft op het onderliggend wegennet. In de onderbouwing van de maatregel zijn deze effecten niet nader onderzocht. Inspreker is van mening dat bij een zorgvuldige belangenafweging onderzocht moet worden hoe het ontwerp-verkeersbesluit zich verhoudt tot het convenant Duurzaam Veilig en tot de focus voor de gemeentelijke verkeersveiligheid: de Jonge beginnende bestuurders, Ouderen en Fietsers (VNG-brief Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, FLO/U201201067).

II-019-04

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen. Uit onderzoek blijkt dat, zonder aanvullende maatregelen, een mogelijk effect wordt verwacht van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet. Daarom worden waar nodig verbeteringen in het wegontwerp aangebracht voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid.

De invoering van de 130 km/h is niet strijdig met het convenant Duurzaam Veilig. De principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid, en statusonderkenning die in het convenant als leidend zijn afgesproken, worden door de snelheidsverhoging niet overtreden. De autosnelweg met een maximumsnelheid van 130 km/h behoudt zijn onderscheidende functionaliteit, is voldoende homogeen, is herkenbaar, vergevingsgezind en heeft een voor de weggebruiker duidelijke status.

Het kleine effect dat kan optreden op het onderliggend wegennet is een intensiteitseffect. Het hoofdwegennet trekt iets meer verkeer aan (van het onderliggend wegennet) wegens de hogere maximumsnelheid. Aangezien autosnelwegen inherent veiliger zijn dan lagere orde wegen leidt dit tot een (geringe) verbetering van de verkeersveiligheid in algemene zin. Een effect op de maximumsnelheid op het onderliggend wegennet is er niet.

Het tracé van de A73 ter hoogte van Nijmegen en Heumen ligt vlak bij park Staddijk, Vogelzang, Teerse Sluispolder en de Overasseltse en Hatertse Vennen, die deel uitmaken van de Ecologische hoofdstructuur. Er is niet onderzocht welke effecten de verhoging van de maximumsnelheid heeft op deze ecologische zone. Dit is opmerkelijk, aangezien de effecten van de snelheidsverhoging op de A73 Noord (tussen knooppunten Neerbosch en Ewijk, wegtraject 337) op de uiterwaarden van de Waal als reden wordt aangegeven om overdag de maximumsnelheid daar op 120 km/h te houden (Natura 2000). Als verwacht mag worden dat deze effecten over een afstand van ongeveer 2,5 km zo'n impact geven (de gemeente Beuningen ligt tussen de A73 en de uiterwaarden, met kernen en deels geluidwerende voorzieningen), dan maakt inspreker zich ernstig zorgen over de effecten van de snelheidsverhoging op de direct naast de A73 gelegen natuurgebieden Berendonck, Overasseltse- en Hatertse vennen (waar geen enkele beschermende voorziening is getroffen). Voor een zorgvuldige belangenafweging is inspreker van mening dat dit effect onderzocht moet worden.

II-019-05

Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Nu geen sprake is van vernietiging van EHS is een beoordeling aan mogelijke effecten op genoemde gebieden niet aan de orde.

Volledigheidshalve verdient opmerking dat de bedoelde natuurtoets voor Uiterwaarden Waal betrekking heeft op een Natura 2000 gebied en daarbij de aspecten stikstof en geluid 'cumulatief' zijn beoordeeld voor de A2, de A15 en de A73.

In de brief van 30 januari 2012 (zie bijlage) heeft inspreker zijn zorg geuit over het toenemende verkeersgeluid en daarmee de extra gezondheidsschade door toenemende geluidhinder bij omwonenden. De nieuwe geluidsproductieplafonds beschermen, in elk geval voor de komende 10 tot 15 jaar, juist niet beter tegen het toenemende verkeerslawaaï. De geluidsproductie op de A73 en A15 mogen volgens de nieuwe geluidregelgeving volgens SWUNG 1 eerst nog zonder meer toenemen met 1,5 dB voordat er actie (maatregelen) wordt ondernomen. Deze toename van 1,5 dB komt overeen met het extra geluid bij een verkeerstoename van ruim 40%. Met de invoering van 130 km/h wordt gebruik gemaakt van de extra geluidruimte die de SWUNG-regelgeving biedt. Dit betekent dat omwonenden met nog meer geluidhinder te maken gaan krijgen. Inspreker vindt dit onaanvaardbaar.

II-019-06

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een systematiek die jaarlijks de geluidsproductie monitort.

Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, nu en binnen enkele jaren geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) SWUNG-systematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Inspreker deelt het inzicht dat de effectiviteit van dubbellaags ZOAB, althans als het gaat over de te behalen geluidreductie bij 130 km/h, niet wezenlijk anders is dan bij 120 km/h. Dat is echter niet wat inspreker betoogde in zijn brief van 30 januari 2012 (zie bijlage). Voor de A73 heeft inspreker 2,2 miljoen euro geïnvesteerd. Doel was om hiermee te komen tot een 2 dB lagere geluidbelasting voor omwonenden van de A73 dan het geval zou zijn geweest bij het standaard enkellaags ZOAB zoals Rijkswaterstaat dat toepast. Hierbij heeft de verhouding tussen het investeringsbedrag en het behalen van voldoende geluidreductie een belangrijke rol gespeeld. Die extra akoestische winst wordt door de snelheidsverhoging voor een deel weer te niet gedaan. Daarmee is er sprake van een daling van het rendement op deze forse investering. Inspreker blijft daarom bij zijn verzoek om gedeeltelijke teruggave van de gemeentelijke bijdrage.

II-019-07

De Dienst Oost-Nederland van Rijkswaterstaat heeft in 2007 in opdracht van de gemeente Nijmegen als "bovenwettelijke" maatregel extra dubbellaags ZOAB aangelegd op de A73 bij Nijmegen. Uw gemeente heeft hiervan de meerkosten voor haar rekening genomen.

Naar aanleiding van de stellingen in uw brief op dit onderwerp merk ik in de eerste plaats op, dat de snelheidsverhoging op de A73 de effectiviteit van het dubbellaags ZOAB ter plaatse onaangetaast laat: er is nog steeds sprake van een positief akoestisch effect ten opzichte van de situatie met enkellaags ZOAB.

De omstandigheid dat wijziging van het rijksbeleid -in dit geval in de vorm van verhoging van de maximumsnelheid- akoestische gevolgen heeft is geen reden om de kosten voor de aanleg van dubbellaags ZOAB, die de gemeente in 2007 voor haar rekening heeft genomen, geheel of gedeeltelijk terug te betalen.

Zoals inspreker stelde in zijn brief d.d. 30 januari 2012 (zie bijlage) druist de verhoging van de maximumsnelheid in tegen het huidige landelijke, provinciale en lokale beleid en de gezamenlijke verantwoordelijkheid om knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit op te lossen. Het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgesteld als gezamenlijk product van de provincies, het Ministerie van I&M, Rijkswaterstaat en de betrokken regio's en gemeenten. De voorgenomen 130 km-maatregel doet eenzijdig afbreuk aan de in het NSL gedane investeringen op deze terreinen en doorkruist de gezamenlijke aanpak via het NSL. Inspreker blijft bij zijn eerdere bedenkingen in de genoemde brief. Het voldoen aan grenswaarden waarop het besluit is gebaseerd, biedt onvoldoende bescherming tegen gezondheidseffecten. Deze treden namelijk ook op onder de grenswaarden. Ter bescherming van de burgers verzoekt inspreker op de A73 de huidige maximumsnelheid van 120 km/h te continueren.

II-019-08

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject, zodat ook de doelstellingen van het NSL niet in gevaar worden gebracht. De snelheidsverhogingen worden ook meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het NSL, zodat er op wordt toegezien dat grenswaarden tijdig en blijvend worden gehaald.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd, ook op en langs de ringwegen van de grote steden. Dat komt onder meer doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continue vernieuwt, wordt het verkeer dus schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen.

De verhoging van de maximumsnelheid doet geen afbreuk aan de in het NSL gedane investeringen, aangezien deze niet leidt tot nieuwe knelpunten langs het hoofdwegennet en geen of hooguit in uitzonderlijke gevallen extra overschrijdingen van grenswaarden in steden oplevert.

Ondanks dat uit enquêtering blijkt dat 60% van de weggebruikers de snelheidsverhoging ziet zitten is er op de route A73 nabij Nijmegen, nauwelijks sprake van reistijdwinst (maximaal 46 seconden op het gehele traject van 16 kilometer). Inspreker vindt dat dit niet opweegt tegen de eerder genoemde nadelen die de snelheidsverhoging met zich meebrengt.
II-019-09

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag. Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%. Een integrale belangenafweging is op nationaal niveau door de Minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt.

Het netwerk van rijkswegen in de regio Twente en in het bijzonder in het stedelijk gebied Twente, kenmerkt zich door intensief bereden trajecten met relatief veel aansluitingen op korte afstand en complexe knooppunten (o.a. met van links invoegend verkeer). Mede als gevolg hiervan staan verkeersveiligheid en veilige doorstroming regelmatig onder druk. Dit leidt

op bepaalde trajecten tot een zeer groot aantal verkeersongevallen. Met het oog hierop acht inspreker het van groot belang dat in een samenhangend (stedelijk) gebied zoveel mogelijk een uniform wegbeeld beschikbaar is voor de automobilist waar het gaat om de maximumsnelheid op rijkswegen. Voorkomen moet worden dat er een lappendeken aan diverse maximumsnelheden gaat ontstaan. Het huidige voorstel vindt inspreker onvoldoende. Het grote aantal snelheidswisselingen zorgt voor onduidelijkheid voor de weggebruiker die juist gebaat is bij een rustig en uniform wegbeeld.

De voorliggende voorstellen (delen max. 130 km/h en delen max. 120 km/h) betekenen een vergroting van de verkeersonveiligheid. Dit is in strijd met artikel 2 van de Wegenverkeerswet die aangeeft waar verkeersbesluiten/maatregelen aan moeten voldoen.

Hoewel het voor de regio Twente, vanuit het oogpunt van economische bereikbaarheid, aantrekkelijk is met een verhoogde maximumsnelheid beter en sneller aangesloten te zijn op de economische centra in de Randstad (komen psychologisch dichterbij) wegen de voordelen daarvan echter naar oordeel van inspreker niet op tegen de nadelen. Vanuit een logische opbouw en een eenduidig beeld van het wegnetwerk pleit inspreker er voor zowel op de Oost-West corridor (A1) als op de Noord-Zuid verbinding (A35) 120 km/h als maximumsnelheid te blijven hanteren.

II-020-01

Het is bij de Minister bekend, dat de verkeersveiligheid op delen van de A35 in Twente regelmatig onder druk staat. Mede daarvoor zijn in het recente verleden maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals aanpassing van de belijning en bewegwijzering en een gereduceerde maximumsnelheid van 90 km/h in de spits.

Overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist.

De trajecten waarop in Twente een bepaalde maximumsnelheid geldt, zijn vele kilometers lang. Er is derhalve geen sprake van een lappendeken aan verschillende maximumsnelheden. Dat er op trajecten verschillende maximumsnelheden gelden, is, gezien de trajectlengten, op zichzelf geen bron van verkeersonveiligheid en ook niet in strijd met artikel 2 van de Wegenverkeerswet.

Het besluit tot verhoging van de maximumsnelheid is genomen na een integrale afweging door de Minister en de Eerste en Tweede Kamer.

Inspreker pleit er voor, om de hiervoor genoemde redenen, om het wegvak A1 (in beide richtingen) tussen aansluiting Rijssen (28) en knooppunt Azelo toe te voegen aan de trajectenlijst 'verlaging naar 120 km/h'.

II-020-02

Uitgangspunt is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximum-snelheid naar 130 km/h. Kan 130 km/h niet de hele dag, dan via een dynamische maximumsnelheid voor een gedeelte daarvan. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen.

Voor het traject Rijssen-knooppunt Azelo is uit deze onderzoeken gebleken dat de weg geschikt is voor een maximumsnelheid van 130 km/h.

Inspreker stelt voor op de Rijksweg A35 (Wierden – Duitse grens) het traject knooppunt Buren - aansluiting Enschede West (aansluiting nr. 26) de maximumsnelheid op dit traject te handhaven op 120 km/h. Enerzijds is dit ingegeven vanuit de wens te komen tot een zoveel mogelijk uniform wegbeeld in het stedelijk gebied Twente en anderzijds acht inspreker dit gewenst vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid (het gaat hier om een van de drukste trajecten in de regio). Voorts is het goed hierbij te vermelden dat Rijkswaterstaat voornemens is de snelheidsdeken vanaf het knooppunt Buren op de A35 verder uit te rollen richting de aansluiting Hengelo Zuid (aansluiting nr. 28).

II-020-03

De maximumsnelheid op het wegvak tussen knooppunt Buren en Enschede West blijft op het meest verkeersonveilige deel, nabij knooppunt Buren, 120 km/h. Bij afrit Delden gaat de maximumsnelheid omhoog naar 130 km/h. Voor het overige deel van het traject is de weg veilig genoeg voor een maximumsnelheid van 130 km/h.

Inspreker stelt voor op de Rijksweg A35 (Wierden – Duitse grens) het traject Wierden - Azelo (tussen aansluiting 32 en knooppunt Azelo) de maximumsnelheid voorlopig op 120 km/h te handhaven. Ook voor dit trajectdeel geldt de wens om zoveel mogelijk te komen tot een uniform weg beeld in het stedelijk gebied Twente. Anderzijds acht inspreker het voor de verkeersveiligheid gewenst de maximumsnelheid te handhaven op de huidige 120 km/h (met name ter hoogte van de aansluiting Almelo Zuid; nummer 30).

II-020-04

Op het traject Wierden Azelo is de snelheid in de richting van knooppunt Azelo verhoogd naar 130 km/h tot aan afrit Almelo Zuid in verband met de verkeersveiligheid. Voor het overige is het traject voldoende veilig voor een maximumsnelheid van 130 km/h; er vallen per voertuigkilometer relatief weinig ongevallen. Het traject maakt derhalve geen onderdeel uit van dit verkeersbesluit.

De A1 traject knooppunt Azelo – knooppunt Buren is een van de meest intensief bereden trajecten in de regio. De A1 en A35 lopen hier over een lengte van ca. 3 km parallel. Veel invoegend (vracht)verkeer en grote verschillen in snelheid tussen de verschillende weggebruikers maken dat dit traject de landelijke lijst aanvoert van ongevallen concentratiepunten. Inspreker kan zich dan ook vinden in het besluit om de maximumsnelheid op dit traject te handhaven op 120 km/h. Vanwege het zeer onveilige karakter van dit traject zal de dynamische beïnvloeding van de maximumsnelheid veel actiever moeten worden ingezet en wel zodanig dat een belangrijk deel van de dag de maximumsnelheid niet hoger ligt dan 100 km/h.

In samenwerking met de politie Twente zal inspreker dit ook aan de orde stellen bij de wegbeheerder van dit traject (Rijkswaterstaat). Het is overigens noodzakelijk dat op dit traject met spoed adequate ontvlechtigingsmaatregelen worden genomen. In de Twentse Wegenvisie (2010) en het onderzoek Twentse Bereikbaarheid (2011), waar Rijkswaterstaat ook bij betrokken is geweest, worden al aanzetten hiertoe gegeven.

II-020-05

De A1 tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren voert niet de landelijke lijst aan van ongevallen-concentratiepunten. Volgens de landelijke verkeersveiligheidsmonitor "Veilig Over Rijkswegen 2010" heeft het wegvak een EuroRAP score van 4 sterren (Veilig) en een risicocijfer (aantal doden/ernstig letsel per miljoen voertuigkm) dat iets boven het gemiddelde ligt voor autosnelwegen in Nederland. Wegens de grote drukte doen zich er meer dan gemiddeld ongevallen voor.

Zoals de inspreker terecht stelt, is het wegvak tussen de knooppunten Azelo en Buren om redenen van verkeersveiligheid niet geschikt om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/h.

Het verlagen van de maximumsnelheid tijdens drukke perioden (spits) naar 90 km/h blijft van toepassing.

Het wijzigen van het wegvak tussen de knooppunten Azelo en Buren van een situatie met 2x3 rijstroken naar een situatie met aparte rijbanen voor de verschillende richtingen (ontvlechtingsmaatregelen) vergt een planstudieprocedure in het kader van de Meerjarenraming Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). De Minister besluit tot het uitvoeren van zo'n planstudie als uit een verkenning is gebleken dat er sprake is van een beleidsmatig knelpunt op het vlak van doorstroming en ruimte en dat er voldoende financieringsruimte is. Het wegvak tussen de knooppunten Azelo en Buren vormt op dit moment geen beleidsmatig knelpunt.

Inspreker pleit ervoor dat het traject op de A1 tussen Rijssen en knooppunt Azelo, het traject op de A35 tussen Wierden en knooppunt Azelo en het traject op de A35 tussen Enschede en knooppunt Buren wordt opgenomen in verkeersbesluit II.

Inspreker pleit voor een meer consistent snelheidsbeleid waarbij niet telkens snelheidsverschillen ontstaan (130-120-130-120). Met name richting de knooppunten waar veel verkeer tezamen komt ziet inspreker de verkeersveiligheid nadelig beïnvloed worden door het verhogen van de snelheid van 120 km/h naar 130 km/h.

II-021-01

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Voor het traject Rijssen-Azelo zijn geen beperkingen om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/h. Het wegvak is tevens van voldoende lengte om de snelheidsverhoging effectief te laten zijn. Het traject Buren-Enschede West is van voldoende lengte om een snelheidsverhoging naar 130 km/h te rechtvaardigen. Het traject start en eindigt op doorsneden waar dat in relatie tot de verkeersveiligheid kan.

Inspreker pleit voor het traject 206, A35 tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren dat onder verkeersbesluit II valt de snelheid niet op 120 km/h te houden maar juist naar 100 km/h terug te brengen, al dan niet met dynamische bebording (eventueel naar 90 km/h) in verband met de verkeersveiligheid en het milieu.

II-021-02

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP.

Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen.

Uit onderzoek blijkt dat, zonder aanvullende maatregelen, een mogelijk effect wordt verwacht van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet.

Daarom worden waar nodig verbeteringen in het wegontwerp aangebracht voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid.

De trajecten A1 tussen Rijssen en knooppunt Azelo, A35 tussen Wierden en knooppunt Azelo, A35 tussen Enschede en knooppunt Buren vormen geen onderdeel van dit verkeersbesluit. Het veiligheidsniveau van de A1 tussen Rijssen en knooppunt Azelo, A35 tussen Wierden en knooppunt Azelo, A35 tussen Enschede en knooppunt Buren is relatief hoog, er vallen per voertuigkilometer relatief weinig ongevallen. Ook is het aandeel kritische ontwerpelementen op het betreffende trajecten relatief laag. Waar nodig wordt het risico verminderd door de infrastructuur verder te verbeteren. Het voorgaande bezien is de verwachting dat de invoering van de 130 km/h geen onevenredig hoge risicotoename met zich meebrengt op dit traject. Op het traject 206, A35 tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren, blijft de maximumsnelheid ongewijzigd, een maximumsnelheid van 120 km/h.

Inspreker verwijst naar het onderzoek invoering 130 km/h van Rijkswaterstaat en beschrijft de resultaten van dit onderzoek o.a. de gevolgen voor het weggebruik en verkeersveiligheid. Inspreker vraagt de effecten aan te geven voor de A1 tussen Rijssen en knooppunt Azelo, het traject op de A35 tussen Wierden en knooppunt Azelo, het traject op de A35 tussen Enschede en knooppunt Buren, traject 206, A35 tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren.

Rekening houdend met het huidige aantal ongevallen op het traject 206, A35 tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren, zal bij toename van de snelheid het aantal (dodelijke)ongevallen verder toenemen (bron: Relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid, TU Delft, 27 september 2011). Bij nog meer ongevallen zal de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van het netwerk in Twente sterk verminderen.

II-021-03

Op het wegvak tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren wordt de maximumsnelheid niet verhoogd. Daar is dus geen effect te verwachten op het gebied van verkeersveiligheid. Om het ongevalsrisico op dit wegvak te verlagen, wordt de maximumsnelheid in de spits verlaagd naar 90 km/h. Dat blijft na 1 september ook zo.

Het veiligheidsniveau van de A1 tussen Rijssen en knooppunt Azelo, A35 tussen Wierden en knooppunt Azelo, A35 tussen Enschede en knooppunt Buren is hoog, er vallen per voertuigkilometer weinig ongevallen. Ook is het aandeel kritische ontwerpelementen op de trajecten laag. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen. Deze wegvakken zijn derhalve geen onderdeel van dit verkeersbesluit.

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag. Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%. Voor een deel komt dit reistijdvoordeel ten goede aan het netwerk in Twente.

Inspreker is van mening dat invoering van 130 km/h op de A1 tussen Rijssen en knooppunt Azelo, de A35 tussen Wierden en knooppunt Azelo en de A35 tussen Enschede en knooppunt Buren grote gevolgen heeft voor de veiligheid op het knooppunt Azelo, het knooppunt Buren en op het weggedeelte tussen deze twee knooppunten. Op dit traject, waar de A1 en de A35 samenkomen (4 rijstroken met een taper), zijn de intensiteiten erg hoog en is het aandeel vrachtverkeer aanzienlijk. Op het moment dat een auto hier met 130 km/h of sneller aankomt rijden zal dit negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid hebben. Uit bovenstaand onderzoek blijkt dat de snelheid - op het moment dat deze van 130 km/h naar 120 km/h wordt terug gebracht - nog aanzienlijk hoger is dan de dan toegestane 120 km/h. Ook op het moment dat dit ruim voor de knooppunten wordt aangegeven. Nu al zijn er gevaarlijke situaties waarbij automobilisten met hun auto tussen de andere auto's of vrachtwagens doorschieten en ongelukken veroorzaken. Dit zal alleen nog maar toenemen bij een snelheidsverhoging.

II-021-04

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/uur naar 130 km/uur) neemt toe met 3 km/uur.

In knooppunt Azelo komen geen stromen bijeen met een snelheid van 130 km/h, aangezien de maximumsnelheid op de aansluitende wegvakken en verbindingswegen (in het knooppunt) lager is. Voor knooppunt Buren geldt hetzelfde: er komen geen verbindingswegen samen waarop de maximumsnelheid hoger is dan de huidige 120 km/h. Een verlaging van het verkeersveiligheidsniveau ter plaatse van de knooppunten Azelo en Buren is dus niet te verwachten.

Inspreker pleit voor een meer eenduidige snelheidsregime. De trajecten in Twente die nu van 120 km/h naar 130 km/h gaan zijn qua lengte erg kort (inspreker heeft in een bijlage een schets opgenomen). Uit onderzoek (bron: Kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling 130 km/h; Arcadis, 31 oktober 2011) blijkt dat bij de invoering van 130 km/h de toename van het risico bij opeenvolging van discontinuïteiten relatief laag is. Er wordt echter ook gezegd dat de meest kritische opeenvolgingen van discontinuïteiten liggen bij knooppunten in stedelijke gebieden. Hier is vaak de ontwerpsnelheid (en maximumsnelheid) beperkt op 100 km/h. In Twente zijn dit knooppunt Azelo en knooppunt Buren met een ontwerpsnelheid van zelfs 70 km/h. Naar de mening van inspreker is het inconsistent dat op de knooppunten en het tracé A35 knooppunt Azelo - knooppunt Buren de maximumsnelheid 120 km/h blijft. Ook staat er in het onderzoek dat als gevolg van de aanwezigheid van een discontinuïteit, er turbulentie in een verkeersstroom optreedt: rijstrookwisselingen, weefbewegingen en snelheidswisselingen. Daarnaast vormen afstrepingen een extra risico met 130 km/h, zeker in combinatie met een invoeger. Op de knooppunten Azelo en Buren en het tussenliggende tracé zijn er kritische 1/C verhoudingen (verhouding Intensiteit motorvoertuigen gedeeld door de Capaciteit), ook hier neemt het risico toe. Op het moment dat het tracé 231, A1, tussen aansluiting Lochem en aansluiting Rijssen - die nu nog in onderzoek is omdat het hier om een natuurgebied gaat (zie bijlage) - ook verhoogd gaat worden van 120 km/h naar 130 km/h zal de discontinuïteit op het A1 tracé vanaf Deventer tot aan knooppunt Azelo verminderen en daardoor de veiligheid verbeteren. Echter, hier zal dan een goede inpassing gevonden moeten worden om de verkeersstromen van 130 km/h terug te brengen naar de voorkeurssnelheid van inspreker op het tracé A35 knooppunt Azelo - knooppunt Buren van 100 km/h.

II-021-05

De trajecten waarop in Twente een bepaalde maximumsnelheid geldt, zijn vele kilometers lang. Dat er op trajecten verschillende maximumsnelheden gelden, is, gezien de trajectlengten, op zichzelf geen bron van verkeersonveiligheid.

Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen. Dit wegvak is derhalve geen onderdeel van dit verkeersbesluit. Daarnaast neemt de gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/uur naar 130 km/uur) toe met slechts 3 km/uur.

Op het wegvak tussen Rijssen en Azelo doet zich na 1 september de situatie voor van een hogere naderingssnelheid van een knooppunt. Op alle andere wegvakken verandert de naderingssnelheid naar de knooppunten Azelo en Buren niet. Ruim vóór het knooppunt Azelo worden weggebruikers op de A1 op de aanwezigheid van het knooppunt geattendeerd. Het veiligheidsniveau van de A1 tussen Rijssen en knooppunt Azelo is hoog, er vallen per voertuigkilometer weinig ongevallen. Ook is het aandeel kritische ontwerpelementen op dit traject laag.

Op het traject 206, A35 tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren blijft de maximumsnelheid ongewijzigd, en blijft daarmee 120 km/h. Lokale snelheidslimietverlagingen zoals in de knooppunten blijven, ook met dit verkeersbesluit, gehandhaafd. Daarnaast maakt dit verkeersbesluit het toepassen van een dynamische verlaging van de snelheid in de spits van 90 km/h zoals dat nu wordt gedaan niet onmogelijk. Er zijn na 1 september geen wegvakken waarop een maximumsnelheid geldt van 130 km/h en waarin een combinatie voorkomt van een afstreping en een toerit. Op deze plekken blijft de maximumsnelheid 120 km/h.

Inspreker vindt het onvoldoende dat de huidige maximumsnelheid van 120 km/h op de A35 knooppunt Azelo en knooppunt Buren gehandhaafd wordt. Ook is het niet voldoende dat in de ochtendspits de snelheid is verlaagd naar 90 km/h. Inspreker pleit - om de veiligheid significant te verbeteren - voor een permanente snelheidsverlaging van 100 km/h. Hij licht dit toe aan de hand van een overzicht van de 753 verkeersongevallen tussen 2001 t/m 2011.

Een verkeersongeval zorgt voor een verkeersinfarct. Omdat de calamiteitenroutes door steden en dorpskernen gaat, wat ten koste gaat van de leefbaarheid, legt de gemeente Borne tussen toe-/afrit 29 Borne West en toe-/afrit Borne/Hengelo een calamiteitenroute aan. Inspreker vraagt waarom Rijkswaterstaat hier geen bijdrage aan wil leveren omdat enerzijds de snelweg wordt ontlast en er minder snel uitbreiding nodig zal zijn en anderzijds zorgt voor een betere doorstroming en hogere betrouwbaarheid.

Voor de toekomst zet inspreker in op het zo snel mogelijk ontvlechten van de verkeersstromen op de A1 en A35 en vraagt wanneer Rijkswaterstaat ontvlechting gaat uitvoeren.

II-021-06

Op het traject 206, A35 tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren blijft de maximumsnelheid ongewijzigd, en blijft daarmee 120 km/h. Buiten de spitsen is een snelheidsverlaging niet nodig. Het wegvak is geschikt voor een maximumsnelheid van 120 km/h. Lokale snelheidslimietverlagingen zoals in de knooppunten blijven, ook met dit verkeersbesluit, gehandhaafd. Het verlagen van de maximumsnelheid tijdens drukke perioden (spits) naar 90 km/h blijft van toepassing.

De verlaging van de maximumsnelheid naar 90 km/h in de spits is effectiever en past in het beleid van de Minister: "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet"

De rondweg in Borne is geen initiatief van Rijkswaterstaat en ook niet primair bedoeld als calamiteitenroute voor de A1/A35 bij knooppunt Buren

Het wijzigen van het wegvak tussen de knooppunten Azelo en Buren van een situatie met 2x3 rijstroken naar een situatie met aparte rijbanen voor de verschillende richtingen (ontvlechtingsmaatregelen) vergt een planstudieprocedure in het kader van de Meerjarenraming Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). De Minister besluit tot het uitvoeren van zo'n planstudie als uit een verkenning is gebleken dat er sprake is van een beleidsmatig knelpunt op het vlak van doorstroming en ruimte en dat er voldoende financieringsruimte is. Het wegvak tussen de knooppunten Azelo en Buren vormt op dit moment geen beleidsmatig knelpunt.

Door de toename van de gemiddelde snelheid op de trajecten neemt de geluidsemissie (tussen 0,2 en 0,4 dB) licht toe en de luchtkwaliteit (1%-1,5% meer emissies) iets af. (Bron; Onderzoek invoering 130 km/h, Rijkswaterstaat). Het verhogen van de snelheid van 120 km/h naar 130 km/h op de A1 Rijssen - knooppunt Azelo, A35 Wierden - knooppunt Azelo en A35 Enschede - knooppunt Buren en het behouden van de 120 km/h op het traject A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren zal de leefomgeving benadelen.

Inspreker vraagt om verdere onderbouwing van de milieueffecten op de A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren op het moment dat de snelheden rondom dit tracé naar 130 km/h gaat en de snelheid op het tracé zelf op 120 km/h blijft. Onderzoeken uit het verleden zoals uitgevoerd voor aanleg van de weefstroken op dit tracé kunnen daarbij mogelijk helpen.

II-021-07

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject.

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) harde grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Recente besluiten en de geluidmaatregelen daarin zijn onderdeel van dit geluidsproductieplafond, waarmee de belangenafweging voor de omgeving gewaarborgd blijft, ook na invoering van de nieuwe wetgeving SWUNG.

Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Extra maatregelen blijken, ondanks de snelheidsverhoging en daarbij horende geluidsproductie, op het door u aangehaalde traject niet nodig om te voldoen aan de Wet Milieubeheer.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Naast het feit dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Een nader onderzoek is dus niet nodig.

De gemeente Horst aan de Maas is aandeelhouder in Development Company Greenport Venlo en mede gebiedsregisseur voor de ontwikkeling van Klavertje 4/ Greenport Venlo. Het Rijk heeft het gebied in verschillend beleid en wetgeving, waaronder de Crisis en herstelwet, aangeduid als gebied van nationale importantie. In de uitwerking van de verkeersbesluiten ziet inspreker het nationale belang niet terug. De verkeersbesluiten kunnen de ontwikkeling van het gebied zelfs vertragen en sterk bemoeilijken. Inspreker noemt twee hoofdpunten die hij vervolgens onderbouwt:

- **De toekomstige bereikbaarheid van het gebied Klavertje 4 wordt beperkt door de te nemen verkeersbesluiten, doordat de capaciteit van de Rijkswegen niet verbetert en mogelijk verslechtert binnen het plangebied Klavertje 4**
- **De toekomstige ontwikkelmogelijkheden worden milieukundig sterk belemmerd doordat er meer geluid het gebied in komt en de uitstoot van stikstofoxiden toeneemt (in ieder geval niet afneemt). Inspreker staat op zich niet onwelwillend tegenover het verhogen van de maximumsnelheid op de Rijkswegen, mits de ambities voor de ontwikkeling van Greenport Venlo niet worden belemmerd.**

II-022-01

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. Een algemene belangenafweging en een afweging tussen doorstroming en verkeersveiligheid is op nationaal niveau door de Minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Door invoering van 130 km/h wordt de reistijd verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag; dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg (en aansluitingen), het aantal files en de filezwaarte. Dit is gebleken uit de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h. De maatregel blijkt juist een positief effect te hebben op de bereikbaarheid. Reden hiervoor is dat de snelheid van het personenautoverkeer toeneemt, waardoor de reistijd afneemt. Ook de bereikbaarheid van Klavertje 4/Greenportlane Venlo zal als gevolg van 130 km/h verbeteren.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit

houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op de door inspreker aangehaalde trajecten nu en binnen enkele jaren geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. De maximale geluidruimte voor de autosnelweg wordt bepaald door een wettelijk vastgesteld geluidsproductieplafond. Dit is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Enerzijds dient bij ontwikkelingen in de omgeving van de autosnelweg rekening te worden gehouden met deze geluidsproductieplafonds. Anderzijds mogen ontwikkelingen op of aan de autosnelweg niet leiden tot overschrijding van de geluidsproductieplafonds. Uit onderzoek blijkt dat de snelheidsverhoging past binnen de beschikbare geluidruimte van de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Voor ontwikkelingen in de omgeving heeft de snelheidsverhoging dan ook geen negatieve consequenties. De voor de autosnelweg toegestane maximale geluidsproductie, het geluidsproductieplafond, wordt immers niet overschreden.

Het kan dat op langere termijn, door bijvoorbeeld groei van verkeer, de situatie zich voordoet dat het geluidsproductieplafond overschreden dreigt te worden. In dat geval moet de wegbeheerder geluidreducerende maatregelen treffen om die overschrijding te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld aanleg van een stiller wegdek zijn. Alleen indien geluidbeperkende maatregelen op overwegende bezwaren stuiten, kan de beheerder de minister verzoeken om een verhoging van het geluidsproductieplafond te starten. Dit is een formele procedure waarbij belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Indien er vóór 1 juli 2012 een bestemmingsplanprocedure zou zijn gestart voor (delen van) de Greenport Venlo, kan de snelheidsverhoging inderdaad effect hebben op de ruimte voor ontwikkeling omdat de procedure ingevolge het overgangsrecht dan volgens de oude systematiek van de Wet geluidhinder wordt voortgezet. Maar dat effect zal zeer beperkt zijn (gezien de beperkte toename van de geluidsproductie door de snelheidsverhoging). Bovendien: als de ontwikkeling vooral bedrijfsmatige functies betreft, dan zijn dit geen geluidgevoelige objecten en speelt dit punt niet.

Tot slot wordt benadrukt dat de geluidruimte die beschikbaar is voor (de geluidemissie van) dergelijke bedrijfsmatige functies, niet "ingenomen" kan worden door een toename van het geluid vanwege de autosnelweg. Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vindt gescheiden van elkaar plaats.

Door de ruimtelijk economische ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied zal er meer verkeer worden aangetrokken. Door verhoging van de maximumsnelheden zal de capaciteit bij aansluitingen afnemen door snelheidsverschillen. Volgens de mobiliteits-/verkeerskundige verkenningen voor Klavertje 4/ Greenport Venlo zitten daar juist de congestiegevoelige knelpunten die binnen afzienbare tijd zullen optreden. De Structuurvisie Klavertje 4/ Greenport Venlo is in juni 2012 vastgesteld. In de voorgenomen besluiten wordt de verlaging van de maximumsnelheid juist net na of voor het gebied Klavertje 4 beëindigd. Inspreker vindt dat de de ruimtelijk economische ontwikkeling van Klavertje 4/ Greenport Venlo onvoldoende bij de afweging is betrokken. De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan juist ondersteund/versneld worden door ter plaatse van het plangebied Klavertje 4 de snelheid te verlagen naar 100 km/h.

II-022-02

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. Een algemene belangenafweging en een afweging tussen doorstroming en verkeersveiligheid is op nationaal niveau door de Minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Door invoering van 130 km/h wordt de reistijd verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op

20.000 uren per dag; dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg (en aansluitingen), het aantal files en de filezwaarte. Dit is gebleken uit de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h. De maatregel blijkt juist een positief effect te hebben op de bereikbaarheid. Reden hiervoor is dat de snelheid van het personenautoverkeer toeneemt, waardoor de reistijd afneemt. Ook de bereikbaarheid van Klavertje 4/Greenportlane Venlo zal als gevolg van 130 km/h verbeteren. ("Onderzoek invoering 130 km/h, 28 november 2011, ter inzage bij RWS).

De minister heeft daarnaast zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Door het verhogen van de maximumsnelheid zal de geluidstraling van de snelwegen op het gebied toenemen. Hierdoor wordt er geluidruimte om de gebiedsontwikkeling Klavertje 4/ Greenport Venlo tot stand te brengen, ontnomen. In de gebiedsontwikkeling is een toename van geluid door het realiseren van werklandschappen, het realiseren van nieuwe wegen en een toename van het verkeer door deze ontwikkeling reeds voorzien. De ruimte is maximaal nodig om de economische ambities, die ook door de Rijksoverheid als belangrijk worden gezien, te kunnen realiseren. Dit geldt voor zowel de A67 (van afslag Helden (38) tot en met knooppunt Zaarderheiken), als de A73 (knooppunt Zaarderheiken tot en met afslag Horst (11)).

II-022-03

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringsystematiek.

Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

In dat geval moet de wegbeheerder geluidreducerende maatregelen treffen om die overschrijding te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld aanleg van een stiller wegdek zijn. Alleen indien geluidbeperkende maatregelen op overwegende bezwaren stuiten, kan de beheerder de minister verzoeken om een verhoging van het geluidsproductieplafond te starten. Dit is een formele procedure waarbij belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Indien er vóór 1 juli 2012 een bestemmingsplanprocedure zou zijn gestart voor (delen van) de Greenport Venlo, kan de snelheidsverhoging inderdaad effect hebben op de ruimte voor ontwikkeling

omdat de procedure ingevolge het overgangsrecht dan volgens de oude systematiek van de Wet geluidhinder wordt voortgezet. Maar dat effect zal zeer beperkt zijn (gezien de beperkte toename van de geluidsproductie door de snelheidsverhoging). Bovendien: als de ontwikkeling vooral bedrijfsmatige functies betreft, dan zijn dit geen geluidgevoelige objecten en speelt dit punt niet.

Tot slot wordt benadrukt dat de geluidruimte die beschikbaar is voor (de geluidemissie van) dergelijke bedrijfsmatige functies, niet "ingenomen" kan worden door een toename van het geluid vanwege de autosnelweg. Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vindt gescheiden van elkaar plaats.

Voor ontwikkelingen van het Klavertje 4-gebied is de potentieel beschikbare stikstofdepositie ruimte maximaal nodig om de gebiedsontwikkeling en economische groei te kunnen realiseren. Door hogere snelheden op zowel de A67 als de A73 in en nabij het plangebied, zal er meer stikstof worden uitgestoten (of de afname minder groot zijn). Hierdoor neemt de stikstofdepositie op de Natura2000-gebieden in de nabije omgeving toe (dan wel zal een minder omvangrijke afname kennen). Hierdoor ontstaat de kans dat grote delen van de gebiedsontwikkeling niet meer mogelijk zullen zijn, of zelfs reeds lopende procedures worden vertraagd of vastlopen.

De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan worden ondersteund door ter plaatse van het plangebied Klavertje 4 de snelheid te verlagen naar 100km/h. Inspreker wil gezamenlijk onderzoeken of dit mogelijk is en wat de concrete effecten hiervan zijn voor de ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4. Als snelheidsverlaging niet mogelijk is, verzoekt inspreker het huidige snelheidsregime te handhaven.

II-022-04

Naar aanleiding van deze zienswijze is beoordeeld of de door inspreker genoemde ontwikkeling relevant is in het kader van beoordeling op cumulatieve effecten, zoals deze is uitgevoerd voor de Natura 2000 gebieden die zich in de invloedssfeer van de wegtrajecten bevinden waar een snelheidsverhoging wordt doorgevoerd. Op basis daarvan is geconstateerd dat cumulatie enkel relevant kan zijn over de band van een toename aan verkeer op de A73 en anderzijds op de A67. Hiervoor zijn de natuurtoetsen voor Boschhuizerbergen en respectievelijk Deurnsche- en Mariapeel relevant. Voor beide gebieden bestaat de natuurtoets uit een voortoets en is daarin geconcludeerd dat vanwege de tijdelijke en beperkte toename, alsmede verminderde afname geen sprake zal zijn van negatieve effecten op de voor stikstof, dan wel geluid gevoelige habitats, dan wel soorten. Aangezien cumulatie in het licht van artikel 19f alleen aan de orde kan zijn indien sprake is van een negatief effect tengevolge van in dit geval de snelheidsverhoging, is een beoordeling op cumulatie niet aan de orde.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Er is geen aanleiding te participeren aan de door inspreker bedoelde onderzoeken.

Op de A67 vanaf knooppunt Leenderheide tot aan Someren (afslag 35) mag continu 120 km/h worden gereden vanwege omliggende natuurgebieden (verkeersbesluit II); vervolgens enkele kilometers 130 km/h tussen Someren (afslag 35) tot aan de afslag Asten (afslag 36); vanaf afslag Asten tot aan het begin van het Klavertje 4-gebied (afslag Helden, 38) dynamisch 120km/h of 130km/h (verkeersbesluit III); binnen het Klavertje 4-gebied tot aan Knooppunt Zaarderheiken 130 km/h. In dit tracé zal afslag 39 juist extra druk geven op de A67 wat qua veiligheid en capaciteit zeer ongewenst is. Ook de extra stikstofdepositie die ontstaat door het verhogen van de snelheid tussen Helden (38) en Zaarderheiken werkt belemmerend voor de ontwikkeling van het Klavertje 4 gebied. Vervolgens mag vanaf Zaarderheiken tot aan de Duitse grens weer 120 km/h worden gereden vanwege aanwezige natuurwaarden (verkeersbesluit II). Inspreker vindt het een inconsistent beeld geven op de gehele A67 en stelt voor een van de drie volgende wijzigingen op te nemen in het verkeersbesluit:

- a. Nr 218 in Verkeersbesluit II de westelijke begrenzing van het ingaan/ beëindigen van deze regeling niet in te laten gaan op Knooppunt Zaarderheiken, maar op afslag Helden (38).**
- b. Of, nr 336 in Verkeersbesluit III de oostelijke begrenzing van het ingaan/ beëindigen van deze regeling niet in te laten gaan op afslag Helden (38) maar op Knooppunt Zaarderheiken.**
- c. Of een combinatie van beiden is mogelijk waarbij voor het geheel vanaf Asten tot en met Duitse grens één regime geldt (dynamisch of structureel 120km/h).**

Inspreker heeft voor deze voorstellen de exacte omschrijving voor in de bijlage tabellen opgenomen.

Voor de optimale ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4 vindt inspreker overigens niet deze oplossingen maar een verlaging van de snelheid naar 100 km/h. beter. Het gebied en haar economische spin-off kan dan een sterke vlucht nemen door het gebruik van de ontstane milieuruimte in lopende projecten en procedures.

II-022-05

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. In het onderzoek naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op het gebied van verkeersveiligheid zijn geen knelpunten gesignaleerd op het wegvak Leenderheide-Zaarderheiken. Daarnaast zijn er wel knelpunten gesignaleerd op het gebied van natuur op de wegvakken Leenderheide-Someren en Asten-Helden. Een verlaging van de maximumsnelheden is in dit kader niet overwogen.

Daarnaast wordt het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengtes van de trajecten Someren-Asten en Helden-Zaarderheiken zijn voldoende om aan het begrip consistentie te voldoen.

Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij bovenstaande zienswijze II-022-04.

Op grond van het bovenstaande bestaat daarom geen aanleiding het voorstel van inspreker over te nemen.

Vanuit milieukundige-, veiligheids- en capaciteitsoverwegingen stelt inspreker voor om in het Verkeersbesluit II de A73 (Swalmen - knooppunt Tiglia) op te rekken tot Afslag 11, Horst. Daarvoor heeft inspreker in zijn zienswijze een voorstel opgenomen voor aanpassing van de regel in bijlage II.

Voor de optimale ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4 vindt inspreker overigens niet deze oplossingen maar een verlaging van de snelheid naar 100 km/h beter. Het gebied en haar economische spin-off kan dan een sterke vlucht nemen door het gebruik van de ontstane milieurimte in lopende projecten en procedures.

II-022-06

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Kan 130 km/h niet de hele dag, dan via een dynamische maximumsnelheid voor een gedeelte daarvan. Door aanpassing van het RVV per 1 september 2012 is de maximale snelheid op de autosnelwegen verhoogd tot 130 km/h. Op grond van de toetsing aan omgevingsaspecten (geluid, luchtkwaliteit, natuur, verkeersveiligheid en consistent snelhedenbeeld) is niet gebleken dat de snelheid op de door inspreker genoemde wegtrajecten (continu) behoeft te worden aangepast. Er bestaat daarom geen aanleiding de door inspreker voorgestelde snelheidsaanpassing over te nemen.

Inspreker licht graag zijn visie persoonlijk toe, zodat de voorgenomen Verkeersbesluiten II en III een nog betere inhoudelijke en economische onderbouwing krijgen. Tevens wil inspreker gezamenlijk onderzoeken welke milieukundige en economische effecten een eventuele verlaging van de maximumsnelheid in het plangebied Klavertje 4 zal hebben.

II-022-07

Inmiddels heeft op 23 augustus 2012 een bijeenkomst plaatsgevonden, waar inspreker de zienswijze heeft kunnen toelichten; inspreker werd hier vertegenwoordigd door een andere inspreker. Er is thans, gezien hetgeen over de meer specifieke zienswijzen aangaande plangebied Klavertje 4 is overwogen, geen aanleiding te participeren aan de door inspreker bedoelde onderzoeken teneinde te onderzoeken welke milieukundige effecten een eventuele verlaging van de maximumsnelheid in het plangebied Klavertje 4 zal hebben.

Inspreker vindt het uit oogpunt van milieu en natuur niet wenselijk dat op de A67 en A73 ter hoogte van het Klavertje 4/ Greenport Venlo - gebied een maximumsnelheid van 130 km/h zal gaan gelden. 130 km/h zal extra geluidsoverlast met zich meebrengen voor de bewoners van het gebied. De geluidbelasting van het gebied zal de komende jaren toch al aanzienlijk toenemen gezien de op stapel staande ruimtelijk-economische ontwikkelingen rondom Klavertje 4/ Greenport Venlo.

Inspreker vindt dat de maximumsnelheid op genoemde wegen verlaagd moet worden naar 120 km/h en nog beter naar 100 km/h.

II-023-01

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Uit het geluidonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op de door inspreker aangehaalde trajecten geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. De maximale geluidruimte voor de autosnelweg wordt bepaald door een wettelijk vastgesteld geluidsproductieplafond. Dit is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Enerzijds dient bij ontwikkelingen in de omgeving van de autosnelweg rekening te worden gehouden met deze geluidsproductieplafonds. Anderzijds mogen ontwikkelingen op of aan de autosnelweg niet leiden tot overschrijding van de geluidsproductieplafonds. Uit onderzoek blijkt dat de snelheidsverhoging past binnen de beschikbare geluidruimte van de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Voor ontwikkelingen in de omgeving heeft de snelheidsverhoging dan ook geen negatieve consequenties. De voor de autosnelweg toegestane maximale geluidsproductie, het geluidsproductieplafond, wordt immers niet veranderd. Er bestaat daarom geen aanleiding de door inspreker voorgestelde wijzigingen door te voeren.

Inspreker vindt dat uit oogpunt van natuur een maximumsnelheid van 130 km/h op de A67 en A73 ter hoogte van het Klavertje 4/ Greenport Venlo - gebied een slechte zaak is en dat deze verlaagd moeten worden naar 120 km/h en nog beter naar 100 km/h. Door snelheidsverhoging zal de stikstofdepositie op de toch al overbelaste Natura 2000- en overige natuurgebieden rondom het Klavertje 4/ Greenport Venlo gebied alleen nog maar verder toenemen.

II-023-02

Naar aanleiding van deze zienswijze is beoordeeld of de door inspreker genoemde ontwikkelingen relevant zijn in het kader van beoordeling op cumulatieve effecten, zoals deze is uitgevoerd voor de Natura 2000 gebieden die zich in de invloedssfeer van de wegtrajecten bevinden waar een snelheidsverhoging wordt doorgevoerd. Op basis daarvan is geconstateerd dat cumulatie enkel relevant kan zijn over de band van een toename aan verkeer op de A73 en anderzijds op de A67. Hiervoor zijn de natuurtoetsen voor Boschhuizerbergen en respectievelijk Deurnsche- en Mariapeel relevant. Voor beide gebieden bestaat de natuurtoets uit een voortoets en is daarin geconcludeerd dat vanwege de tijdelijke en beperkte toename, alsmede verminderde afname geen sprake zal zijn van negatieve effecten op de voor stikstof, dan wel geluid gevoelige habitats, dan wel soorten. Aangezien cumulatie in het licht van artikel 19f alleen aan de orde kan zijn indien sprake is van een negatief effect tengevolge van in dit geval de snelheidsverhoging, is een beoordeling op cumulatie niet aan de orde. Er bestaat daarom geen aanleiding de door inspreker voorgestelde snelheden in te voeren.

De laatste jaren is vanuit het bedrijfsleven vaak - naar onze mening ten onrechte - gesteld dat Nederland "op slot" gaat als gevolg van de te ver doorgeschoten natuurbescherming in ons land. Nu gebeurt hetzelfde door de voorgenomen ontwerp-verkeersbesluiten. Door het toestaan van een maximumsnelheid van 130 km/h met als gevolg hogere geluidbelasting en stikstofdepositie zal de voorziene gebiedsontwikkeling van Klavertje 4/ Greenport Venlo belemmerd worden. De beschikbare geluidruimte en de benodigde stikstofdepositie ruimte zal voor een deel "opgesoupeerd" worden door de hogere rijsnelheden. Inspreker verwijst hiervoor naar de zienswijze op de verkeersbesluiten, zoals ingediend door de Development Company Greenport Venlo.

Inspreker verzoekt om de Verkeersbesluiten II en III te wijzigen, zodat A67 en A73 binnen het Klavertje 4/ Greenport Venlo - gebied een lagere maximumsnelheid (bij voorkeur 100 km/h) zal gaan gelden dan 130 km/h.
II-023-03

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Uit het geluidonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op de door inspreker aangehaalde trajecten nu en binnen enkele jaren en investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. De maximale geluidruimte voor de autosnelweg wordt bepaald door een wettelijk vastgesteld geluidsproductieplafond. Dit is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Enerzijds dient bij ontwikkelingen in de omgeving van de autosnelweg rekening te worden gehouden met deze geluidsproductieplafonds. Anderzijds mogen ontwikkelingen op of aan de autosnelweg niet leiden tot overschrijding van de geluidsproductieplafonds. Uit onderzoek blijkt dat de snelheidsverhoging past binnen de beschikbare geluidruimte van de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Voor ontwikkelingen in de omgeving heeft de snelheidsverhoging dan ook geen negatieve consequenties. De voor de autosnelweg toegestane maximale geluidsproductie, het geluidsproductieplafond, wordt immers niet veranderd.

Het kan dat op langere termijn, door bijvoorbeeld groei van verkeer, de situatie zich voordoet dat het geluidsproductieplafond overschreden dreigt te worden. In dat geval moet de wegbeheerder geluidreducerende maatregelen treffen om die overschrijding te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld aanleg van een stiller wegdek zijn. Alleen indien geluidbeperkende maatregelen op overwegende bezwaren stuiten, kan de beheerder de minister verzoeken om een verhoging van het geluidsproductieplafond te starten. Dit is een formele procedure waarbij belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Indien er vóór 1 juli 2012 een bestemmingsplanprocedure zou zijn gestart voor (delen van) de Greenport Venlo, kan de snelheidsverhoging inderdaad effect hebben op de ruimte voor ontwikkeling omdat de procedure ingevolge het overgangsrecht dan volgens de oude systematiek van de Wet geluidhinder wordt voortgezet. Maar dat effect zal zeer beperkt zijn (gezien de beperkte toename van de geluidsproductie door de snelheidsverhoging). Bovendien: als de ontwikkeling vooral bedrijfsmatige functies betreft, dan zijn dit geen geluidgevoelige objecten en speelt dit punt niet.

Tot slot wordt benadrukt dat de geluidruimte die beschikbaar is voor (de geluidemissie van) dergelijke bedrijfsmatige functies, niet "ingenomen" kan worden door een toename van het geluid vanwege de autosnelweg. Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vindt gescheiden van elkaar plaats.

Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij bovenstaande zienswijze II-023-02.

Er bestaat daarom geen aanleiding de door inspreker voorstelde snelheidsverlagingen door te voeren.

Inspreker stelt dat voor de A50 en A59 door verhoging van de snelheid de geluidsoverlast zal toenemen. De gemeenten Bernheze, Landerd, Oss en Wijchen hebben in 2010 de geluidproblematiek rond de rijkswegen A50 en A59 in beeld laten brengen. Het rapport is u namens de vier gemeenten op 3 januari 2012 toegestuurd.

De geluidbelasting is in beeld gebracht op basis van een model, geïkt met geluidmetingen. Met deze metingen is de werkelijke akoestische kwaliteit van het aanwezige asfalt in beeld gebracht. Daarnaast zijn immissiemetingen op verschillende afstanden van de weg uitgevoerd om daarmee het gebruikte model te ijken.

Dit rapport is op 26 april 2011 door de vier wethouders van de gemeenten Bernheze, Landerd, Oss en Wijchen aangeboden aan de voorzitter van de vaste kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu, mevrouw Snijder-Hazelhoff. Hierbij waren een aantal leden van deze kamercommissie aanwezig. Met het aanbieden van het rapport is aandacht gevraagd voor de geluidhinder van een groot aantal inwoners van de gemeente Oss als gevolg van de rijkswegen. Tevens hebben de insprekers een bijdrage willen leveren aan de discussie in de Kamer over de nieuwe geluidwetgeving afgelopen zomer. Gezien de aangenomen amendementen over validatie van berekeningen door middel van metingen en over het correct meenemen van de werkelijke akoestische kwaliteit van asfalt, meent de inspreker dat er een inbreng is geleverd aan de behandeling van de geluidwetgeving. De rapporten zijn ook aangeboden aan Rijkswaterstaat Noord-Brabant en Rijkswaterstaat Oost-Nederland.

Uit het onderzoek blijkt dat 4320 woningen in de gemeenten Oss in meerdere of mindere mate geluidhinder ondervinden als gevolg van de rijkswegen. De inspreker stelt dat met het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u, zonder aanvullende maatregelen, zal dit aantal verder toenemen.

Nieuwe wetgeving bepaalt dat voor rijkswegen geluidsproductieplafonds zullen gelden. Op grond van eigen onderzoeken, gebaseerd op de bestaande maximumsnelheid, betwijfelt de inspreker zeer of er überhaupt sprake kan zijn van geluidsruimte die verhoging van de maximumsnelheid toelaatbaar maakt.

De inspreker verzoekt met klem om alvorens over te gaan tot verhogen van de maximumsnelheid de benodigde geluidwerende voorzieningen te treffen, om hiermee te bereiken dat de geluidhinder voor de inwoners van de gemeente Oss niet verder toe neemt. Bovendien verzoekt de inspreker om één of meerdere permanente meetpunten langs deze rijkswegen in te richten om de gevolgen van de snelheidsverhoging objectief vast te stellen.
II-024-01

In het door inspreker overgelegde rapport op 3 januari 2012, is de geluidbelasting berekend op basis van de systematiek van de oude wet Geluidhinder en niet op basis van de nieuwe geluidwetgeving (SWUNG), die in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is opgenomen en die op 1 juli 2012 in werking is getreden. In het rapport van inspreker is uitgegaan van berekeningen ter plaatse van woningen, aangevuld met metingen, terwijl het uitgangspunt bij SWUNG berekeningen in zogenaamde referentiepunten met een geluidsproductieplafond (GPP) zijn. Het amendement 32252 regelt dat de berekeningen in ieder geval steekproefsgewijs gevalideerd worden met metingen. De metingen hebben enerzijds ten doel om het berekeningsmodel te optimaliseren, borgen anderzijds de integriteit van het systeem als zodanig. Dit is vastgelegd in artikel 11.22, lid 4 onder c van de Wet milieubeheer.

In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, dat eveneens op 1 juli 2012 in werking is getreden, is de berekende waarde beter afgestemd op de gemeten waarde.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht. In het onderzoek is gebruik gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en de wettelijke normen zoals die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Voor geluid is getoetst aan de nieuwe wetgeving voor geluid (SWUNG), zoals die is opgenomen in de Wet milieubeheer. In SWUNG worden met geluidsproductieplafonds grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG een systematiek die jaarlijks de geluidsproductie monitort. Dit zorgt ervoor dat omwonenden beter beschermd worden dan onder de Wet geluidhinder.

Inspreker heeft een 4-tal wegtrajecten aangehaald waartegen deze zienswijze is gericht. Het uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, zachter waar het moet". Het uitgangspunt is dus "130", tenzij. Naar aanleiding van aanvullend geluidsonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A59 tussen knooppunt Hintham en Maasdonk niet kan worden verhoogd, vanwege geluidsonderzoek. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 100 km/h. Voor de overige door u aangehaalde wegtrajecten is er geen reden vanwege geluid om van de maximumsnelheid van 130 km/h af te wijken.

Inspreker stelt dat de verhoging van de maximumsnelheid op de A50 en A59 leidt onder meer tot hogere concentraties fijnstof. In de gemeente Oss krijgen hierdoor een groter aantal inwoners te maken met een slechtere luchtkwaliteit. U baseert uw besluit op het voldoen aan grenswaarden. Echter ook onder grenswaarden treden gezondheidseffecten op.

II-024-02

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Kortweg "130, tenzij". Overall waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid permanent naar 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. In het kader van deze aanpassing is op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. In het kader van milieu is ook onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit in Nederland is sterk verbeterd. Bij een verhoging van de maximumsnelheid blijven we in Nederland nog steeds binnen de Europese grenswaarden voor lucht en geluid. Om het effect van de snelheidsverhoging op het Nederlandse wegennet op de luchtkwaliteit in beeld te brengen, moeten berekeningen worden uitgevoerd. Met metingen kan immers alleen achteraf het effect op de luchtkwaliteit bepaald worden. Voor de berekeningen zijn de reken- en onderzoeksmethoden gebruikt zoals omschreven in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, die onderdeel uitmaakt van de Wet milieubeheer. Met het uitgevoerde onderzoek is aangetoond dat de luchtkwaliteit rond de betreffende wegvakken (met uitzondering van wegtraject A59 Oss – Paalgraven) ook na het ingaan van het nieuwe snelheidsregime voldoet aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer zoals die voor NO₂ vanaf januari 2015 gaan gelden en dat tevens voldaan wordt aan de grenswaarde voor PM₁₀ zoals die sinds juni 2011 van kracht is.

Naast het feit dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Alleen op het wegtraject A59 tussen Oss en knooppunt Paalgraven is om redenen van luchtkwaliteit afgeweken van de permanente snelheidsverhoging van 130 km/h. Op dit wegtraject is daarom een snelheid van 130 km/h alleen in de avond en nacht mogelijk, waardoor de maximumsnelheid overdag (tussen 06.00 en 19.00 uur) verlaagd wordt naar 120 km/h. Deze uitzondering op een permanente

snelheidsverhoging naar 130 km/h wordt 'geregeld' in het Verkeersbesluit III. Per abuis staat in de bijlage bij ontwerp-verkeersbesluit III dat de reden voor het afwijken van de maximumsnelheid van 130 km/h 'consistentie' zou zijn, maar dat is niet juist, dit moet 'luchtkwaliteit' zijn. In de bijlage bij verkeersbesluit III is dit hersteld.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Inspreker stelt dat specifiek op het traject Oss-Paalgraven de verkeersveiligheid in het geding is. De aansluiting van de A59 op de A50 in de richting Den Bosch-Eindhoven verloopt via het "onderliggend wegennet". Dit wegennet is van onvoldoende capaciteit om dit verkeer te verwerken. Dit leidt tijdens de spits veelvuldig tot "terugslag" op de A59. Hierdoor ontstaan files en zeer onveilige situaties. In het kader van de regeling "beter benutten" zijn plannen uitgewerkt om het knooppunt Paalgraven te verbeteren; zowel op het punt van veiligheid als op het punt van doorstroming. Zolang deze maatregelen niet zijn getroffen en tot resultaat hebben geleid, stelt de inspreker voor om voor dit wegdeel de maximumsnelheid tot 100 km/h uur te beperken en dit wegtraject op te nemen in verkeersbesluit Ib.

II-024-03

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid permanent naar 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. Op het door inspreker genoemde wegtraject A59 Oss – Paalgraven is de reden van afwijken van permanent 130 km/h luchtkwaliteit en niet verkeersveiligheid. Deze uitzondering op een permanente snelheidsverhoging van 130 km/h wordt 'geregeld' in het Verkeersbesluit III.

Per abuis staat in de bijlage bij ontwerp-verkeersbesluit III dat de reden voor het afwijken van de maximumsnelheid van 130 km/h 'consistentie' zou zijn, maar dat is niet juist, dit moet 'luchtkwaliteit' zijn. In de bijlage bij verkeersbesluit III is dit hersteld.

Inspreker geeft aan dat tijdens de spits veelvuldig een terugslag op de A59 ontstaat. Deze terugslag op de A59 komt doordat het verkeer op het onderliggend wegennet onderaan de afrit niet verwerkt kan worden. Hierdoor staat er in de spits regelmatig een file op deze afrit en ook op de vluchtstrook van de A59, van voertuigen die deze afslag willen nemen. De maximumsnelheid wordt op het wegtraject A59 Oss – Paalgraven dynamisch verlaagd naar 120 km/h tussen 06.00 en 19.00 uur, waardoor in het tijdvak waarin de terugslag tot op de A59 optreedt (in de spits) geen limiet van 130 km/h zal gelden. Zodra er 130 km/h gereden mag worden (van 19.00 tot 06.00 uur) is er in een normale situatie geen sprake meer van terugslag tot op de A59.

De A50 doorsnijdt ten oosten van knooppunt Paalgraven het natuurgebied Maashorst / Herperduin, wat deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur. Er is niet onderzocht welke effecten de verhoging van de maximumsnelheid heeft op dit natuurgebied. Voor een zorgvuldige belangenafweging is de inspreker van mening dat de effecten van de verhoging van de snelheid in beeld gebracht moeten worden.

II-024-04

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. Op het door inspreker genoemde wegtraject A59 Oss-Paalgraven is er de reden van afwijken van permanent 130 km/h 'luchtkwaliteit' en niet 'consistentie'. Deze uitzondering op een permanente snelheidsverhoging van 130 km/h wordt geregeld in het verkeersbesluit III. Per abuis staat in de bijlage bij ontwerp-verkeersbesluit III dat de reden voor het afwijken van de maximumsnelheid van 130 km/h 'consistentie' zou zijn, maar dat is niet juist, dit moet 'luchtkwaliteit' zijn. In de bijlage van verkeersbesluit III is dit hersteld.

Binnen deze gemeente liggen enkele gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) op korte afstand van de A50. Het natuurgebied de Maashorst ligt op korte afstand ten zuidoosten van knooppunt Paalgraven van de A50. Het natuurgebied Herperduin ligt ten noorden van knooppunt Paalgraven aan de A50. Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten is aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken van de 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.

De A59 (trajecten Hintham-Maasdonk en Maasdonk-Oss) moeten uit oogpunt van consistentie worden aangepast aan het voorgestelde besluit onder 2. Dus voor het gehele traject Hintham-Paalgraven stelt de inspreker 100 km/uur voor, danwel een dynamisch verlaging gedurende de dag naar 100 km/uur.

II-024-05

Het wegtraject A59 Hintham - Maasdonk:
Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Kortweg "130, tenzij", overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A59 tussen knooppunt Hintham en Maasdonk niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 100 km/h.

Het wegtraject A59 Maasdonk - Oss:
Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Kortweg "130, tenzij", overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Omdat er op dit wegtraject geen knelpunten zijn geconstateerd met betrekking tot milieu en verkeersveiligheid, zou een maximumsnelheid van 130 km/h kunnen gelden. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie'

genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengte van het betreffende wegtraject is 2,9 km (152-129,1), waardoor 'consistentie' de motivering is om dit wegtraject dynamisch te verlagen naar 120/130 km/h. Per abuis staat in de bijlage van ontwerp-verkeersbesluit III dat de dynamische snelheidsverlaging op dit wegtraject 100/130 km/h is, maar dit moet echter 120/130 km/h zijn.

Index Ontwerp-verkeersbesluit II, gesorteerd op registratienummer

Registratienummer zienswijze	Beantwoording op pagina
001	25
002	25
003	28
004	28
005	30
006	31
007	32
008	35
009	35
010	36
011	37
012	39
013	41
014	48
015	54
016	55
017	59
018	61
019	65
020	69
021	72
022	77
023	82
024	85

3 Zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit III

Inspreker is van mening dat 130 km/h 's avonds en 's nachts voor de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis-West wederom een extra aantasting is van het kwetsbare veenweidegebied Midden-Delfland en stelt voor permanent de huidige maximumsnelheid van 120 km/h te continueren. In 2005 hebben 63 partijen, waaronder het Rijk, het gezamenlijk toekomstbeeld voor Midden-Delfland vastgelegd in de visie Midden-Delfland 2025. Daarin is overeengekomen dat dit gebied nog sterker dan nu een waardevol open groengebied moet zijn in de drukbevolkte Zuidvleugel van Rotterdam. Dit gezamenlijk belang komt ook tot uiting bij de aanleg van de A4 Delft-aansluiting A20 waarbij door het Rijk diverse maatregelen worden gesubsidieerd om te kwaliteit van het gebied te behouden en te versterken. Onlangs is nog een subsidie van 18,5 miljoen euro hiervoor ontvangen. Inspreker licht met een aantal punten zijn standpunt verder toe.

III-001-01

Midden-Delfland is een agrarisch veenweidegebied met recreatieve functies, functies voor poldernatuur en weidevogelgebied. Binnen deze gemeente liggen enkele gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) op korte afstand van de A20. In het gebied de Alkeetpolder liggen de EHS-gebieden op korte afstand van de A20. Oeverlanden Vlaardingervaart grenst aan de A20 en EHS-gebied De Vlietlanden ligt op 400m. De Foppenplas ligt op ca. 1km. Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken van de 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. In het Natuurbeheerplan van de provincie Zuid-Holland is vrijwel het gehele buitengebied van de Midden-Delfland opgenomen als weidevogelgebied. Op Weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhoging vergt. Hierbij verdient opmerking dat, gezien de zeer beperkte toename van geluid (minder dan 1dB) als gevolg van de dynamische verlaging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden, verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten.

Volgens het rapport 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h leveren voor de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis-West de vier afzonderlijk getoetste randvoorwaarden, verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en natuur, geen weigeringsgrond op om de snelheid op dit wegvak te verhogen.

Inspreker vindt dat de combinatie van deze randvoorwaarden in deze individuele situatie het noodzakelijk maakt om het voorgenomen besluit niet in te voeren omdat het in Midden Delfland gaat om bijzondere waarden en een specifiek gebied voor de Randstad met een bijzondere functie. Aantasting van het gebied moet daar waar maatschappelijk mogelijk is, zoveel mogelijk worden voorkomen. De overige maatschappelijke belangen wegen naar de mening van inspreker zwaarder dan het belang tot verhoging van de maximumsnelheid.

III-001-02

Per 1 september 2012 is de algemene maximumsnelheid op de autosnelwegen 130 km/h. Dit is een gevolg van een wijziging van het RVV 1990, tot stand gekomen na overleg met het parlement. Met de verhoging van de maximumsnelheid neemt de reistijd op het wegennet af en wordt beter aangesloten bij de verwachting en de beleving van de automobilist. Op die manier komt het kabinet tegemoet aan een maatschappelijke wens. In dit verkeersbesluit gaat het over wegvakken waar het - met name vanwege het overschrijden van een milieunorm- niet mogelijk is de hele dag 130 km/h te rijden. Uitgangspunt is 130 km/h en als dat niet het gehele etmaal kan, dan een deel van het etmaal. Daarbij is in aanmerking genomen dat in iedere specifieke situatie voldaan moet worden aan wettelijke eisen voor lucht (grenswaarden), geluid (GPP) en natuur (instandhouding) en de beleidsmatige doelen voor klimaat en verkeersveiligheid. Het voldoen aan de grenswaarden is een effectieve wijze om de betrokken belangen te beschermen.

Direct langs de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis-West liggen de Aalkeetbuitenpolder en twee gebieden van Natuurmonumenten, de Eendenkooi Aalkeetbuiten en de Vlietlanden. De Vlietlanden is een uniek, niet ingepolderd, laagveengebied met een uitgebreide soortenrijkdom aan planten, (o.a. Moeraskartelblad, Veenpluis, Brede Orchis) en een habitat van de Noordse Woelmuis. De Aalkeetbuitenpolder staat bekend als biotoop van de Grutto, een rode-lijst soort.

Inspreker stelt dat door het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/h de biotoop van de Grutto wordt verkleind. Bij het doorzetten van het voorgenomen besluit moet volgens inspreker de regeling rondom de compensatieplicht van het besluit van Provinciale Staten van Zuid-Holland van september 1997, nummer 4625, worden toegepast.

III-001-03

De Vlietlanden ligt op ca. 400 m van de A20. De Aalkeetbuitenpolder ligt op zeer korte afstand van de A20 (< 100 m). De Aalkeetbuitenpolder heeft een status als weidevogelgebied in het Natuurbeheerplan.

Op Weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhoging vergt. Hierbij verdient opmerking dat gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1dB) als gevolg van de dynamische verlagings van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten

De Vlietlanden maken onderdeel uit van de EHS. Het genoemde besluit van de provincie (nr 4625) heeft betrekking op de provinciale uitwerking van het compensatiebeginsel.

Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken van de 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.

Inspreker is van mening dat het verder verhogen van de snelheid naar 130 km/h op de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis-West zorgt voor een nog onrustiger verkeersbeeld, waardoor de kans op ongevallen aanzienlijk toeneemt. Het weggedeelte van de A20 wordt aan weerszijden begrensd door een maximumsnelheid van 100 km/h. Hierdoor is binnen een afstand van enkele kilometers sprake van een grote overgang van de snelheid van het verkeer. Het aandeel vrachtverkeer door de economische activiteiten in het Westland en de veerverbinding bij Hoek van Holland ligt hoger dan op veel andere wegvakken in Nederland. Door de verhoging van de maximumsnelheden ontstaan grote snelheidsverschillen tussen

weggebruikers onderling. Het betreffende wegvak kenmerkt zich tot slot door een relatief groot aantal en veel gebruikte op- en afritten, waarbij regelmatig congestie optreedt. Door het ontbreken van een alternatief onderliggend wegennet, wordt de A20 regelmatig gebruikt voor korte afstanden binnen het woon-werkgebied van de omliggende bewoners.

III-001-04

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengte van het traject Vlaardingen West-N213 is voldoende om aan dit uitgangspunt te voldoen.

Luchtkwaliteit en niet veiligheid is de reden dat de maximumsnelheid afwijkt van de maximumsnelheid volgens het RVV. Daarnaast geldt de maximumsnelheid van 130 km/h enkel in de avond/nacht. De door de inspreker genoemde bezwaren treden dan ook niet of nauwelijks op.

Inspreker vraagt de minister het ontwerp-verkeersbesluit voor de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis-West bij vaststelling te heroverwegen op grond van eerder aangegeven argumenten (kwetsbaar veengebied Midden Delfland, flora en fauna, verkeersveiligheid) en verzoekt de minister voor dit wegvak niet verkeersbesluit III toe te passen, maar verkeersbesluit II.

III-001-05

Gelet op de voorgaande standpunten onder III-001 zal het wegvak niet naar besluit II worden verplaatst.

De A73 tussen de knooppunten Ewijk en Neerbosch loopt ten zuiden van de woonkernen Beuningen en Ewijk. Bij zuidoost, zuid en zuid westen wind is er al sprake van zeer zware vervuiling en geluidsoverlast in de woonomgeving. De afstand tussen de knooppunten, tussen 103.4 hm en 114.5 hm., is volgens inspreker slechts 6.5 kilometer (volgens afstandmeten.nl) en levert bij 130 km/h slechts een tijdwinst van 15 seconde op. Inspreker vindt de snelheidsverhoging absoluut niet de moeite voor de extra overlast waar veel bewoners last van zullen hebben. Inspreker vraagt te motiveren waarom de invoering van 130 km/h wel een goed plan zou zijn.

III-002

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A73 tussen de knooppunten Ewijk en Neerbosch niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 120 km/h.

Inspreker vindt dat voor het A2 traject Everdingen-Deil de 130 km/h ook overdag gehandhaafd moet worden omdat de reden "luchtkwaliteit generiek Randstad" onvoldoende specifiek is om een afwijking op het door de minister toegezegde beleid "waar nu 130 is dat blijft", te rechtvaardigen.

Het wegtraject is nu als experiment al 130 km/h en er is niet volgens inspreker uit onderzoeken of metingen gebleken dat dit een probleem is dat deze teruggang rechtvaardigt. Het wel 24h 130 km/h maken van een aangrenzend deel van de A15 is bovendien een aanwijzing dat de lokale luchtkwaliteit deze maatregel niet noodzakelijk maakt.

III-003-01

Uit onderzoek naar de effecten op luchtkwaliteit blijkt dat bij een maximumsnelheid van 130 km/h op het traject Everdingen-Deil het risico op overschrijding van grenswaarden erg groot is. Om die reden is besloten een dynamische maximumsnelheid in te voeren. In tegenstelling tot het experiment, waar de maximumsnelheid afhankelijk is van de verkeersintensiteit, geldt de maximumsnelheid van 130 km/h nu alleen in de avond en nacht.

Voor de in de bijlage genoemde trajecten waarvoor de veiligheid als reden voor een dynamisch regime wordt aangegeven, vindt inspreker dat een betere handhaving van de maximumsnelheid voor vrachtwagens meer effect heeft op de veiligheid.

III-003-02

De minister neemt kennis van deze zienswijze.

Voor de in de bijlage genoemde trajecten waarvoor de luchtkwaliteit als reden voor een dynamisch regime wordt aangegeven, vindt inspreker dat een betere handhaving van de maximumsnelheid voor vrachtwagens meer effect heeft op de luchtkwaliteit.

III-003-03

De maximumsnelheid van vrachtverkeer blijft 80 km/h. Er is voornog geen reden om aan te nemen dat door verhoging van de maximumsnelheid van het autoverkeer, de snelheid van het vrachtverkeer significant toeneemt. Uit het evaluatieonderzoek dat is uitgevoerd op de experimenttrajecten 130 km/h en dat op de website van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en van Rijkswaterstaat beschikbaar is, blijkt dat de snelheid van het vrachtverkeer niet is toegenomen na verhoging van de maximumsnelheid voor personenauto's van 120 naar 130 km/h. Dat resultaat ligt in de lijn der verwachtingen omdat vrachtwagens zijn voorzien van een snelheidsbegrenzer.

Voor de in de bijlage genoemde trajecten waarvoor 'consistentie' als reden voor een dynamisch regime wordt aangegeven, vindt inspreker dat consistentie geen goede grond voor een snelheidsverlagingsbesluit is. Een verlaagde maximumsnelheid op snelwegen wordt geregeld met borden na iedere oprit. Van een verkeersdeelnemer wordt hoe dan ook verwacht dat hij deze borden leest. De consistentie veronderstelt vermoedelijk gemak voor de rijder, maar het is juist ongemak om extra borden met tijdafhankelijke snelheden te moeten interpreteren. Het verlengen van trajecten met die beperking betekent meer te interpreteren borden.

III-003-04

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km

van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. Bij wijziging van de snelheid in de tijd (bij een dynamisch snelheidsregime) is steeds sprake van maar één maximumsnelheid gedurende een tijdperiode. Hiermee wordt afdoende aan het begrip consistentie voldaan. Overigens wordt voor het wegvak 340 (Oss - knooppunt Paalgraven) in het definitieve verkeersbesluit een lagere snelheid gehandhaafd vanwege de eisen aangaande luchtkwaliteit.

Inspreker vindt dat een dynamische snelheidsverlaging van de maximumsnelheid op de A9 tussen knooppunt Rottepolderplein en Akersloot een versnipperd en onrustig verkeersbeeld geeft. De weggebruiker wordt geconfronteerd met verschillende snelheidsregimes op een relatief kort traject. Daarnaast wisselen de snelheden gedurende de dag tussen 130 km/h en 100/120 km/h.

Inspreker stelt voor vanwege de eenvoud en eenduidigheid voor de weggebruikers om gedurende de gehele dag 130 km/h in te stellen. Op termijn zou een eenduidige inrichting van het gehele traject verder kunnen bijdragen aan een verbeterd verkeersbeeld.

III-004

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengte van de trajecten Rottepolderplein-Velsen en Beverwijk-Akersloot is voldoende om aan het begrip consistentie te voldoen.

Inspreker betreurt het dat niet de mogelijkheid is geboden om bezwaar aan te tekenen tegen het verhogen van de maximum toegestane snelheid tot 130 km/h door te kiezen voor aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Voor een dergelijke wijziging hoeft mer-procedure te worden doorlopen en staat geen bezwaar of beroep open. Inspreker heeft kennis genomen van de uitgebreide - maar generieke - onderzoeken en is van mening dat de belangen van bewoners in de directe omgeving van de snelweg hierdoor in het gedrang komen.

III-005-01

Uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van een wettelijke regeling: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. Tegen wijziging van het RVV 1990 (een algemene maatregel van bestuur) staat geen beroep open. Verder is beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. Deze uitzonderingen op een permanent 130 km/h regime worden via de ter inzage gelegde (ontwerp) verkeersbesluiten geregeld en daartegen staat wel degelijk beroep open.

Inspreker vindt het onvoldoende dat voor de A28 ter hoogte van Soesterberg de maximum toegestane snelheid tot 120 km/h alleen tussen 6.00 uur en 19.00 uur wordt ingevoerd. Inspreker vraagt om een verlaging van de maximum toegestane snelheid gedurende de hele dag, gezien de ligging van woningen in Soesterberg in de directe nabijheid van de snelweg. Inspreker vraagt de maximum toegestane snelheid op de A28 ter hoogte van Soesterberg niet te verlagen tot 120 km/h, maar tot 100 km/h. Kortheidshalve verwijst inspreker naar zijn argumenten in zijn zienswijze d.d. 19 april 2011 tegen het Ontwerp Wegaanpassingsbesluit voor de wegverbreding van de A28 naar 2x3 rijstroken.

III-005-02

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. In het kader van deze aanpassing is op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. Daaruit is naar voren gekomen dat op de A28 ter hoogte van Soest om redenen van luchtkwaliteit, alsmede een consistent snelheidsregime, een snelheid van 130 km/h alleen in de avond en nacht mogelijk is. Deze uitzondering op een permanente snelheidsverhoging naar 130 km/h wordt 'geregeld' in het Verkeersbesluit III. De uitgevoerde onderzoeken vormen geen aanleiding om de snelheid permanent naar 120 km/h te verlagen, laat staan naar 100 km/h.

Inspreker verwijst weliswaar naar haar zienswijze op het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit A28 Utrecht-Amersfoort van 19 april 2011, maar in die zienswijze is geen inhoudelijke onderbouwing voor een snelheidsverlaging opgenomen.

Inspreker verwacht dat eind dit jaar een nieuw besluit voor de wegverbreding van de A28 naar 2x3 rijstroken wordt gepubliceerd en dat daarin de aangepaste maximum toegestane snelheid van 130 km/h op een zorgvuldige wijze wordt meegenomen in de milieurapportages en dat dit leidt tot passende geluidmaatregelen ter hoogte van Soesterberg.

III-005-03

Op dit moment wordt er, conform de Spoedwet wegverbreding, een Wegaanpassingsbesluit opgesteld voor de verbreding van de A28 tussen Utrecht en Amersfoort. Bij het Wegaanpassingsbesluit wordt een nieuw akoestisch onderzoek (2012) gevoegd, waarin de effecten van de wegverbreding en de benodigde maatregelen staan beschreven. De verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond en nacht tussen De Uithof en Den Dolder tot aan de aansluiting Maarn, waarbinnen ook Soesterberg valt, is in dit onderzoek en het bepalen van de geluidmaatregelen meegenomen als autonome ontwikkeling. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat er tweelaags ZOAB (stiller asfalt) aangelegd moet worden om de effecten van de verbreding van de A28 op geluid te mitigeren.

In het kader van de wegverbreding van de A28 naar 2x3 rijstroken constateert inspreker dat nu al een andere verharding op de A28 is aangebracht. Inspreker vraagt of ter hoogte van Soesterberg een dubbellaags ZOAB is aangebracht. Zo ja dan vraagt inspreker of dit een relatie heeft met het verhogen van de maximum toegestane snelheid per 1 september 2012?

Inspreker was in de veronderstelling dat een dubbellaags ZOAB pas zou worden aangelegd nadat een Wegaanpassingsbesluit voor de verbreding van de A28 zou zijn gepubliceerd.

III-005-04

Ter hoogte van gemeente Soest wordt de A28 verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Bij het nog vast te stellen Wegaanpassingsbesluit zal een nieuw akoestisch onderzoek (2012) worden gevoegd, waarin de effecten van de wegverbreding en de benodigde maatregelen staan beschreven. De verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond en nacht tussen De Uithof en Den Dolder tot aan de aansluiting Maarn, waarbinnen ook Soesterberg valt, is in dit onderzoek en het bepalen van de geluidmaatregelen meegenomen als autonome ontwikkeling. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat er tweelaags ZOAB (stiller asfalt) aangelegd moet worden om de effecten van de verbreding van de A28 op geluid te mitigeren. Het tweelaags ZOAB is inderdaad al grotendeels aangelegd op het traject tussen Utrecht en Leusden-Zuid, ook ter hoogte van Soesterberg. De aanleg van het tweelaags ZOAB is gecombineerd met de grootonderhoud-werkzaamheden die aan de A28 zijn uitgevoerd, om zo de hinder voor zowel weggebruiker als omwonende te beperken.

Inspreker pleit voor een verlaging van de huidige maximumsnelheid van 120 km/h naar 100 km/h voor het traject Utrecht-Amersfoort op de A28 ter hoogte van Zeist.

In de gemeente Zeist wordt een ernstig probleem m.b.t. de luchtkwaliteit ervaren. Rijkswegen en provinciale wegen doorsnijden het grondgebied van de gemeente Zeist. Inwoners en gebruikers van voorzieningen ondervinden hiervan veel overlast. Met name rond de A 28 wordt veel overlast ervaren.

III-006-01

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Met het uitgevoerde onderzoek is aangetoond dat de luchtkwaliteit rond de betreffende wegvakken ook na het ingaan van het nieuwe snelheidsregime voldoet aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Naast het feit dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Er is dan ook geen aanleiding om de maximumsnelheid gedurende de gehele dag te verlagen.

Inspreker vindt een onderzoek naar de haalbaarheid van overkapping van de A28 ter hoogte van Zeist zeer wenselijk. Gemeentebestuur en inwoners pleiten in de structuurvisie voor behoud van het groene leefmilieu in Zeist. Overkapping van de A28 wordt in deze visie gezien als stimulans voor een beter leefmilieu.

III-006-02

In het nieuwe akoestisch onderzoek (2012) dat voor de verbreding van de A28 Utrecht – Amersfoort is uitgevoerd, zijn de maatregelen bepaald die conform de Wet geluidhinder genomen moeten worden om de effecten van de verbreding te mitigeren. Het is doelmatig gebleken om de bestaande luifel bij Zeist met 2 meter te verhogen en om twee geluidschermen te plaatsen van 2 meter hoog. Verdere

verhoging van de luifel en de schermen is niet doelmatig. Het aanleggen van een nog veel verdergaande maatregel zoals een volledige overkapping van de A28 ter hoogte van Zeist is daarom niet onderzocht. Omdat het project A28 Utrecht-Amersfoort is opgenomen in het NSL, zullen er geen projectspecifieke maatregelen genomen worden voor luchtkwaliteit. Als uit de monitoring van het NSL blijkt dat er maatregelen voor lucht nodig zijn, dan wordt hiertoe door de minister in het kader van het NSL een besluit genomen. Er is vanuit het oogpunt van lucht en geluid op dit moment dus geen aanleiding om het plaatsen van een overkapping van de A28 te onderzoeken.

Inspreker vindt verhoging van de maximumsnelheid op de A28 ter hoogte van Zeist tot maximaal 130 kilometer onacceptabel vanwege de geluidsoverlast. Het stiller asfalt en de verhoging van de geluidschermen langs de A28 zijn bedoeld om effecten van de derde rijstrook te compenseren. Deze maatregelen worden door verhoging van de maximumsnelheid teniet gedaan. Met name in de avond en nacht is geluidtoename nadelig voor bewoners.

III-006-03

Bij het Wegaanpassingsbesluit wordt een nieuw akoestisch onderzoek (2012) gevoegd, waarin de effecten van de wegverbreding en de benodigde maatregelen staan beschreven. De verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u in de avond en de nacht op de A28 tussen De Uithof en Den Dolder tot aan de aansluiting Maarn is in dit onderzoek en het bepalen van de geluidmaatregelen meegenomen als autonome ontwikkeling. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat het doelmatig is om ter hoogte van Zeist 2laags ZOAB (stiller asfalt) aan te leggen, om de bestaande luifel met 2 meter te verhogen, en om twee geluidschermen te plaatsen van 2 meter hoog.

Dit laat onverlet dat uit de thans beschikbare onderzoekresultaten blijkt dat in de huidige situatie (d.w.z. zonder rekening te houden met verbreding 2x3 en bijbehorende maatregelen geluid) de maximumsnelheid in de avond en de nacht verhoogd kan worden naar 130 km/h.

Inspreker is van mening dat de verhoging van de maximumsnelheid op de A28 ter hoogte van Zeist een verdere verslechtering van de luchtkwaliteit (uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof) betekent. Voor de woningen (de flats in Vollenhove, de woningen in de Componistenbuurt en het Lyceumkwartier) en de school dichtbij de A28 (het Herman Jordan Lyceum met scholieren tussen 12 tot 18 jaar is hier reeds aanwezig sinds de jaren zestig, ruim voordat de Rijksweg A 28 werd aangelegd) is de luchtkwaliteit nu al een probleem, laat staan als de maximumsnelheid wordt verhoogd en nog meer uitlaatgassen het gevolg zijn. Inspreker pleit voor handhaving van het huidige regime van Utrecht tot de afrit Den Dolder/Zeist Oost v.v. Verslechtering van de luchtkwaliteit betekent een slechtere gezondheid voor inwoners.

III-006-04

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Hoewel de besluitvorming over de invoering van dynamisch 130 km/h tussen De Uithof en Den Dolder tot aan de aansluiting Maarn geen onderdeel uitmaakt van het Wegaanpassingsbesluit, is in het A28-onderzoek wel rekening gehouden met de invoering van dynamisch 130 km/h. De verbreding van de A28 Utrecht – Amersfoort maakt onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). De aanpassingen van de maximumsnelheden worden meegenomen in de monitoring

van het NSL. Inspreker noemt in haar zienswijze specifiek het Herman Jordan Lyceum, de Componistenbuurt, het Lyceumkwartier en de flats in Vollenhove. De twee eerstgenoemde locaties liggen langs het traject waar een maximumsnelheid van 100 km/h gehandhaafd blijft.

Volgens inspreker moet de maximumsnelheid op de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis gehandhaafd worden op 120 km/h. omdat de A20 dwars door het waardevolle veenweidelandschap van Midden-Delfland loopt. Direct naast de A20 liggen gebieden met bijzondere en beschermde natuurwaarden: de eeuwenoude eendenkooi Aalkeetbuiten aan de noordkant tegen de A20 en het weidevogelnatuurgebied Aalkeetbuitenpolder. Deze beide gebieden maken onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en zijn in beheer bij Natuurmonumenten. Ook het deel van de Aalkeetbuitenpolder ten zuiden van de A20 is een belangrijk weidevogelleefgebied.

III-007-01

Midden-Delfland is een agrarisch veenweidegebied met recreatieve functies, functies voor poldernatuur en weidevogelgebied. Binnen deze gemeente liggen enkele gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) op korte afstand van de A20. In het gebied de Alkeetpolder liggen de EHS-gebieden op korte afstand van de A20. Oeverlanden Vlaardingervaart grenst aan de A20 en EHS-gebied De Vlietlanden ligt op 400m. De Foppenplas ligt op ca. 1km. Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken van de 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.

In het Natuurbeheerplan van de provincie Zuid-Holland is vrijwel het gehele buitengebied van de Midden-Delfland opgenomen als weidevogelgebied. Op Weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhoging vergt. Ook hier is geen sprake van vernietiging. Hierbij verdient opmerking dat, gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1dB) als gevolg van de dynamische verlaging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden, verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten.

Inspreker vindt dat de maximumsnelheid op de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis gehandhaafd moet worden op 120 km/h. ter bescherming van het leefgebied van weidevogels.

Wetenschappelijk onderzoek heeft uitgewezen dat een weidevogel als de grutto, erg gevoelig is voor verstoring door snelweggeluid. Door verhoging van de maximumsnelheid neemt de geluidverstoring weliswaar beperkt toe, maar wordt de verstoringzone langs de weg toch iets breder en gaat er leefgebied voor de weidevogels verloren. Ingeklemd tussen stedelijke gebieden en infrastructuur, zitten de weidevogels in Midden-Delfland toch al flink in de knel en iedere verdere aantasting is hier volgens inspreker ongewenst.

III-007-02

Zie het standpunt ten aanzien van zienswijzen III-007-01, voor wat betreft het weidevogelgebied.

Inspreker signaleert dat geen onderzoek naar de invloed op de weidevogelgebieden (en de EHS) ten grondslag ligt aan het besluit om de maximumsnelheid in de avond en 's nachts te verhogen naar 130 km/h. voor de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis.

III-007-03

Zie het standpunt ten aanzien van zienswijzen III-007-01, voor wat betreft de wijze waarop is omgegaan met de regimes voor weidevogelgebieden en de EHS.

Inspreker wijst erop dat aantasting van weidevogelgebieden in Midden Delfland onder de compensatieplicht (natuurcompensatiebesluit Provincie Zuid-Holland 1997) valt.

III-007-04

Zie het standpunt ten aanzien van zienswijze III-007-03, voor wat betreft het weidevogelgebied.

Inspreker is tegen verhoging van de maximumsnelheid tussen 19.00 uur en 6.00 uur op de A12 Gouda-Den Haag ter hoogte van Zoetermeer en vindt dat deze ook in de avonduren en 's nacht maximaal 120 km/h moet zijn. Het weggedeelte bij Zoetermeer doorsnijdt een stedelijk gebied waarin direct grenzend aan de A12 enkele tienduizenden mensen woonachtig zijn. Wanneer op de A12 een maximumsnelheid van 130 km/h wordt toegestaan, heeft dat grote ongewenste gevolgen voor de inwoners van Zoetermeer, door ondermeer toename geluidoverlast, meer uitstoot van schadelijke stoffen en een negatief effect op de verkeersveiligheid. Recent is de spitsstrook op de noordelijke rijbaan van de A12 ter hoogte van Zoetermeer in gebruik genomen. In combinatie hiermee zijn ook geluidschermen gerealiseerd waarom inwoners van de wijken ten noorden van de A12 samen met de gemeenteraad en het college, decennialang gevraagd hebben. De geluidschermen zijn gebaseerd op geluidberekeningen die uitgingen van een maximumsnelheid van 120 km/h. Bij verhoging van de snelheid neemt de geluidhinder weer toe. De beoogde snelheidsverhoging heeft volgens inspreker naast een negatief effect op de geluidkwaliteit ook een negatief effect op de luchtkwaliteit; ook deze verslechtert ten opzichte van de huidige situatie.

III-008-01

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek.

Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

GGD Nederland heeft u bij brief van 22 december 2011 deelgenoot gemaakt van haar ernstige zorgen over de verhoging van de huidige maximumsnelheden. Zij wijzen daarbij op de negatieve consequenties voor de volksgezondheid waaronder verstoring van de nachtrust. Inspreker stelt dat de maximumsnelheid van 130 km/h ten opzichte van 120 km/h op de A12 Gouda-Den Haag geen consequenties heeft voor de bereikbaarheid en nauwelijks effect heeft op de reistijd. De eventuele voordelen van snelheidsverhoging staan volgens inspreker in geen enkele verhouding tot de negatieve gevolgen voor de volksgezondheid in Zoetermeer.

III-008-02

Zie antwoord bij III-008-01

Inspreker vindt dat op de A12 ter hoogte van Zoetermeer hogere snelheden en daarmee ook grotere snelheidsverschillen negatieve consequenties hebben voor de verkeersveiligheid. Daarbij speelt mede een rol dat er zowel aan de noord- als zuidzijde van de A12 op het wegtraject tussen Bleiswijk en het tankstation Knorrestein een groot aantal op- en afritten zijn die het risico op ongevallen vergroot in het geval daar met hogere snelheden gereden gaat worden.

III-008-03

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Luchtkwaliteit is de reden dat de snelheid afwijkt van de maximumsnelheid volgens het RVV. Op dit traject zijn geen knelpunten of ongevalsconcentraties tav verkeersveiligheid geconstateerd. Het wegvak kent geen tekortkomingen ten aanzien van de afstand tussen de opeenvolgende aansluitingen.

Voor Maassluis is de A20 een bron van geluidhinder voor de bestaande woningen en voor de nog te ontwikkelen woningbouw in de Dijkpolder. Het voornemen om op de A20 tussen de N213 en Vlaardingen-west (aansluiting 8) gedurende de avond en nacht de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/h staat haaks op de door inspreker meermalen geuite -en tot nu toe niet gehonoreerde- wens tot verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/h. Wel heeft Rijkswaterstaat geluidsreducerende wegverharding aangebracht. Inspreker waardeert dit, maar het biedt onvoldoende soelaas voor de ondervonden geluidhinder.

De A20 vormt voor 13% van de inwoners van Maassluis de bron van wegverkeerslawaai. Regelmatig leidt dit tot klachten. Het aantal gehinderden zal door de nu voorgenomen maatregel toenemen. Daarnaast zal de verhoging van de maximumsnelheid invloed hebben op de

mogelijkheden tot ontwikkeling van de Dijkpolder tot een woonwijk met een hoogwaardig woonklimaat. Inspreker verwacht dat zwaardere maatregelen voor beperking van het geluid van de A20 noodzakelijk zullen zijn. Inspreker verzoekt dringend om de huidige maximumsnelheid van de A20 tussen de N213 en aansluiting 8 bij verkeersbesluit permanent te verlagen naar 100 km/h en het ontwerp-verkeersbesluit III niet van toepassing te verklaren op dit deel van de A20.

III-009-01

Per 1 september 2012 is de algemene maximumsnelheid op de autosnelwegen 130 km/h. Dit is een gevolg van een wijziging van het RVV 1990, tot stand gekomen na overleg met het parlement. Met de verhoging van de maximumsnelheid neemt de reistijd op het wegennet af en wordt beter aangesloten bij de verwachting en de beleving van de automobilist. Op die manier komt het kabinet tegemoet aan een maatschappelijke wens. In dit verkeersbesluit gaat het over wegvakken waar het - met name vanwege het overschrijden van een milieunorm- niet mogelijk is de hele dag 130 km/h te rijden. Uitgangspunt is 130 km/h en als dat niet het gehele etmaal kan, dan een deel van het etmaal. Daarbij is in aanmerking genomen dat in iedere specifieke situatie voldaan moet worden aan wettelijke eisen voor lucht (grenswaarden), geluid (GPP) en natuur (instandhouding) en de beleidsmatige doelen voor klimaat en verkeersveiligheid. Het voldoen aan de grenswaarden is een effectieve wijze om de betrokken belangen te beschermen.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

De A20 tussen de N213 en Vlaardingen-west (aansluiting 8) ligt tussen twee 100 km/h wegvakken. De aansluiting 6 en 7 vallen dus binnen het huidige snelheidsregime van 120 km/h. In het bijzonder voor aansluiting 7 is al in het verleden gebleken dat de intensiteiten van het invoegend verkeer in combinatie met de beperkte lengte van de invoegstrook richting Rotterdam vaak leidt tot verkeersgevaarlijke situaties. Inspreker is er van overtuigd dat niet alleen de nu voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h maar zelfs handhaving van het huidige maximum van 120 km/h de verkeersveiligheid op deze aansluiting niet ten goede komt. Inspreker heeft al meer malen de wens geuit de maximale snelheid te verlagen naar 100 km/h.

III-009-02

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit

wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengte van het traject Vlaardingen West-N213 is voldoende om aan het begrip consistentie te voldoen.

Luchtkwaliteit en niet veiligheid is de reden dat de maximumsnelheid afwijkt van de maximumsnelheid volgens het RVV. Daarnaast zijn er op dit traject geen knelpunten tav veiligheid. De lengte van de door de inspreker aangegeven invoegstrook bij de aansluiting 7 (Maassluis richting Vlaardingen) is voldoende. Daarnaast geldt de maximumsnelheid van 130 km/h enkel in de avond/nacht. De door de inspreker genoemde bezwaren treden dan ook niet of nauwelijks op. In dit kader is een verlaging van de maximumsnelheden naar 100 km/h niet overwogen.

In het ontwerp-besluit III is opgenomen dat de A20 tussen Vlaardingen-West en de N213 van 130 km/h naar 120 km/h wordt verlaagd tussen 06.00 en 19.00 uur. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond- en de nachtelijke uren.

Langs het stedelijke traject waar de snelheidsverhoging is voorzien zijn de afgelopen jaren geluidschermen geplaatst die berekend zijn op de huidige maximumsnelheid van 120 km/h. Inspreker is van mening dat bij een hogere snelheid de effectiviteit van de schermen vermindert. In de avond- en nachtelijke uren is er sprake van minder omgevingsgeluid, waardoor het effect van de hogere geluidbelasting als gevolg van de hogere snelheid van het wegverkeer, groter is. Dit houdt volgens inspreker een verslechtering van de bestaande situatie in.

III-010-01

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

In het ontwerp-besluit III is opgenomen dat de A20 tussen Vlaardingen-West en de N213 van 130 km/h naar 120 km/h wordt verlaagd tussen 06.00 en 19.00 uur. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond- en de nachtelijke uren.

Langs het stedelijke traject waar de snelheidsverhoging is voorzien zijn de afgelopen jaren geluidschermen geplaatst die berekend zijn op de huidige maximumsnelheid van 120 km/h. Inspreker is van mening dat de uitstoot van CO2 en fijnstof zullen toenemen bij een hogere snelheid en dit leidt tot een verslechtering van de bestaande situatie.

III-010-02

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Met betrekking tot klimaat kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie. Het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) is volgens het kabinet de beste manier om CO₂-uitstoot te verminderen. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ondanks de snelheidsverhoging. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

De A20 loopt zonder geluidwerende voorzieningen door Midden-Delfland, met de voor Vlaardingen belangrijke Broekpolder met veel bijzondere vogelsoorten. Inspreker wijst erop dat een verhoging van het geluidniveau, en zeker in de stillere uren, hier 1 op 1 doorwerkt en leidt tot verstoring van de fauna.

Dit wordt nog versterkt als een Nieuwe Westelijke Oeververbinding eventueel wordt gerealiseerd door een forse intensivering van het verkeer op de A20. De effecten hiervan stapelen zich op die van de verhoging van de maximumsnelheid, met alle gevolgen van dien voor de natuur- en recreatiegebieden.

III-010-03

Midden-Delfland is een agrarisch veenweidegebied met recreatieve functies, functies voor poldernatuur en weidevogelgebied. In het natuurbeheerplan van de provincie Zuid-Holland is vrijwel het gehele buitengebied van de Midden-Delfland opgenomen

als weidevogelgebied, waaronder echter niet de Broekpolder. De Broekpolder maakt ook geen onderdeel uit van de EHS of anderszins 'wettelijk' beschermd gebied. Voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding zal een afzonderlijke toetsing, o.a. ten aanzien van natuur worden uitgevoerd. Nu hierover nog geen (definitieve) besluitvorming heeft plaatsgevonden, kan en hoeft dit project niet in de besluitvorming voor 130 km/h te worden betrokken.

Inspreker geeft aan dat de effecten van invoering van 130 km/h in de avond en 's nachts op de A20 tussen Vlaardingen-West en de N213 zich opstapelen als een eventuele Nieuwe Westelijke Oeververbinding wordt gerealiseerd. Dit leidt tot een forse intensivering van het verkeer op de A20, met alle gevolgen van dien voor de stedelijke omgeving.

III-010-04

De planverkenning voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) is nog gaande. Bij het vaststellen van de verkeersbesluiten met hun verschillende snelheidsregimes (per 1 september) wordt geen rekening gehouden met ontwikkelingen die thans nog in een planverkenningfase verkeren, omdat nu nog niet duidelijk is hoe deze ontwikkelingen concreet vorm gegeven gaan worden. In de besluitvorming omtrent deze toekomstige ontwikkelingen, zoals eventueel een NWO, zullen de gevolgen voor de omgeving worden onderzocht, waarbij rekening gehouden zal worden met de heersende of dan wenselijke snelheidsregimes.

Inspreker is van oordeel dat het niet wenselijk is de maximumsnelheid in de avond- en nachtelijke uren te verhogen naar 130 km/h. Hij verzoekt het traject van de A20 tussen de N213 (hm 11) en afrit nr. 8 Vlaardingen-West (hm 21) te verwijderen uit het verkeersbesluit dynamisch 130 km/h (III) en op te nemen in het verkeersbesluit continueren huidige maximumsnelheid 120 km/h (II).

III-010-05

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Inspreker geeft aan dat door verhoging van de maximumsnelheid op de A6 ter hoogte van Almere (Weerwaterzone) voor hem geluidoverlast en luchtvervuiling significant toenemen. Naar zijn mening is er onvoldoende en onjuist onderzoek gedaan naar schadelijke effecten van de voorgenomen maatregelen. Inspreker vindt dat de uitgevoerde onderzoeken niet gevalideerd zijn, niet volgens wetenschappelijke standaarden zijn opgesteld en slechts op hoofdlijnen zijn uitgevoerd waarbij lokale effecten zijn genegeerd. Het onderzoek is uitgevoerd door een partij welke in concurrentie is geselecteerd (komt de kwaliteit niet ten goede), waarvan niet aangetoond is dat deze capabel is en die niet onafhankelijk is van de opdrachtgever.

III-011

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

De onderzoeksrapporten, die bijlage zijn bij het verkeersbesluit zijn zorgvuldig opgesteld door diverse externe, onafhankelijke, landelijke adviesbureaus volgens wettelijk vastgestelde onderzoeksmethodieken.

Inspreker vindt dat op de A12 en met name op de A28 ter hoogte van Zeist met name op de A28 voor omwonenden en natuur 100 km/h ruim voldoende is. De marginale tijdwinst die met deze maatregelen wordt bereikt weegt niet op tegen de overlast, onveiligheid, en toegenomen luchtvervuiling. Inspreker vindt dat deze maatregel alleen dient om de ontevreden automobilist tegemoet te komen en wijst op de problematiek rond het klimaat.

III-012

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht. In dit kader is op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. Deze uitzonderingen op een permanent 130 km/h regime worden via de ter inzage gelegde (ontwerp-)verkeersbesluiten 'geregeld'. Ook voor de A12 en de A28 ter hoogte van Zeist heeft op basis van de geldende wettelijke kaders een beoordeling plaatsgevonden. Daaruit is naar voren gekomen dat om redenen van luchtkwaliteit, alsmede een consistent snelheidsregime, een snelheid van 130 km/h alleen in de avond en nacht mogelijk is. De uitgevoerde onderzoeken vormen geen aanleiding om de snelheid permanent naar 120 km/h te verlagen, laat staan naar 100 km/h uur. Met een dynamische snelheid van 100 km/h overdag en 130 km/h in de avond en nacht neemt de reistijd af en wordt beter aangesloten bij de beleving van de automobilist. Op die manier komt het kabinet met deze maximumsnelheid tegemoet aan een maatschappelijke wens. Voorts wordt bij deze maximumsnelheid zoals gezegd voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen. De wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn in Europees verband vastgesteld.

Met betrekking tot klimaat kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie. Het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) is volgens het kabinet de beste manier om CO₂-uitstoot te verminderen. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ondanks de snelheidsverhoging. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

In het ontwerp-verkeersbesluit is opgenomen dat voor de A2 Deil-Zaltbommel de luchtkwaliteit de motivatie is voor het behouden van de maximumsnelheid van 120 km/h tussen 6.00 en 19.00 uur. Geluid zou op dit traject geen rol spelen.

De gemeente heeft een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in (bestemmings)plannen vastgesteld die gebaseerd zijn op het -op dat moment geldende- wettelijke snelheidsregime van 120 km/h. Het betreft:

- plan De Virieupark (onherroepelijk bestemmingsplan)
- plan De Waluwe (vastgesteld bestemmingsplan met lopende goedkeuringsprocedure)
- gebiedsontwikkeling Spoorveste (gebied tussen A2 en spoorlijn Utrecht-Den Bosch)

Inspreker gaat er van uit dat bij de voorbereiding van het ontwerp-

verkeersbesluit rekening is gehouden met bedoelde ontwikkelingen en dat die op geen enkele wijze worden beperkt door de effecten van het ontwerp-verkeersbesluit. Hij verzoekt -zo nodig- het ontwerp-verkeersbesluit aan te passen en de huidige maximumsnelheid van 120 km/h op het wegvak Waardenburg-Zaltbommel te continueren.

III-013

Het klopt dat geluid niet de reden is op dit wegtraject (311 knooppunt Deil - Zaltbommel) om 120 km/h te continueren. Het nieuwe wettelijk systeem voor geluid (SWUNG) gaat uit van naleving van de plafonds. Bij dreigende plafondoverschrijding, moet de wegbeheerder doelmatige maatregelen in overweging nemen. Zolang de geluidbelasting op referentiepunten onder het plafond blijft, is er sprake van een wettelijk toelaatbare situatie. Deze aanpak staat de door Zaltbommel voorgenomen ontwikkelingen niet in de weg. Ten aanzien van luchtkwaliteit kan meegegeven worden dat projecten die 'In betekende mate' (IBM) bijdragen aan luchtverontreiniging, de gemeente deze projecten als het goed is heeft aangemeld als IBM-project in het Nationaal Samenwerkingsprogramma. De effecten van deze projecten zijn dan berekend en verwerkt in het NSL en tevens meegenomen in de luchtkwaliteitsberekeningen. Met de effecten van kleinere projecten, die 'niet in betekende mate' bijdragen (NIBM) aan luchtverontreiniging, wordt rekening gehouden door middel van de economische groeiscenario's. Zowel in de achtergrondconcentraties als in de verkeerscijfers die in de luchtkwaliteitsberekeningen gebruikt zijn, wordt rekening gehouden met een relatief hoge economische groei. In het groeiscenario dat door het RIVM gebruikt wordt om de achtergrondconcentraties te bepalen zijn ontwikkelingen in Zaltbommel impliciet meegenomen. Hetzelfde geldt voor het groeiscenario dat ten grondslag ligt aan de gehanteerde verkeerscijfers voor de luchtkwaliteit- en geluidberekeningen. Per 1 september 2012 wordt door een aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 de maximumsnelheid van 130 km/h de norm op Nederlandse autosnelwegen. Om te kunnen blijven voldoen aan de luchtkwaliteitseisen op het wegtraject A2 knooppunt Deil - Zaltbommel is een permanente snelheid van 130 km/h niet mogelijk. Op dit wegtraject wordt daarom de maximumsnelheid van 130 km/h dynamisch verlaagd naar 120 km/h tussen 06.00 uur en 19.00 uur.

Overigens is gebleken dat de reden van afwijken niet alleen vanwege luchtkwaliteit is, maar ook vanwege natuur. Het betreffende wegtraject bevindt zich binnen invloedssfeer van het Natura 2000 gebied uiterwaarden Waal.

Inspreker vindt de zienswijzeperiode van 28 juni tot en met 8 augustus zeer ongelukkig omdat de vakantieperiode in de regio Midden van 7 juli tot en met 19 augustus nagenoeg de gehele zienswijzeperiode overlapt. Inspreker had het, in het kader van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, netter gevonden indien de zienswijzeperiode tenminste met een aantal weken was verlengd, dan wel buiten de vakantieperiode was gehouden. Daarmee was inspreker in staat gesteld een goed onderbouwde en integraal afgewogen zienswijze in te dienen. Inspreker verzoekt de reactietermijn op de ter inzage liggende ontwerp-verkeersbesluiten substantieel te verlengen.

III-014-01

De zienswijzeprocedure voldoet aan de vereisten van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Er vindt geen algemene verlenging van de reactietermijn plaats. Inspreker heeft bij brief, met nadere toelichting op de snelheidsregimes op de A28, van 9 augustus 2012 een verlenging van de zienswijzetermijn tot 23 augustus 2012 gekregen. Naar aanleiding van deze brief is geen aanvullende zienswijze van gemeente Nijkerk ontvangen.

In de bijlage behorende bij verkeersbesluit III staat onder nummer 324 het traject "Amersfoort Vathorst (8a) tot Strand Horst (11)" vermeld, dit is exclusief het traject vanaf knooppunt Hoevelaken tot aan afrit Amersfoort-Vathorst (8a). In het kaartbeeld is voor dit traject een variabele maximumsnelheid van 100-130 of 120-130 km/h opgenomen. Uit de ontwerp-verkeersbesluiten wordt niet duidelijk wat de geldende snelheid op dit traject wordt per 1 september 2012. Op dit moment geldt er een snelheidsregime van 120 km/h. Inspreker vraagt om een nadere toelichting.

Het traject op de A28 vanaf knooppunt Hoevelaken tot aan afrit Maarn (5) maakt geen onderdeel uit van de ontwerp-verkeersbesluiten. Voor het traject is in het kaartbeeld een snelheid van 100 km/h opgenomen. Dit is in lijn met de afspraken die in het kader van de Planstudie Hoevelaken zijn gemaakt en bekrachtigd zijn in de 1e bestuursovereenkomst (kortweg: BOK1). Inspreker gaat er vanuit dat de afspraken uit BOK1 bij reconstructie van het knooppunt Hoevelaken gestand blijven. Inspreker vraagt welke snelheid er in de tussenliggende periode wordt gehanteerd en tot waar de snelheid van 100 km/h rondom het knooppunt doorloopt.

III-014-02

De huidige maximumsnelheid op het wegvak tussen knooppunt Hoevelaken en de afrit Amersfoort Vathorst is deels 100 km/h, tot aan km 28,9 (vanuit knooppunt Hoevelaken), en deels 120 km/h, vanaf km 28,9. De opmerking van gemeente Nijkerk heeft betrekking op het weggedeelte tussen km 28,9 en km 31,6.

Inmiddels is gebleken dat het wegvak tussen km 28,9 en km 31,6 ten onrechte ontbreekt in de ontwerp-verkeersbesluiten.

In het definitieve Verkeersbesluit III zal voor dit wegvak (tussen km 28,9 en km 31,6) per 1 september hetzelfde regime worden opgenomen als voor het wegvak van Amersfoort-Vathorst tot Strand Horst, dat wil zeggen 120 km/h overdag en 130 km/h in avond en nacht. Deze nieuwe hectometrering is getoetst op geluid, luchtkwaliteit en natuur; uit deze toetsing is gebleken dat dynamisch 130 km/h tussen km 28,9 en km 31,6 mogelijk is.

Vanaf knooppunt Hoevelaken tot aan km 28,9 blijft de snelheid gehandhaafd op dag en nacht 100 km/h.

Totdat de reconstructie van knooppunt Hoevelaken gaat plaatsvinden, zal deze beoogde situatie voortduren.

Ook na de reconstructie van knooppunt Hoevelaken zal er ter hoogte van dit knooppunt een snelheidsovergang blijven, zoals bestuurlijk afgesproken in BOK1.

Inwoners van met name de kern Hoevelaken klagen al geruime tijd bij zowel Rijkswaterstaat als de gemeente Nijkerk over geluidsoverlast als gevolg van de A28, ondanks dat de gebruikte rekenmodellen dit niet onderschrijven. Uitgaande van een variabele maximumsnelheid van 120-130 km/h gaat inspreker er vanuit dat deze overlast eerder toe- dan af zal nemen. De onduidelijkheid rondom de maximumsnelheid op de A28 tussen knooppunt Hoevelaken en afrit Amersfoort-Vathorst (8a) en de beperkte beschikbare capaciteit in de vakantieperiode zorgen ervoor dat inspreker niet in staat is om adequaat onderzoek te doen naar de consequenties van het instellen van een dynamische maximumsnelheid op de leefomgeving. Inspreker ontvangt graag aanvullende informatie op basis waarvan hij, indien noodzakelijk, onderzoek laat uitvoeren naar de gevolgen van de voorgestelde maatregelen op de leefomgeving. Inspreker gaat er vanuit dat de gewenste informatie wordt verschaft en hij in staat wordt gesteld om op basis hiervan alsnog een definitieve en onderbouwde zienswijze in te dienen.

III-014-03

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Inspreker vindt dat de vastgestelde verhoging van de wettelijk toegestane snelheid van 130 km/h overeenkomstig de MER-gedachte niet los gezien mag worden van de overige wijzigingen aan en langs de rijksweg die van invloed zijn op de geluidbelasting voor omwonenden. Bij het inzichtelijk maken van de gevolgen voor de leefbaarheid langs de A28 rond knooppunt Hoewelaken moet bijvoorbeeld de (reflectie) bijdragen van het Vathorstscherm en de extra verkeersaantrekkende werking van het versoepelen van het verkeer mee worden genomen. Ook moet onderbouwd worden wat de werkelijke snelheden zijn van voertuigen. Het rekenkundig verhogen van de rijnsnelheid van 115 naar 118 km/h is niet realistisch. Meerdere voertuigen zullen 130-140 km/h rijden die in de nachtperiode tot significante slaapverstoring zullen leiden. Er moet naar de akoestische effecten van een breder spectrum van snelheden gekeken worden, niet alleen naar de gevolgen voor de jaargemiddelde geluidbelasting maar ook naar de piekbelastingen. Het ondergeschikt maken van de voertuigcategorie "motoren" (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990) is mogelijk ook niet meer legitiem. Inspreker vraagt een nadere onderbouwing van de consequenties van de wijziging van de maximumsnelheid op de leefomgeving, zowel op de geluidbelasting als fijnstof.

III-014-04

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Voor wat betreft de overige wijzigingen die van invloed zijn op de geluidbelasting voor omwonende het volgende. De gemiddelde rijsnelheid bij de maximumsnelheid van 130 km/uur bedraagt 121 km/h i.p.v. de door inspreker aangehaalde 118 km/h. Deze rekenkundige snelheid is gebaseerd op een omvangrijke dataset van meetwaarden van de 130 km/h - experimenttrajecten. Daarnaast worden in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer geen specifieke eisen gesteld aan piekbelastingen

Met het uitgevoerde onderzoek is aangetoond dat de luchtkwaliteit rond de betreffende wegvakken ook na het ingaan van het nieuwe snelheidsregime voldoet aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Naast het feit dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De gevraagde informatie staat in openbare rapporten over geluid en luchtkwaliteit en zijn te vinden op de website van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Inspreker gaat er vanuit dat hij in het vervolg van dit proces blijft betrokken zowel voor wat betreft de planvorming als de uitvoering van de wijzigingen.

III-014-05

Informatie over resultaten en voortgang van de verhoging van de maximumsnelheid in Nederland is te vinden op de website www.centrumpp.nl.

Inspreker heeft grote bezwaren tegen het ontwerp-verkeersbesluit III voor het wegvak van de A2 tussen Nieuwegein en knooppunt Everdingen (NB. Inspreker noemt de A27, maar uit de context blijkt dat hij de A2 bedoelt, dit is aangehouden in de deelreacties) waarbij alleen overdag de verkeerssnelheid op 100 km/h wordt gesteld. Inspreker verzoekt het ontwerp-verkeersbesluit III in te trekken en de -sinds zeer lange tijd geldende- verkeerssnelheid van 100 km/h voor zowel de dag, avond als nachtperiode te handhaven.

- **Door de intensivering van het verkeer zijn ook bij 100 km/h hoge schermen noodzakelijk gebleken om het geluid bij de woningen te reduceren en de luchtkwaliteit te verbeteren.**
- **Veel gevels van woningen in Vianen zijn voor geluid gesaneerd op basis van uitgangspunten die bij uitvoering van het voorgestelde verkeersbesluit achterhaald lijken.**
- **Door de snelheidsverhoging wordt op verschillende locaties het geluidsproductieplafond vrijwel geheel gevuld. Dit noodzaakt**

Rijkswaterstaat tot het treffen van maatregelen. Voor de A2 is onlangs een Tracébesluit genomen. Dit betekent een desinvestering van de maatregelen die hierbij zijn genomen.

Langs de A2 tussen Nieuwegein en knooppunt Everdingen heeft Rijkswaterstaat schermen geplaatst vanwege de aanwezige bebouwing. Dit komt volgens inspreker overeen met de motivering binnen het ontwerp-verkeersbesluit III dat dit wegvak nog te maken heeft met 'luchtkwaliteit generiek Randstad'. Inspreker verzoekt het ontwerp-verkeersbesluit III in te trekken en de -sinds zeer lange tijd geldende- verkeerssnelheid van 100 km/h voor zowel de dag, avond als nachtperiode te handhaven.

III-015-01

De Minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringsystematiek. Uit het meest recente geluidsonderzoek is gebleken dat op het door u met name genoemde wegvak 'A2 tussen Nieuwegein en knooppunt Everdingen' niet op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat op dit wegvak vooralsnog niet kan worden overgegaan tot het invoeren van een maximumsnelheid van 130 km/u. Dit betekent dat voor genoemd wegvak de maximumsnelheid vooralsnog gehandhaafd zal blijven, dag en nacht, op 100 km/u.

Met het uitgevoerde onderzoek is aangetoond dat de luchtkwaliteit rond het betreffende wegvak ook na het ingaan van het nieuwe snelheidsregime voldoet aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer zoals die voor NO₂ vanaf januari 2015 gaan gelden en dat tevens voldaan wordt aan de grenswaarde voor PM₁₀ zoals die sinds juni 2011 van kracht is. Naast het feit dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Er is dan ook vanuit oogpunt van luchtkwaliteit geen aanleiding om de maximumsnelheid gedurende de gehele dag te verlagen naar 100 km/uur. Dit laat uiteraard bovenstaande conclusie, gebaseerd op geluid, onverlet.

Op het wegvak A2 Nieuwegein-knooppunt Everdingen zijn geen knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid geconstateerd. Overigens wordt met bovengenoemde continuering van de maximumsnelheid van 100 km/u tegemoetgekomen aan uw bezwaar aangaande consistentie in het snelhedenregime.

In de verkeersbesluiten wordt ook gekeken naar 'consistentie'. Voor de weggebruikers op de A2 is het niet consistent om bij Nieuwegein 100/100/100 km/h te moeten rijden, bij Vianen 100/130/130 km/h en daarna 120/130/130 km/h of tussen de A2 en A27 100/130/130 km/h bij Vianen en dan 120/120/120 km/h op de A27.

Een snelheid van 100/100/100 km/h geeft ook aan de weggebruikers een duidelijk psychologisch signaal af dat er bebouwde kernen aanwezig zijn met diverse op- en afritten en knooppunt van twee rijkswegen.

Inspreker verzoekt het ontwerp-verkeersbesluit III in te trekken en de - sinds zeer lange tijd geldende- verkeerssnelheid van 100 km/h voor zowel de dag, avond als nachtperiode te handhaven. Langs het wegvak tussen knooppunt Everdingen en knooppunt Lunetten geldt ook een snelheid van 100/100/100 km/h.

III-015-02

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. Bij wijziging van de snelheid in de tijd (bij een dynamisch snelheidsregime) is steeds sprake van maar één maximumsnelheid gedurende een tijdperiode. Overdag wordt op de aangehaalde wegvakken 100 km/h en 120 km/h gereden en ook in de avond en nacht wordt afdoende aan het begrip consistentie voldaan.

Inspreker stelt vast dat voor het grootste deel van de A28 tussen Hogeveen en Groningen de snelheid op maximaal 120 km/h blijft vanwege de niet uit te sluiten effecten op de natuur en is van mening dat deze uitzondering terecht is, zolang de bron- en natuurmaatregelen nog niet geborgd zijn en het halen van de Natura 2000 doelstellingen voor deze gebieden nog niet kunnen worden gegarandeerd. De verhoging van de maximumsnelheid in de avond en nacht op de A28 Beilen (30) tot Assen Noord (34) vindt inspreker een onwenselijke situatie vanwege de kwetsbaarheid van het hoogveengebied. Inspreker ligt dit met een aantal punten toe die ingaan op de notitie van Rijkswaterstaat van 19 juli ter beantwoording van vragen van inspreker over de wijze waarop de toetsing aan Natura 2000-gebieden in de provincie Drenthe heeft plaatsgevonden (in bijlage toegevoegd). Inspreker geeft in overweging om op het tracé Beilen - Assen Noord de huidige maximumsnelheid van 120 km/h te handhaven.

III-016-01

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de standpunten bij onderstaande zienswijze III-016-02 en verder.

De analyse van de aanvullende natuurtoets voor het Witterveld (A28 tussen Hogeveen en Groningen) laat een toename van stikstof als gevolg van de snelheidsverhoging zien. De conclusie dat voorlopig alleen met een dynamische verhoging in de avond en nacht, negatieve effecten zijn uit te sluiten deelt inspreker niet. Het Witterveld is een zeer kwetsbaar hoogveengebied, waarvoor een kritische depositiewaarde van 400 mol/ha/jr geldt. In de huidige situatie is sprake van een forse overbelasting (met meer dan 1000 mol/ha/jr) en is het de plicht van de overheid (niet in de laatste plaats Europees-rechtelijk gezien) om een zo sterk mogelijke daling van stikstofdepositie in de toekomst te realiseren en om passende herstelmaatregelen binnen het gebied uit te voeren om behoud en herstel van het hoogveen veilig te stellen.

Vanuit de bevoegdheid tot vergunningverlening is het uitgangspunt van inspreker voor Witterveld dat in principe toename van stikstofdepositie niet toelaatbaar is.

Als dit onvermijdelijk is, dan zijn aanvullende maatregelen van de initiatiefnemer nodig om alle mogelijk negatieve effecten uit te sluiten en

een bijdrage te leveren aan het herstel. De verhoging van de maximumsnelheid op het tracé Beilen - Assen Noord in de avond en nacht, draagt nog steeds tot en met 2015 bij aan een extra verhoging van de stikstofdepositie op het hoogveen en leidt tot in 2020 tot minder daling dan in de autonome situatie. Inspreker vindt dit een ongewenste situatie.

III-016-02

Het uitgangspunt dat er geen toename mag zijn van stikstof in een gebied waar reeds sprake is van een overbelasting aan stikstof is niet juist. Uit de jurisprudentie blijkt dat een beperkte en tijdelijke toename van stikstof op zichzelf geen probleem hoeft te geven. Na doorvoering van een dynamisch in plaats van een permanent regime 130 km/h ligt in 2013 de verkeersbijdrage aan de stikstofdepositie voor de 3 habitattypen hoogveen (en potentiële uitbreidingslocaties H7110A) 0,9 mol/ha/jaar tot 1,2 mol/ha/jaar hoger dan in de referentiesituatie 2012. Met de invoering van een dynamisch regime bedraagt de verminderde afname bovendien nog slechts 0,2 tot 0,4 mol/ha/jaar. Dit betekent dat de snelheidsverhoging dusdanig beperkt en tijdelijk is dat deze geen noemenswaardige invloed heeft op de gewenste daling aan depositie en dus ook niet aan het - op termijn - bereiken van de instandhoudingsdoelen voor Witterveld in de weg staat. In de natuurtoets zelf is daarnaast onderbouwd waarom (in tegenstelling tot hetgeen inspreker stelt) in 2015 geen sprake is van een toename ten gevolge van de snelheidsverhoging.

In de natuurtoets is rekening gehouden met vergunde activiteiten op het TT-circuit en voor agrarische bedrijven, maar er is geen rekening gehouden met de verdubbeling van de N33 (Rijksweg), de plannen voor het werklandschap Assen-Zuid (onder de Crisis- en herstelwet) en de vergunning voor de RWE kolencentrale in de Eemshaven. Inspreker verwacht dat de cumulatie van deze projecten mogelijk wel leidt tot significant negatieve effecten voor het tracé A28 Beilen - Assen Noord. Inspreker vraagt om nadere onderbouwing van het standpunt in de natuurtoets.

III-016-03

Naar aanleiding van deze zienswijze is beoordeeld of de door inspreker genoemde ontwikkelingen relevant zijn in het kader van beoordeling op cumulatieve effecten, zoals deze is uitgevoerd voor het Natura 2000 gebied Witterveld. Hieronder wordt daar per genoemde ontwikkeling op ingegaan en aan het eind aangegeven in hoeverre dit consequenties heeft voor de in de natuurtoets getrokken conclusie.

TT-circuit:

De effecten op het Natura 2000 gebied Witterveld zijn beoordeeld in het kader van de Natuurtoets 'Beoordeling mogelijke (significante) effecten voor Natura 2000-gebied Witterveld, traject A28 direct ten westen en ten zuiden van Assen', zoals deze ter inzage heeft gelegen. Daaruit blijkt dat dynamisch 130 km/h voor dit wegtraject geen (significante) effecten heeft en de TT een bestaande activiteit betreft die niet bij de cumulatie hoeft te worden betrokken.

Verdubbeling N33:

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft in overeenstemming met de staatssecretaris van Economie, Landbouw en Innovatie in mei 2012 het Tracébesluit Verdubbeling N33 Assen – Zuidbroek vastgesteld. In de natuurtoets voor Witterveld ten aanzien van de snelheidsverhoging naar dynamisch 130 km/h is bij de cumulatie rekening gehouden met de verkeerseffecten tengevolge van de verdubbeling N33. Dit is in de natuurtoets meer in algemene zin verwoord en naar aanleiding van deze zienswijze is dit meer expliciet in de natuurtoets tot uitdrukking gebracht.

Werklandschap Assen-Zuid:

De gemeente Assen heeft het voornemen om in het gebied tussen de A28, de N33 en de spoorlijn Hoogeveen-Assen een bedrijventerrein van 100 hectare bruto te realiseren. In het zogenoemde Werklandschap Assen-Zuid zal tot 2020 ongeveer 60 hectare netto bedrijventerrein worden ontwikkeld. Het daartoe opgestelde bestemmingsplan Werklandschap Assen-Zuid is vastgesteld op 27-10-11. Het Werklandschap Assen-Zuid is een deelproject van de FlorijnAs, waarvoor onder de Crisis- en Herstelwet een structuurvisie is vastgesteld op 27 oktober 2011. Voor het bestemmingsplan Werklandschap Assen-Zuid is een besluit MER opgesteld. Dit besluit MER is een nadere uitwerking van het plan MER voor het structuurplan stadsrandzone en is toegespitst op het bestemmingsplan Werklandschap Assen-Zuid. Ten aanzien van het Werklandschap Assen-Zuid speelt in de periode tot 2020 de eerste fase die wordt ontwikkeld aan de noordzijde van het plangebied direct aansluitend aan de noordelijke aansluiting op de verknoping van de A28 en de N33.

Hiervoor is in het kader van de opgestelde bestemmingsplan een passende beoordeling als onderdeel van de besluit MER opgesteld. Daarbij zijn depositieberekeningen voor stikstof voor het door inspreker bedoelde Natura 2000-gebied Witterveld uitgevoerd. Daaruit valt op te maken dat de eerste fase geen toename van de depositie tot gevolg heeft op het Natura 2000 gebied Witterveld en in zoverre niet kan leiden tot cumulatieve effecten met de snelheidsverhoging op dit wegtraject. Dit is naar aanleiding van deze zienswijze als zodanig onder de beoordeling op cumulatieve effecten aan de natuurtoets voor Witterveld toegevoegd.

Navraag bij de gemeente Assen heeft daarnaast geleerd dat vanaf donderdag 22 augustus 2012 in het kader van het Werklandschap Assen-Zuid drie ontwerpplannen ter inzage zijn gelegd, te weten:

- Ontwerp bestemmingsplan Aansluiting Assen TT en oefenterrein Baggelhuizen
- Ontwerp uitwerkingsplan Hoofdontsluiting
- Ontwerp-exploitatieplan Werklandschap Assen-Zuid 2012

Voor wat betreft de mogelijke effecten daarvan voor Natura 2000 gebieden, wordt daarbij verwezen naar de in het kader van FlorijnAs respectievelijk het Werklandschap Assen-Zuid uitgevoerde passende beoordelingen. Deze plannen voor het aanleggen van de infrastructuur zijn namelijk reeds in die eerdere passende beoordelingen meegenomen. Nu op basis van beide passende beoordelingen is geoordeeld (zie hiervoor, alsmede ten aanzien van de FlorijnAs, mijn standpunt bij zienswijze III-024-02) dat deze ontwikkelingen niet kunnen leiden tot cumulatieve effecten met de snelheidsverhoging op dit wegtraject, gaat dit tevens op voor deze recent ter inzage gelegde plannen. Dit is naar aanleiding van deze zienswijze als zodanig onder de beoordeling op cumulatieve effecten aan de natuurtoets voor Witterveld toegevoegd.

De verdere fases ter uitvoering van het Werklandschap Assen-Zuid spelen op langere termijn en in ieder geval na 2020. Los van het feit dat de toenames, alsmede de zgn. verminderde afname tengevolge van de snelheidsverhoging dan niet langer of niet noemenswaardig aan de orde zijn, is voor deze verdere fases nog geen sprake van een zodanig concrete besluitvorming dat hiermee in het kader van een beoordeling op cumulatieve effecten rekening moet worden gehouden. Ten tijde van de daadwerkelijke besluitvorming zal de 130 km/h in feite onderdeel zijn van de achtergronddepositie en als zodanig in de beoordeling worden betrokken. Deze latere ontwikkelingen zijn dan ook in de natuurtoets Witterveld voor de snelheidsverhoging op dit wegtraject achterwege gelaten.

RWE kolencentrale in de Eemshaven

Uit de passende beoordeling voor de RWE kolencentrale blijkt dat geen negatieve effecten plaatsvinden op Witterveld. Dit is in lijn met de bevindingen uit de natuurtoets voor 130km. Na indiening van de Nbw-vergunningaanvraag (d.d. 23 maart 2012) is door RWE nog een aanvullende aanvraag ingediend (d.d. 12 juni 2012). RWE geeft aan hiermee uitwerking te geven aan haar voornemen om - in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen- aanvullende natuurmaatregelen te treffen om een aantal stikstofgevoelige habitats te verbeteren. Deze aanvullende maatregelen zijn echter vrijwillig te nemen maatregelen, aangezien uit de passende beoordeling volgt dat er geen sprake is van (significante) effecten. Dit is naar aanleiding van deze zienswijze als zo danig onder de beoordeling op cumulatieve effecten aan de natuurtoets voor Witterveld toegevoegd.

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de snelheidsverhoging op dit wegtraject ook in cumulatie met de genoemde ontwikkelingen geen significante gevolgen zal hebben en er geen aanleiding is om tot bijstelling van de maximumsnelheid over te gaan. Wel is de natuurtoets voor Witterveld naar aanleiding van deze zienswijze op het onderdeel cumulatie aangevuld met de daarin (deels) nog niet meegenomen ontwikkelingen.

Inspreker is van mening dat met de dynamische verhoging van de maximumsnelheid op de A28 Beilen - Assen Noord een vervroegd beroep wordt gedaan op de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Deze is nog niet vastgesteld. Inspreker is van mening dat op dit moment geen ontwikkelruimte kan worden uitgegeven die een beroep doet op de ontwikkelingsruimte die in de PAS moet worden verdisconteerd. In de natuurtoets wordt ingegaan op de relatie van het (ontwerp) besluit op de PAS. Daarbij wordt gesteld dat de toename in stikstofdepositie van de snelheidsverhoging wegvalt tegen de daling als gevolg van schonere auto's. De daling als gevolg van schonere auto's doet zich ook voor zónder de snelheidsverhoging en er is zodoende aldus inspreker geen sprake van een maatregel gericht op saldering binnen een "project".

III-016-04

Aangezien de PAS thans nog niet is vastgesteld, kan nog geen sprake zijn het uitgeven van ontwikkelruimte en is daar dan ook geen voorschot op genomen. De mogelijke effecten van de snelheidsverhoging zijn dan ook los van de PAS en uit het oogpunt van zorgvuldige besluitvorming, conform de Natuurbeschermingswet 1998 beoordeeld: eerst een voortoets, dan zo nodig een vervolgoets.

Het garanderen van een stevige daling in stikstofdepositie is een belangrijke pijler voor de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Deze daling moet voor een belangrijk deel door generieke maatregelen in de landbouw gerealiseerd worden. Omdat het doorvoeren van deze maatregelen nog niet vast staat vindt inspreker dat voor de A28 voor het tracé Beilen - Assen Noord de berekeningen met Aerius, waarbij de generieke maatregelen voor de landbouw al wel zijn meegenomen, niet terecht is.

III-016-05

Zie standpunt bij III-016-04 ten aanzien van de PAS. In de gebruikte versie van de tabel zijn in tegenstelling tot hetgeen wordt gesteld de generieke maatregelen niet meegenomen. Voor de effectbepaling is gerekend met puur het verkeersrekenmodel, dat voor de verkeerssector als basis in Aerius is ingevoerd.

Een belangrijke pijler voor de PAS is dat bij langdurige overbelasting van een kwetsbaar natuurtype herstelmaatregelen moeten worden genomen om achteruitgang van de kwetsbare habitattypen te vermijden. Dat is nog niet (financieel) geborgd en daarmee is de PAS nog niet geborgd. Inspreker is van mening dat op dit moment geen voorschot op de ontwikkelruimte genomen kan worden bij verhoging van de maximale snelheid op de A28. Bij een toename van stikstofdepositie, zelfs al zou dat binnen een dalende tendens zijn, kunnen in een situatie van langdurige overbelasting op een zeer kwetsbaar habitatype negatieve effecten niet worden uitgesloten.
III-016-06

Zie standpunt bij III-016-04 ten aanzien van de PAS.

In de reactie d.d. 19 juli 2012 (zie bijlage) staat dat in specifieke gevallen een toename van stikstof wel toelaatbaar is. Voor Witterveld is volgens inspreker niet voldaan aan de randvoorwaarden waarbinnen een (tijdelijke) toename kan worden toegestaan. Er is op dit moment nog onvoldoende waarborg dat het hoogveen kan worden behouden, omdat de herstelmaatregelen nog niet zijn geborgd en het nog niet zeker is dat generieke maatregelen voor daling van de stikstofdepositie afdoende zullen zijn. Witterveld is ingedeeld in PAS categorie 1b.
III-016-07

Zie standpunt bij III-016-04 ten aanzien van de PAS.

De snelheidsverhoging op het traject A50 knooppunt Beekbergen - Epe veroorzaakt een extra stikstofdepositie op het Natura 2000 gebied Veluwe. Uit het TNO-rapport (Emissiefactoren van licht wegverkeer bij maximumsnelheid van 130 km/h op autosnelwegen) blijkt dat: de emissie van NOx, met 20% toeneemt en de emissie van NO2 met 22%; in de toekomst de extra emissie van licht wegverkeer ten gevolge van de maximumsnelheid van 130 km/h 20% hoger is dan bij 120 km/h; de stikstofemissie van vrachtverkeer ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid van 120 naar 130 km/h niet zal toenemen omdat in het rapport ervan uitgegaan is dat bij vrachtverkeer het rijgedrag niet significant verandert. Deze laatste veronderstelling zal aan de hand van de lusdata worden gecontroleerd. Inspreker concludeert dat vooralsnog slechts sprake is van een veronderstelling en verwacht, zeker tussen 19:00 en 06:00 uur, wanneer een hogere snelheid van 130 km/h is toegestaan, dat ook vrachtverkeer harder zal rijden met als gevolg een extra emissie. Inspreker verwacht deze effecten ook bij de overige trajecten.
III-017-01

De maximumsnelheid van vrachtverkeer blijft 80 km/h. Er is vooralsnog geen reden om aan te nemen dat door verhoging van de maximumsnelheid van het autoverkeer, de snelheid van het vrachtverkeer significant toeneemt. Uit het evaluatieonderzoek dat is uitgevoerd op de experimenttrajecten 130 km/h en dat op de website van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en van Rijkswaterstaat beschikbaar is, blijkt dat de snelheid van het vrachtverkeer niet is toegenomen na verhoging van de maximumsnelheid voor personenauto's van 120 naar 130 km/h.

Dat resultaat ligt in de lijn der verwachtingen omdat vrachtwagens zijn voorzien van een snelheidsbegrenzer. Deze zienswijze geeft dan ook geen aanleiding om tot aanpassing van de natuurtoets voor de Veluwe over te gaan en derhalve evenmin tot het trekken van een andere conclusie.

In de Natuurtoets worden voor de A50 Dijkhuizen - knooppunt Beekbergen (significante) effecten voor Natura 2000-gebied Veluwe aangegeven. Voor een aantal kwalificerende habitattypes wordt de kritische depositie waarde (KDW) al ruim overschreden. Zo bedraagt voor droge heide (H4030) de KDW 1100 mol/ha/jr. De komende jaren wordt deze waarde ruim overschreden waardoor de kwaliteit zich niet zal verbeteren, terwijl voor dit habitatype zowel een uitbreidingsdoelstelling als een verbeteringsdoelstelling voor kwaliteit geldt. Verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h (tussen 19:00 en 06:00 uur) veroorzaakt een extra stikstofbelasting. In de Natuurtoets wordt dit ook onderkend, maar concludeert vervolgens dat er geen (significante) effecten optreden. Inspreker constateert dat in een overbelast gebied (depositie ruim hoger dan de KDW) elke extra toename, hoe gering ook, leidt tot een (mogelijk) significant effect en dat dit ook bij het Natura 2000 gebied Veluwe bij verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h niet is uit te sluiten. Het feit dat de N-depositie in de toekomst afneemt ten gevolge van generieke maatregelen vindt inspreker niet relevant zolang de KDW ook op de langere termijn wordt overschreden.

Omdat significante effecten niet zijn uit te sluiten vindt inspreker dat de verhoging van de maximumsnelheid moet worden getoetst aan de ADC-criteria. Inspreker denkt dat deze toetsing niet succesvol zal zijn omdat er een alternatief is (maximumsnelheid 120 km/h) en geen dwingende reden om de snelheid te verhogen naar 130 km/h. Inspreker wijst erop dat de N-depositie mogelijk aanzienlijk hoger kan zijn dan in de Natuurtoets wordt aangegeven, aangezien in de Natuurtoets geen rekening is gehouden met snelheidsverhoging bij vrachtverkeer. Tenslotte is inspreker van mening dat vanuit het gelijkheidsbeginsel (intensieve veehouderij) geen uitzondering kan worden gemaakt voor het wegverkeer.

III-017-02

Het uitgangspunt dat er geen toename mag zijn van stikstof in een gebied waar reeds sprake is van een overbelasting aan stikstof is niet juist. Uit de jurisprudentie blijkt dat een beperkte en tijdelijke toename van stikstof op zichzelf geen probleem hoeft te geven. Voor de betreffende habitattypes, te weten Binnenlandse kraaiheidebegroeiing, Droge heiden en Beuken-eikenbossen met hulst geldt dat de toename t.o.v. 2012 gering is (0,8, 0,6 respectievelijk 1,5 mol) en die in 2015 in feite verdwenen zijn. Bovendien is de verminderde afname ook zeer gering (0,5, 0,4 respectievelijk 0,8 mol). Dit betekent dat de snelheidsverhoging dusdanig beperkt en tijdelijk is dat deze geen noemenswaardige invloed heeft op de gewenste daling aan depositie en dus ook niet aan het - op termijn - bereiken van de instandhoudingsdoelen voor de Veluwe in de weg staat. Een ADC-toetsing is dan ook niet aan de orde.

Voor Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal, traject A2 Deil - Verzorgingsplaats De Lucht en A 15 Deil - Bommel, wordt voor de habitattypes H6120 (Stroomdalgraslanden) en H6510A (Glanshaver- en vossenstaartgraslanden) de KDW volgens de Natuurtoets nu al ruimschoots overschreden.

Inspreker constateert dat in een overbelast gebied (depositie ruim hoger dan de KDW) elke extra toename, hoe gering ook, leidt tot een (mogelijk) significant effect. Dit is bij verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h waarbij de emissie van NOx en NO2 zal toenemen, ook niet uit te

sluiten. Het feit dat de N-depositie in de toekomst afneemt ten gevolge van generieke maatregelen is niet relevant zolang de KWD ook op de langere termijn wordt overschreden.

Omdat significante effecten niet zijn uit te sluiten vindt inspreker dat de verhoging van de maximumsnelheid moet worden getoetst aan de ADC-criteria. Inspreker denkt dat deze toetsing niet succesvol zal zijn omdat er een alternatief is (maximumsnelheid 120 km/h) en geen dwingende reden om de snelheid te verhogen naar 130 km/h. Inspreker wijst erop dat de N-depositie mogelijk aanzienlijk hoger kan zijn dan in de Natuurtoets wordt aangegeven, aangezien in de Natuurtoets geen rekening is gehouden met snelheidsverhoging bij vrachtverkeer.

III-017-03

Het uitgangspunt dat er geen toename mag zijn van stikstof in een gebied waar reeds sprake is van een overbelasting aan stikstof is niet juist. Uit de jurisprudentie blijkt dat een beperkte en tijdelijke toename van stikstof op zichzelf geen probleem hoeft te geven. Uit de zienswijze komt verder niet uitdrukking waarom de (ecologische) onderbouwing zoals opgenomen in de uitgevoerde Natuurtoets voor dit gebied, de conclusie dat geen sprake is van significante gevolgen, niet juist zou zijn. Zie het standpunt ten aanzien van uw zienswijze III-017-02. Een ADC-toetsing is dan ook niet aan de orde. Ten aanzien van de stellingname over de snelheid van het vrachtverkeer wordt verwezen naar III-017-01.

Met betrekking tot het traject 339, A15 Bemmelen - Elst is inspreker van mening dat dit traject als consistentie mee dient te gaan met het traject Elst - Valburg, onderdeel van traject 321, A15 Deil - Elst.

III-017-04

Dit is reeds het geval.

Voor de A2 Deil - Verzorgingsplaats De Lucht wordt in de Natuurtoets geconcludeerd dat geluid geen significante effecten veroorzaakt op het Natura 2000 gebied Uiterwaarden - Waal en de kwalificerende soorten. Hierbij is volgens de Natuurtoets alleen getoetst aan de 47 dB(A)-contour, omdat het om overwegend open gebied gaat. Volgens de mening van inspreker is ook een toetsing aan de 42 dB(A)-contour noodzakelijk omdat toetsing naar alle kwalificerende soorten, die gevoelig zijn voor geluid, noodzakelijk is. Inspreker verwijst naar het Toetsingsadvies van de Commissie MER over het milieueffectrapport Wegennetwerk regio Arnhem - Nijmegen (ViA15, rapportnummer 2116-166). Vanuit de worst-case benadering is alleen met een toetsing aan de 42 dB(A)-contour aan te geven of significante effecten voor geluid zijn uit te sluiten. Omdat toetsing achterwege is gelaten, zijn significante effecten ten gevolge van geluid volgens inspreker niet uit te sluiten.

III-017-05

Conform de methode Reijnen, Veenbaas en Foppen (1992) dient voor weidegebieden en andere open landschappen zoals de Uiterwaarden Waal, voorverstoring van vogels de 47 dB(A) contour aangehouden te worden als drempelwaarde. Deze methode is nog steeds de best beschikbare wetenschappelijk onderbouwde methode voor de effectbeoordeling van verkeersgeluid op natuur. Voor vogels in bosgebieden geldt de 42 dB(a) contour. De methode wordt breed toegepast en geaccepteerd. Zekerheidshalve is echter in de genoemde natuurtoets voor Uiterwaarden Waal tevens de 42 dB(A) contour getoond. In de beoordeling van het geluideffect wordt ook naar beide contouren (42 dB(A) en 47 dB(A)) verwezen. Uit het kaartbeeld komt duidelijk naar voren dat invoeren van dynamisch 130 km/h voor een zeer beperkte verschuiving van de geluidscontouren zorgt. Zowel op basis

van de het geluidbelast oppervlak boven 42 dB(A) als boven 47dB(A) blijft de conclusie dat voldoende onverstoorde biotoop beschikbaar is om de instandhoudingsdoelstellingen voor geluidgevoelige soorten te halen. Deze conclusie is in lijn met eerder onderzoek van Alterra-SOVON (2006) en Bureau Waardenburg (2008) dat verkeersgeluid geen knelpunt vormt voor de instandhouding van broedvogels in het gebied. In de natuurtoets is hier rekening mee gehouden.

In het overzicht van trajecten is aangegeven dat voor de A73 knooppunt Neerbosch -knooppunt Ewijk de reden voor afwijking is het natuurgebied (Uiterwaarden Waal). In de "Toelichting bij het natuuronderzoek in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 voor de snelheidsverhoging 130 km/h" is geen nader natuuronderzoek aangegeven. Ook ontbreekt bij de ter inzage legging een natuurtoets. Inspreker gaat er vanuit dat bij dit traject besluit II van toepassing dient te zijn en niet besluit III.

III-017-06

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A73 tussen de knooppunten Ewijk en Neerbosch niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 120 km/h. Hierbij verdient opmerking dat het door inspreker genoemde wegtraject wel was meegenomen in het uitgevoerde onderzoek voor het Natura 2000 gebied Uiterwaarden Waal, maar dit per abuis niet expliciet in de natuurtoets tot uitdrukking was gebracht. Op basis van deze zienswijze is de natuurtoets daarop aangepast, maar staat dus het aanvullende geluidsonderzoek aan een daadwerkelijke snelheidsverhoging in de weg.

Traject A73 Malden - knooppunt Neerbosch is niet opgenomen onder één van de ontwerp-verkeersbesluiten. Inspreker is van mening dat onvoldoende met omgevingskwaliteiten rekening is gehouden en dat dit traject onder besluit II dient te worden opgenomen, waarbij de huidige maximumsnelheid van 120 km/h blijft gehandhaafd. Inspreker ligt dit met een viertal punten toe.

1. Het traject A73 Malden - knooppunt Neerbosch ligt op korte afstand van woonwijken in Nijmegen. Door een permanente verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h neemt zowel de geluidbelasting als het fijnstof in deze woonwijken verder toe. Volgens de verkeersintensiteiten is volgens het ministerie (Dienst Oost-Nederland) het gemeten gemiddelde werkdaggemiddelde op het traject Wijchen - knooppunt Neerbosch (vaknummer 61000) in 2010 van 40.842 motorvoertuigen/etmaal gegroeid naar 53.095 motorvoertuigen/etmaal in 2011, een toename van 30%. Dit betekent dat geluidbelasting en de hoeveelheid fijnstof tenminste evenredig zijn toegenomen. In hoeverre de geluidsproductieplafonds nog ruimte bieden voor een hogere maximumsnelheid is onduidelijk. Inspreker verzoekt hierover duidelijkheid te geven.

2. De A73 (Malden - knooppunt Neerbosch) ligt op korte afstand van de Hatertse en Overasseltse Vennen, een belangrijk extensief recreatiegebied voor Nijmegen en met zijn vennen een uniek natuurgebied. De geluidbelasting in het gebied is in de huidige situatie al onacceptabel hoog. In plaats van een verdere toename is ten behoeve van deze extensieve recreatie een geluidreductie noodzakelijk. Inspreker vindt dat een permanente verhoging van de maximumsnelheid verdere afbreuk doet aan de recreatieve kwaliteiten van dit gebied.

3. De Hatertse en Overasseltse Vennen op korte afstand van de A73 (Malden - knooppunt Neerbosch) zijn met hun bossen en vennen van belang voor diverse broedvogels. De 42 dB(A)-contour, die maatgevend is

voor de meeste voor (geluid)verstoring gevoelige broedvogels zal bij een hogere maximumsnelheid van 130 km/h volgens inspreker zich verder over het natuurgebied uitstrekken met negatieve gevolgen voor de kwaliteit van het broedgebied van deze vogels.

4. Als gevolg van de toename van de maximumsnelheid naar 130 km/h op de A73 tussen Malden - knooppunt Neerbosch zal volgens inspreker de N-depositie in het natuurgebied Hatertse en Overasseltse Vennen verder toenemen. Met name de voor verzuring en eutrofiëring gevoelige vennen, zullen qua kwaliteit verder inboeten, omdat de huidige N-depositie al ruim boven de KDW ligt.

III-017-07

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130 km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject.

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) harde grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Recente besluiten en de geluidmaatregelen daarin zijn uitgangspunt van dit geluidsproductieplafond, waarmee de belangenafweging voor de omgeving gewaarborgd blijft, ook na invoering van de huidige wetgeving.

Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Extra maatregelen blijken, ondanks de snelheidsverhoging en daarbij horende geluidsproductie, op het door u aangehaalde traject niet nodig om te voldoen aan de Wet milieubeheer.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken 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.

Volledigheidshalve verdient opmerking dat de bedoelde natuurtoets voor Uiterwaarden Waal betrekking heeft op een Natura 2000 gebied en daarbij de aspecten stikstof en geluid 'cumulatief' zijn beoordeeld voor de A2, de A15 en de A73.

Inspreker verzoekt traject 311, 321, 339, 334 en traject 337 te schrappen uit het Besluit III en deze trajecten alsnog op te nemen in Besluit II.

III-017-08

Gezien de antwoorden op de voorgaande (deel)zienswijzen oordeelt de minister dat de trajecten 311, 321, 334 en 339 opgenomen blijven onder Verkeersbesluit III. Traject 337 zal worden opgenomen in Verkeersbesluit II.

Inspreker maakt bezwaar tegen de (toekomstige) snelheidsverhoging op een gedeelte van de A4 tussen Leiden/Zoeterwoude en Hoogmade (hoofdzakelijk gemeente Leiderdorp). Door de huidige tijdelijke snelheidsbeperking van 80 km/h in verband met wegwerkzaamheden voor verbreding van het tracé nabij Leiderdorp is de leefbaarheid in Leiderdorp verbeterd. De toekomstige beoogde snelheid heeft verschillende negatieve gevolgen voor het dorp en de bewoners (nieuwbouwwijken) nabij de snelweg, waaronder een medisch kinderdagverblijf (Cardea). Het is zonde om de verbetering van de leefbaarheid door de tijdelijke snelheidsbeperking op te offeren voor een uiterst kleine winst in reistijd op de snelweg.

III-018-01

Het door inspreker bedoelde wegvak Zoeterwoude - Hoogmade (km 33,6 - km 29,2) is geen onderdeel van de ontwerp-verkeersbesluiten. Op dit wegvak blijft de reguliere maximumsnelheid 100 km/h op grond van het vigerende verkeersbesluit. Er zijn geen nieuwe feiten of omstandigheden die nopen tot een heroverweging van dat besluit.

Inspreker stelt dat de luchtkwaliteit verslechtert. Dat blijkt uit berekeningen van het ministerie bij verhoging van de maximumsnelheid op het tracé A4 (prins Clausplein en Burgerveen) alsmede op de A12 tussen Den Haag en Voorburg. Al zou met de extra uitstoot volgens het ministerie de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komen, dan nog vindt inspreker dat het om een onnodige verslechtering gaat die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in de directe leefomgeving van Leiderdorp. Bovendien is de wettelijke nagestreefde norm geen gezondheidsnorm, maar een compromis, welke op termijn door strengere normen vervangen zal worden. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) streeft een veel lagere norm na. Recente onderzoeken wijzen uit dat het verkeer de meest schadelijke componenten fijnstof uitstoot. Door de extra emissies door de snelheidsverhoging stijgen bovendien de achtergrondconcentraties in een ruimer gebied rondom de snelweg. Een groter aantal mensen krijgt -merkbaar- te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen.

III-018-02

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd, ook op en langs de ringwegen van de grote steden. Dat komt onder meer doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continue vernieuwt, wordt het verkeer dus schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen.

Met het uitgevoerde onderzoek is aangetoond dat de luchtkwaliteit rond de betreffende wegvakken ook na het ingaan van het nieuwe snelheidsregime voldoet aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve

wijze om de gezondheid van mensen te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Op verzoek van de minister heeft het RIVM, een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de effecten van de landelijke snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties NO₂ in de grote steden in de Randstad. Deze gevoeligheidsanalyse is opgenomen in de GCN rapportage 2012 die op 19 juni jl. is gepubliceerd. Het RIVM komt op basis van deze gevoeligheidsanalyse tot de conclusie dat het effect van de landelijke snelheidsverhoging op de grootschalige concentraties in de Randstad verwaarloosbaar is. De toename van de totale emissies door de verhoging van de maximumsnelheid leidt volgens het RIVM tot een toename van de grootschalige NO₂-concentraties van minder dan 0,04 µg/m³ in Utrecht en Rotterdam en minder dan 0,02 µg/m³ in Amsterdam en Den Haag. Dit komt doordat er zo goed als geen permanente snelheidsverhogingen in de Randstad zijn gepland. Er kan worden geconstateerd dat dit gaat om zeer kleine waarden in relatie tot de grenswaarde (voor de concentratie NO₂ bedraagt deze 40,5 µg/m³) en de schommelingen die onder invloed van een veelheid aan factoren van jaar op jaar optreden in de grootschalige concentraties. Het effect van de concentratieverhoging levert naar verwachting van het RIVM geen of hooguit in uitzonderlijke gevallen extra overschrijdingen op van grenswaarden in steden.

Het traject van de A4 tussen Leiden/Zoeterwoude en Hoogmade bestaat uit enkele kilometers. Door verhoging van de maximumsnelheid neemt de reistijd maar enkele minuten af. De rapporten geven geen voorspelling van de toename van de gemiddelde snelheid. Inspreker concludeert dat niet verkorting van de daadwerkelijke reistijd een beleidsdoel is, maar het niet langer belemmeren van de automobilist door een te lage maximumsnelheid. Het gevoel van de automobilist is dus belangrijker dan de gezondheid van de omwonenden aldus inspreker.

III-018-03

Het door inspreker bedoelde wegvak Zoeterwoude - Hoogmade (km 33,6 - km 29,2) is geen onderdeel van de ontwerp-verkeersbesluiten. Op dit wegvak blijft de reguliere maximumsnelheid 100 km/h op grond van het vigerende verkeersbesluit. Er zijn geen nieuwe feiten of omstandigheden die nopen tot een heroverweging van dat besluit.

Op het huidige/tijdelijke 80 km/h traject op de A4 tussen Hoogmade en Zoeterwoude geldt voor al het verkeer, inclusief vrachtwagens, dezelfde maximumsnelheid. Bij een toekomstige verhoging naar bijvoorbeeld 120 km/h zullen auto's en vrachtwagens elkaar moeten inhalen en ontstaat meer dynamiek in het verkeer. Inspreker stelt dat hierdoor de capaciteit van de weg afneemt, de uitstoot van emissies toe. Het model houdt geen rekening met de extra emissies die het optrekken veroorzaakt, maar rekent met gemiddelde snelheden.

III-018-04

Het door inspreker bedoelde wegvak Zoeterwoude - Hoogmade (km 33,6 - km 29,2) is geen onderdeel van de ontwerp-verkeersbesluiten. Op dit wegvak blijft de reguliere maximumsnelheid 100 km/h op grond van het vigerende verkeersbesluit. Er zijn geen nieuwe feiten of omstandigheden die nopen tot een heroverweging van dat besluit.

De geluidoverlast op de A4 tussen Hoogmade en Zoeterwoude zal toenemen door de snelheidsverhoging. De rolweerstand van voertuigen wordt groter en daardoor wordt er meer geluid geproduceerd, vooral door de banden. Inspreker stelt dat dit geluid niet zal verminderen door schonere of elektrische auto's.

III-018-05

Het door inspreker bedoelde wegvak Zoeterwoude - Hoogmade (km 33,6 - km 29,2) is geen onderdeel van de ontwerp-verkeersbesluiten. Op dit wegvak blijft de reguliere maximumsnelheid 100 km/h op grond van het vigerende verkeersbesluit. Er zijn geen nieuwe feiten of omstandigheden die nopen tot een heroverweging van dat besluit.

Inspreker stelt dat de verhoging van de maximumsnelheid leidt tot een grotere verkeersdynamiek op de A4 tussen Hoogmade en Zoeterwoude, het afnemen van de capaciteit van de weg en leidt tot meer en zwaardere ongelukken.

III-018-06

Het door inspreker bedoelde wegvak Zoeterwoude - Hoogmade (km 33,6 - km 29,2) is geen onderdeel van de ontwerp-verkeersbesluiten. Op dit wegvak blijft de reguliere maximumsnelheid 100 km/h op grond van het vigerende verkeersbesluit. Er zijn geen nieuwe feiten of omstandigheden die nopen tot een heroverweging van dat besluit.

Inspreker heeft bezwaar tegen het verhogen van de maximumsnelheid op de A73 tussen knooppunt Ewijk - knooppunt Neerbosch in verband met de extra uitstoot van fijnstof en de extra geluidsproductie.

III-019

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A73 tussen de knooppunten Ewijk en Neerbosch niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 120 km/h. Hierbij verdient opmerking dat het door inspreker genoemde wegtraject wel was meegenomen in het uitgevoerde onderzoek voor het Natura 2000 gebied Uiterwaarden Waal, maar dit per abuis niet expliciet in de natuurtoets tot uitdrukking was gebracht. Op basis van deze zienswijze is de natuurtoets daarop aangepast, maar staat dus het aanvullende geluidsonderzoek aan een daadwerkelijke snelheidsverhoging in de weg.

Inspreker ervaart meer overlast van verkeerslawaaï door de snelheidsverhoging in de avond en nacht op de A73 Noord. Ook verslechtert de luchtkwaliteit, hetzij minimaal.

De dynamische snelheidsverhoging op de A73 Noord sluit niet aan op andere geplande maximumsnelheden van rijkswegen in de omgeving. Door de steeds wisselende maximumsnelheden ontstaat volgens inspreker verwarring bij de weggebruiker.

Het gaat om een kort traject van 5 kilometer, waarbij de reistijdwinst verwaarloosbaar is en de verkeersonveiligheid toeneemt. Inspreker stelt voor om de maximumsnelheid gelijk te houden aan de huidige situatie: 120 km/h.

III-020

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A73 tussen de knooppunten Ewijk en Neerbosch niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 120 km/h. Hierbij verdient opmerking dat het door inspreker genoemde wegtraject wel was meegenomen in het uitgevoerde onderzoek voor het Natura 2000 gebied Uiterwaarden Waal, maar dit per abuis niet expliciet in de natuurtoets tot uitdrukking was gebracht. Op basis van deze zienswijze is de natuurtoets daarop aangepast, maar staat dus het aanvullende geluidsonderzoek aan een daadwerkelijke snelheidsverhoging in de weg.

Inspreker verzoekt niet verkeersbesluit III met een dynamisch regime van 130 km/h tussen 19.00 en 06.00 uur op de A73 Noord (tussen knooppunten Ewijk en Neerbosch) in te voeren maar om -net zoals op de nabijgelegen A50- de maximumsnelheid van 120 km/h te continueren. Het wegtraject 337 dient daarvoor opgenomen te worden in verkeersbesluit nummer II.

Afzien van invoering van de dynamische snelheidsverhoging en continuering van het 120 km/h regime, zoals op de nabij gelegen A50, voorkomt slechtere omstandigheden in de leefbaarheid en gezondheid van inwoners van gemeente Beuningen en de verkeersveiligheid van weggebruikers.

Inspreker maakt bezwaar tegen de dynamische snelheidsverhoging op de A73 Noord omdat de geluidoverlast toeneemt. De toename van overlast is juist in de nachtelijke uren, waardoor de hinder voor omwonenden ernstiger ervaren wordt. Direct aan de A73 Noord is een (deels nieuw) woongebied gelegen met ongeveer 1000 woningen.

De snelheidsverhoging op de A73 Noord heeft een onnodige verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg die effecten heeft op de luchtkwaliteit in Beuningen.

Door de extra emissies door de snelheidsverhoging stijgen bovendien de achtergrondconcentraties in een ruimer gebied rondom de snelweg. Een groter aantal mensen krijgt -merkbaar- te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen.

De drukst bereden route op de Stadsregioring aan de westkant van Nijmegen is de A50 - A73 Noord - A73 en vice versa (gemiddeld 80.000 motorvoertuigen per etmaal). Door de ontwerp-verkeersbesluiten mag men hier straks achtereenvolgens 120 km/h rijden - dan alleen tussen 06.00 en 19.00 uur 120 km/h rijden (5 km lengte) - en vervolgens 130 km/h rijden. Dit is strijdig met een uniforme weginrichting conform Duurzaam Veilig. Inspreker adviseert het wegtraject A73 Noord bij het regime van de A50 te laten aansluiten (continueren 120 km/h). Dit is onoverzichtelijk voor de weggebruikers.

Bij een hogere snelheid neemt de ernst/schade bij een ongeval exponentieel toe. Bovendien zijn op het korte tracé van de A73 Noord twee knooppunten gelegen met relatief scherpe verbindingbogen. Een hogere naderingssnelheid betekent een hoger ongevalrisico.

Ook de reistijdwinst van 12 seconden op het 5 km lange traject weegt niet op tegen de extra verkeersonveiligheid die door snelheidsverhoging ontstaat.

De negatieve gevolgen van de snelheidsverhoging (geluid en lucht) hebben een averechts effect op de (resultaten van de) duurzame mobiliteitsmaatregelen (het stimuleren van fiets- en OV-gebruik, vergroening van het gemeentelijke wagenpark en het stimuleren van

**elektrisch vervoer) van de gemeente Beuningen.
Inspreker vindt dat het effect van deze duurzaamheidsmaatregelen teniet worden gedaan door de snelheidsverhoging op de A73.**

III-021

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A73 tussen de knooppunten Ewijk en Neerbosch niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 120 km/h. Hierbij verdient opmerking dat het door inspreker genoemde wegtraject wel was meegenomen in het uitgevoerde onderzoek voor het Natura 2000 gebied Uiterwaarden Waal, maar dit per abuis niet expliciet in de natuurtoets tot uitdrukking was gebracht. Op basis van deze zienswijze is de natuurtoets daarop aangepast, maar staat dus het aanvullende geluidsonderzoek aan een daadwerkelijke snelheidsverhoging in de weg.

Inspreker vindt dat het verhogen van de maximale snelheid op de A73 tussen knooppunt Neerbosch - knooppunt Ewijk naar 130 km/h voor deze 5 km nutteloos is, het geeft nauwelijks tijdwinst, verhoogt geluidsoverlast, verslechtert luchtkwaliteit, verlaagt verkeersveiligheid en sluit niet aan op het snelheidsregime van andere rijkswegen in de omgeving.

III-022

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A73 tussen de knooppunten Ewijk en Neerbosch niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 120 km/h.

Inspreker ontving een informatiebrief over de ontwerp-verkeersbesluiten inzake de verlaging van de nieuwe maximumsnelheid van 130 km/u op bepaalde trajecten van de Nederlandse snelwegen. Voor inspreker zijn daarbij van belang de trajecten 305, 308 en 309 van de bijlage behorende bij het verkeersbesluit III.

Inspreker heeft kennis genomen van de rapporten en overwegingen welke ten grondslag liggen aan het besluit van de minister het RW aan te passen dat een snelheid van 130 km/u standaard geldt voor autosnelwegen en ten grondslag liggen aan de ontwerpverkeersbesluiten inzake het (dynamisch)verlagen daarvan op sommige trajecten.

De A1 langs Baarn zal de komende tijd uitgebouwd worden tot een autosnelweg met 2x4 rijstroken. Door deze aanpassing zullen de bewoners van Baarn meer geluidhinder ondervinden van deze autosnelweg dan nu al het geval is. Gelet op de huidige congestiebeeld, waarbij een deel het verkeer een sluiproute verkiest vanaf de afrit Soest in oostelijke richting via de Drakenburgerweg en de De Geerenweg naar de N414 richting Bunschoten is een vergroting van de capaciteit van de A1, ondanks de extra overlast, aanvaardbaar.

Een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u heeft geen enkel positief effect op de gemeente Baarn en haar bewoners. De geluidsoverlast zal nog meer toenemen daar waar al mee gerekend was en dat geldt ook de uitstoot van CO₂, NO_x en PM₁₀.

III-023-01

Mijn uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht. In dit kader is op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. Deze uitzonderingen op een permanent 130 km/h regime worden via de ter inzage gelegde (ontwerp) verkeersbesluiten geregeld. Ook voor de A1 ter hoogte van Baarn heeft op basis van de geldende wettelijke kaders een beoordeling plaatsgevonden. Daaruit is naar voren gekomen dat om redenen van luchtkwaliteit een snelheid van 130 km/h alleen in de avond en nacht mogelijk is. De uitgevoerde onderzoeken vormen geen aanleiding om de snelheid permanent naar 120 km/h of 100 km/h te verlagen. Met een dynamische snelheid van 120 km/h of 100 km/h overdag en 130 km/h in de avond en nacht neemt de reistijd af en wordt beter aangesloten bij de beleving van de automobilist. Op die manier komt het kabinet met deze maximumsnelheid tegemoet aan een maatschappelijke wens. Voorts wordt bij deze maximumsnelheid zoals gezegd voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Voorts wordt het beoogde nieuwe snelheidsregime meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ook voor de uitstoot van CO₂ geldt dat deze valt binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ van het kabinet.

Met betrekking tot klimaat kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie. Het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) is volgens het kabinet de beste manier om CO₂-uitstoot te verminderen. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ondanks de snelheidsverhoging. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

Inspreker stelt dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur slechts aanvaardbaar kan zijn als het gehele traject van de A1, welke milieutechnisch van invloed is op de gemeente Baarn en haar bewoners, voorzien wordt van een geluidsscherm dat de overlast tenminste terugbrengt tot het niveau wat het inclusief de verbreding zou worden als de maximumsnelheid op 120 km/u zou zijn gebleven.

III-023-02

De Minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat voor de A1 ter hoogte van Baarn geen sprake is van een overschrijding van geluidsproductieplafonds. De maximumsnelheid kan ter plaatse worden verhoogd in de avond- en nachtperiode.

Overigens wordt bij het bepalen van de eventuele geluidmaatregelen vanwege de toekomstige verbreding van de A1 het effect van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond en de nacht maximaal meegenomen.

Natura 2000-gebied het Witterveld bij de A28 Beilen - Assen Noord is een zeer kwetsbaar hoogveengebied met habitattypen (H7110A (hoogveenlandschap), H7110B (heideveentjes) en H7120 (herstellende hoogvenen)) die zeer gevoelig zijn voor vermessing en een kritische depositiewaarde van 400 mol N/ha/jr hebben. Voor het Witterveld bedraagt deze momenteel meer dan 1.000 mol/ha/jr. Uit de Natuurtoets blijkt dat de variabele verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h tot 2015 leidt tot een extra toename van de stikstofdepositie op het Witterveld. Volgens de Natuurtoets zijn de extra toename tot 2015 en de verminderde daling tot 2020 ecologisch niet relevant, omdat het verschil ten opzichte van de autonome situatie beperkt is. Inspreker deelt deze conclusie niet. Omdat er al sprake is van een sterk overbelaste situatie acht inspreker elke extra toename van de stikstofdepositie ongewenst.

III-024-01

Het uitgangspunt dat er geen toename mag zijn van stikstof in een gebied waar reeds sprake is van een overbelasting aan stikstof is niet juist. Uit de jurisprudentie blijkt dat een beperkte en tijdelijke toename van stikstof op zichzelf geen probleem hoeft te geven. Na doorvoering van een dynamisch in plaats van een permanent regime 130 km/h ligt in 2013 de verkeersbijdrage aan de stikstofdepositie voor de 3 habitattypen hoogveen (en potentiële uitbreidingslocaties H7110A) 0,9 mol/ha/jaar tot 1,2 mol/ha/jaar hoger dan in de referentiesituatie 2012. Met de invoering van een dynamisch regime bedraagt de verminderde afname bovendien nog slechts 0,2 tot 0,4 mol/ha/jaar. Dit betekent dat de snelheidsverhoging dusdanig beperkt en tijdelijk is dat deze geen noemenswaardige invloed heeft op de gewenste daling aan depositie en dus ook niet aan het - op termijn - bereiken van de instandhoudingsdoelen voor Witterveld in de weg staat. In de natuurtoets zelf is daarnaast onderbouwd waarom (in tegenstelling tot hetgeen inspreker stelt) in 2015 geen sprake is van een toename ten gevolge van de snelheidsverhoging.

Bij de berekening van de cumulatieve effecten voor de A28 is alleen rekening gehouden met de vergunde activiteiten van het TT-circuit en vergunningen voor veehouderijbedrijven. De verdubbeling van de N33, de plannen voor de Florijnas (o.a. werklandschap Assen Zuid) en de bouw van de RWE-centrale in de Eemshaven zijn niet meegenomen in de natuurtoets. De uitvoering van al deze plannen draagt bij aan extra stikstofdepositie op het Witterveld. Inspreker geeft aan dat de optelsom van al deze projecten samen met de variabele verhoging van de maximumsnelheid op de A28 Beilen - Assen Noord mogelijk wel tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van het Witterveld kunnen leiden.

III-024-02

Naar aanleiding van deze zienswijze is beoordeeld of de door inspreker genoemde ontwikkelingen relevant zijn in het kader van beoordeling op cumulatieve effecten, zoals deze is uitgevoerd voor het Natura 2000 gebied Witterveld. Hieronder wordt daar per genoemde ontwikkeling op ingegaan en aan het eind aangegeven in hoeverre dit consequenties heeft voor de in de natuurtoets getrokken conclusie.

TT-circuit:

De effecten op het Natura 2000 gebied Witterveld zijn beoordeeld in het kader van de Natuurtoets `Beoordeling mogelijke (significante) effecten voor Natura 2000-gebied Witterveld, traject A28 direct ten westen en ten zuiden van Assen', zoals deze ter inzage heeft gelegen. Daaruit blijkt dat dynamisch 130 km/h voor dit

wegtraject geen (significante) effecten heeft en de TT een bestaande activiteit betreft die niet bij de cumulatie hoeft te worden betrokken.

Verdubbeling N33:

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft in overeenstemming met de staatssecretaris van Economie, Landbouw en Innovatie in mei 2012 het Tracébesluit Verdubbeling N33 Assen – Zuidbroek vastgesteld. In de natuurtoets voor Witterveld ten aanzien van de snelheidsverhoging naar dynamisch 130 km/h is bij de cumulatie rekening gehouden met de verkeerseffecten tengevolge van de verdubbeling N33. Dit is in de natuurtoets meer in algemene zin verwoord en naar aanleiding van deze zienswijze is dit meer expliciet in de natuurtoets tot uitdrukking gebracht.

FlorijnAs:

De FlorijnAs is het belangrijkste ontwikkelingsgebied van de gemeente Assen. Tot 2030 vinden hier de meeste ontwikkelingen plaats die de groei naar 80.000 inwoners faciliteren. Binnen de FlorijnAs zijn zes samenhangende deelprojecten gedefinieerd, waaronder ook Assen Zuid, waar ontwikkeling van het werklandschap deel van uitmaakt (maar ook infrastructuur (knooppunt A28) en verdubbelde N33 en een Toeristisch Recreatieve Zone aan de zuidkant van Assen). Voor deze voorgenomen ontwikkeling is een structuurvisie opgesteld, alsmede een passende beoordeling voor mogelijke effecten op de relevante Natura 2000 gebieden.

Om de effecten van stikstofdepositie in beeld te brengen zijn stikstofberekeningen uitgevoerd voor de ontwikkeling van de FlorijnAs in zijn geheel. Hieruit blijkt dat de stikstofdepositie als gevolg van de FlorijnAs in 2030 voor het Natura 2000 gebied Witterveld afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Hieronder wordt ingegaan op het Werklandschap Assen-Zuid waarvoor als onderdeel van de FlorijnAs in het kader van het daarvoor vastgestelde bestemmingsplan een meer concrete passende beoordeling is uitgevoerd. Voor de andere deelprojecten is hiervan geen sprake.

Werklandschap Assen-Zuid:

De gemeente Assen heeft het voornemen om in het gebied tussen de A28, de N33 en de spoorlijn Hoogeveen-Assen een bedrijventerrein van 100 hectare bruto te realiseren. In het zogenoemde Werklandschap Assen-Zuid zal tot 2020 ongeveer 60 hectare netto bedrijventerrein worden ontwikkeld. Het daartoe opgestelde bestemmingsplan Werklandschap Assen-Zuid is vastgesteld op 27-10-11. Het Werklandschap Assen-Zuid is een deelproject van de FlorijnAs, waarvoor onder de Crisis- en Herstelwet een structuurvisie is vastgesteld op 27 oktober 2011. Voor het bestemmingsplan Werklandschap Assen-Zuid is een besluit MER opgesteld. Dit besluit MER is een nadere uitwerking van het plan MER voor het structuurplan stadsrandzone en is toegespitst op het bestemmingsplan Werklandschap Assen-Zuid. Ten aanzien van het Werklandschap Assen-Zuid speelt in de periode tot 2020 de eerste fase die wordt ontwikkeld aan de noordzijde van het plangebied direct aansluitend aan de noordelijke aansluiting op de verknoping van de A28 en de N33. Hiervoor is in het kader van de opgestelde bestemmingsplan een passende beoordeling als onderdeel van de besluit MER opgesteld. Daarbij zijn depositieberekeningen voor stikstof voor het door inspreker bedoelde Natura 2000-gebied Witterveld uitgevoerd. Daaruit valt op te maken dat de eerste fase geen toename van de depositie tot gevolg heeft op het Natura 2000 gebied Witterveld en in zoverre niet kan leiden tot cumulatieve effecten met de snelheidsverhoging op dit wegtraject. Dit is naar aanleiding van deze zienswijze als zo danig onder de beoordeling op cumulatieve effecten aan de natuurtoets voor Witterveld toegevoegd.

Navraag bij de gemeente Assen heeft daarnaast geleerd dat vanaf donderdag 22 augustus 2012 in het kader van het Werklandschap Assen-Zuid drie ontwerpplannen ter inzage zijn gelegd, te weten:

- Ontwerp bestemmingsplan Aansluiting Assen TT en oefenterrein Baggelhuizen
- Ontwerp uitwerkingsplan Hoofdontsluiting
- Ontwerp-exploitatieplan Werklandschap Assen-Zuid 2012

Voor wat betreft de mogelijke effecten daarvan voor Natura 2000 gebieden, wordt daarbij verwezen naar de in het kader van FlorijnAs respectievelijk het Werklandschap Assen-Zuid uitgevoerde passende beoordelingen. Deze plannen voor het aanleggen van de infrastructuur zijn namelijk reeds in die eerdere passende beoordelingen meegenomen. Nu op basis van beide passende beoordelingen is geoordeeld (zie hiervoor, alsmede ten aanzien van de FlorijnAs, mijn standpunt hierboven) dat deze ontwikkelingen niet kunnen leiden tot cumulatieve effecten met de snelheidsverhoging op dit wegtraject, gaat dit tevens op voor deze recent ter inzage gelegde plannen. Dit is naar aanleiding van deze zienswijze als zo danig onder de beoordeling op cumulatieve effecten aan de natuurtoets voor Witterveld toegevoegd.

De verdere fases ter uitvoering van het Werklandschap Assen-Zuid spelen op langere termijn en in ieder geval na 2020. Los van het feit dat de toenames, alsmede de zgn. verminderde afname tengevolge van de snelheidsverhoging dan niet langer of niet noemenswaardig aan de orde zijn, is voor deze verdere fases nog geen sprake van een zodanig concrete besluitvorming dat hiermee in het kader van een beoordeling op cumulatieve effecten rekening moet worden gehouden. Ten tijde van de daadwerkelijke besluitvorming zal de 130 km/h in feite onderdeel zijn van de achtergronddepositie en als zodanig in de beoordeling worden betrokken. Deze latere ontwikkelingen zijn dan ook in de natuurtoets Witterveld voor de snelheidsverhoging op dit wegtraject achterwege gelaten.

RWE kolencentrale in de Eemshaven

Uit de passende beoordeling voor de RWE kolencentrale blijkt dat geen negatieve effecten plaatsvinden op Witterveld. Dit is in lijn met de bevindingen uit de natuurtoets voor 130km. Na indiening van de Nbw-vergunningaanvraag (d.d. 23 maart 2012) is door RWE nog een aanvullende aanvraag ingediend (d.d. 12 juni 2012). RWE geeft aan hiermee uitwerking te geven aan haar voornemen om - in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen- aanvullende natuurmaatregelen te treffen om een aantal stikstofgevoelige habitats te verbeteren. Deze aanvullende maatregelen zijn echter vrijwillig te nemen maatregelen, aangezien uit de passende beoordeling volgt dat er geen sprake is van (significante) effecten. Dit is naar aanleiding van deze zienswijze als zo danig onder de beoordeling op cumulatieve effecten aan de natuurtoets voor Witterveld toegevoegd.

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de snelheidsverhoging op dit wegtraject ook in cumulatie met de genoemde ontwikkelingen geen significante gevolgen zal hebben en er geen aanleiding is om tot bijstelling van de maximumsnelheid over te gaan. Wel is de natuurtoets voor Witterveld naar aanleiding van deze zienswijze op het onderdeel cumulatie aangevuld met de daarin (deels) nog niet meegenomen ontwikkelingen.

Met de dynamische verhoging van de maximumsnelheid op de A28 Beilen - Assen Noord wordt op de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) geanticipeerd. Doel van de PAS is om weer ruimte te maken voor economische ontwikkelingen onder de voorwaarde dat er sprake is van een blijvende daling van de stikstofdepositie én er in overbelaste Natura 2000-

gebieden herstelmaatregelen worden genomen die voorkomen dat de natuurkwaliteit verder achteruitgaat. De PAS is echter nog niet vastgesteld. Bovendien is er nog geen enkele zekerheid over de inhoud, omdat het bestuurlijke traject, de onderhandelingen, nog moet plaatsvinden. Ook is de financiering van de herstelmaatregelen nog niet geborgd. Inspreker is van mening dat het juridisch niet houdbaar is om op de PAS te anticiperen.
III-024-03

Het uitgangspunt dat er geen toename mag zijn van stikstof in een gebied waar reeds sprake is van een overbelasting aan stikstof is niet juist. Uit de jurisprudentie blijkt dat een beperkte en tijdelijke toename van stikstof op zichzelf geen probleem hoeft te geven. Na doorvoering van een dynamisch in plaats van een permanent regime 130 km/h ligt in 2013 de verkeersbijdrage aan de stikstofdepositie voor de 3 habitattypen hoogveen (en potentiële uitbreidingslocaties H7110A) 0,9 mol/ha/jaar tot 1,2 mol/ha/jaar hoger dan in de referentiesituatie 2012. Met de invoering van een dynamisch regime bedraagt de verminderde afname bovendien nog slechts 0,2 tot 0,4 mol/ha/jaar. Dit betekent dat de snelheidsverhoging dusdanig beperkt en tijdelijk is dat deze geen noemenswaardige invloed heeft op de gewenste daling aan depositie en dus ook niet aan het - op termijn - bereiken van de instandhoudingsdoelen voor Witterveld in de weg staat. In de natuurtoets zelf is daarnaast onderbouwd waarom (in tegenstelling tot hetgeen inspreker stelt) in 2015 geen sprake is van een toename ten gevolge van de snelheidsverhoging.

De verhoging van de maximumsnelheid op de A28 Beilen - Assen Noord in de avond en de nacht leidt tot extra stikstofdepositie op het Hijkerfeld. Het Hijkerfeld is geen Natura 2000-gebied, maar het is wel één van de belangrijkste heideterreinen van Drenthe. De schrale kern is zeer gevoelig voor stikstofdepositie. Ook het kwetsbare heide- en stuifzandgebied het Groote Zand ligt in de nabijheid en krijgt te maken met een toename van de stikstofdepositie.
III-024-04

Het Hijkerfeld ligt op ca. 700 m ten westen van de A28. Groote Zand ligt op ca. 1 km ten oosten van de A28. Beide gebieden maken onderdeel uit van de EHS. Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken van de 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.

Door de variabele verhoging van de maximumsnelheid op de A28 Beilen - Assen Noord worden inwoners van Assen geconfronteerd met een slechtere luchtkwaliteit (hogere concentraties van stikstofoxiden en fijnstof) en neemt het risico op gezondheidsklachten daarmee toe. De geluidsoverlast neemt eveneens toe bij verhoging van de maximumsnelheid. Een deel van Assen heeft nu al regelmatig te maken met geluidhinder vanwege de activiteiten op het TT-circuit.
III-024-05

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid.

De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Het effect van de verhoging van de maximumsnelheid op andere trajecten van de A28 (ten zuiden van Beilen en ten noorden van Assen) op de Natura 2000-gebieden Dwingelderveld en Drentsche Aa wordt nog nader onderzocht. Ook deze gebieden zijn aangewezen voor habitattypen die zeer gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Er is sprake van een forse overbelasting met stikstof, zodat volgens inspreker, elke toename van de stikstofdepositie op deze gebieden ongewenst is. Inspreker verzoekt het nader onderzoek naar het effect van verhoging van de maximumsnelheid op de Natura 2000-gebieden Dwingelderveld en Drentsche Aa te staken en de maximumsnelheid van 120 km/h op de A28 ten zuiden van Beilen en ten noorden van Assen te handhaven.

III-024-06

Op de genoemde wegvakken (Hoogeveen-Beilen en Assen Noord-Haren) van de A28 blijft de maximumsnelheid op 120 km/h en deze wegvakken zijn dan ook in (ontwerp) verkeersbesluit II meegenomen.

Inspreker is van mening dat de verhoging van de maximumsnelheid in de avond en de nacht tot 130 km/h vanwege de negatieve effecten op het Witterveld, het Hijkerveld en het Groote Zand en de negatieve gevolgen voor de inwoners van Assen ongewenst is en verzoekt om op het traject Beilen – Assen Noord van de A28 de maximumsnelheid van 120 km/h ook 's avonds en 's nachts te handhaven. Gezien de verkeerssituatie, de geluidhinder en het stikstofplafond is inspreker van mening dat rond het verkeersknooppunt A28/N33 bij Assen Zuid zelfs invoering van een maximumsnelheid van 100 km/h op zijn plaats zou zijn.

III-024-07

Voor mijn standpunt ten aanzien van Witterveld verwijs ik naar III-16-02 en voor Hijkerveld en Groote Zand verwijs ik naar III-24-04

Sinds enige jaren krijgt de gemeente Assen regelmatig klachten van bewoners, van de woonwijken (Baggelhuizen, Peelo en Pittelo) vlak langs de A28 Beilen - Assen Noord over geluidoverlast. Door de autonome groei van het verkeer op de A28 in de loop van de jaren ligt de huidige geluidbelasting op de gevels van de eerste rij van deze woonwijken, aanzienlijk boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Op een aantal plaatsen is de geluidsdruk bijna 60 dB. De nieuwe rekenmethode (SWUNG I) verandert niets aan het aantal decibels op de gevel! Inspreker is van mening dat een verdere toename van de huidige geluidbelasting, hoe gering ook, niet wenselijk is voor de bewoners van deze wijken.

Inspreker is verbaasd dat alleen de aanwezigheid van het natuurgebied Witterveld wordt opgenomen in de argumentatie voor de keuze van het snelheidsregime op de A28 Beilen - Assen Noord. Inspreker verbaast zich er tevens over dat juist 's nachts de snelheid hoger mag zijn. In Duitsland wordt de snelheid juist 's nachts verlaagd in verband met de nachtrust van mensen en daarmee de volksgezondheid.

III-025-01

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

In Nederland hebben wij te maken met het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012). Dit voorschrift bepaalt de wijze waarop de geluidsproductie en geluidbelasting moet worden berekend. In de voorgeschreven rekenmethodiek wordt rekening gehouden met het feit dat geluid in de avond- en nachtperiode als zeer hinderlijk wordt ervaren. De geluidsrapporten zijn uitgevoerd volgens de voorgeschreven rekenmethodiek. Op basis van de resultaten van deze berekening is er geen aanleiding om bij Assen Zuid maatregelen te nemen; ook niet na wijziging van de maximumsnelheid in de nacht naar 130 km/h.

De A28 heeft ter hoogte van Assen 3 aansluitingen, met het nodige in- en uitvoegend verkeer. De aansluiting Assen Zuid is in combinatie met de aansluiting van de N33 op de A28. Op het traject langs Assen heeft de A28 krappe bogen en hoogteverschillen die in combinatie met het in- en uitvoegend verkeer bij de aansluitingen niet de meest optimale situatie vormen. Door verhoging van de snelheid 's avonds en 's nachts zal de verkeersveiligheid in het gedrang kunnen komen. Inspreker vindt dat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een maximale snelheid van 100 km/h hier meer voor de hand lijkt te liggen.

III-025-02

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. De constatering van de krappe boog bij Assen Zuid is op zich correct (zie bogen en verkanting, kaart B op [http://www.rws.nl/images/Rapport%20kritisch%20ontwerpelementen%20\(Bijlage%20A\)_tcm174-312196.pdf](http://www.rws.nl/images/Rapport%20kritisch%20ontwerpelementen%20(Bijlage%20A)_tcm174-312196.pdf)). Dat is echter geen aanleiding om de snelheid in de boog terug te brengen omdat de boog voldoet aan minimale eisen. Daarnaast geldt de hogere snelheidslimiet alleen tijdens de nachtelijke uren. Het verkeersaanbod is dan op dit wegvak minimaal zodat mogelijke conflicten nauwelijks zullen voorkomen.

Aangezien ten zuiden en ten noorden van het traject Beilen - Assen Noord op de A28 in de toekomst slechts 120 km/h gereden mag worden, is inspreker van mening dat het de eenduidigheid voor de automobilist - en daarmee de veiligheid - niet ten goede komt indien op het traject Beilen - Assen Noord wel 's avonds en 's nachts 130 km/h gereden mag worden. Inspreker vraagt zich bovendien af of dit gehandhaafd wordt en, zo ja, hoe? Inspreker is voorstander van een eenduidige maximumsnelheid op de A28 tussen Hogeveen en Groningen.

III-025-03

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengte van het traject Beilen-Assen Noord is voldoende om aan het begrip consistentie te voldoen.

Natuur en niet veiligheid is de reden dat de snelheid afwijkt van de maximumsnelheid volgens het RVV. Op dit traject zijn geen knelpunten tav verkeersveiligheid geconstateerd.

De snelheidscontroles zullen ook na invoering van de 130 km/uur plaatsvinden zoals thans het geval is. Uiteraard zal het beleid ten aanzien van de sancties aangepast worden aan het nieuwe snelheidsregime op de autosnelwegen.

Inspreker is van mening dat de huidige situatie van een maximumsnelheid van 120 km/h (overdag, 's avonds en 's nachts) op de A28 tussen Beilen en Assen Noord al problemen oplevert.

Als het besluit voor een maximumsnelheid van 120 km/h overdag en 130 km/h 's avonds / 's nachts onveranderd blijft, vindt inspreker dat het ministerie maatregelen dient te treffen om de overlast voor de aanwonenden te beperken. Inspreker wil hierover graag overleg.

III-025-04

Verwezen wordt naar het antwoord onder III-025-01.

Inspreker is het niet eens met de verhoging van de snelheid naar 130 km/h op de A73 tussen knooppunt Neerbosch - knooppunt Ewijk vanwege hogere milieubelasting (meer brandstofverbruik, meer uitstoot) en meer geluidhinder. Het milieu en de geluidhinder zijn belangrijker dan de zeer beperkte winst voor de individuele weggebruiker.

III-026

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A73 tussen de knooppunten Ewijk en Neerbosch niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 120 km/h. Hierbij verdient opmerking dat het door inspreker genoemde wegtraject wel was meegenomen in het uitgevoerde onderzoek voor het Natura 2000 gebied Uiterwaarden Waal, maar dit per abuis niet expliciet in de natuurtoets tot uitdrukking was gebracht. Op basis van deze zienswijze is de natuurtoets daarop aangepast, maar staat dus het aanvullende geluidsonderzoek aan een daadwerkelijke snelheidsverhoging in de weg.

De A20 tussen de N213 - Vlaardingen West grenst aan de belangrijke weidevogelgebieden Eendenkooi Aalkeetbuiten en de Aalkeetbuitenpolder die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Inspreker vindt dat in het verkeersbesluit ten onrechte wordt gesteld dat er geen ontheffing van de flora- en faunawet aangevraagd hoeft te worden omdat er sprake zou zijn van een minimale toename van het geluid en er daarom geen sprake zou zijn van overtreding van het verbod op opzettelijk verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Er is nu al sprake van verstoring van de, volgens inspreker aanwezige, beschermde broedvogels door het verkeer op de A20. Door toename van het geluid zal de verstoring toenemen en het areaal dat geschikt is als leefgebied zal afnemen.

Het beoordelen of deze toename van verstoring al dan niet acceptabel is, kan alleen plaatsvinden als een ontheffing van de flora- en faunawet is aangevraagd. Inspreker vindt dat dit wegtraject in verkeersbesluit II moeten worden opgenomen waardoor de huidige maximumsnelheid van 120 km/h wordt gecontinueerd.

III-027

De Vlietlanden ligt op ca. 400 m van de A20. De Aalkeetbuitenpolder ligt op zeer korte afstand van de A20 (< 100 m). De Aalkeetbuitenpolder heeft een status als weidevogelgebied in het Natuurbeheerplan. De Vlietlanden maken onderdeel uit van de EHS. Het genoemde besluit van de provincie (nr 4625) heeft betrekking op de provinciale uitwerking van het compensatiebeginsel. Zie voor wat betreft de doorwerking van beide regimes naar de snelheidsverhoging het standpunt bij zienswijze III-001-01. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat, gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1dB) als gevolg van de dynamische verlaging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden, er geen sprake is van overtreding van het verbod op opzettelijk verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

Daarom kan een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet achterwege blijven.

Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de verbreding van de A12 die tot stand is gekomen middels de Spoedwet na een jarenlange procedure waarbij met name lucht en geluid discussiepunten waren. Door toepassing van dubbellaags ZOAB en extra hoge geluidschermen wordt de geluidsproductie binnen het redelijke gehouden.

Met de nieuwe wet milieubeheer zijn geluidsproductieplafonds ingevoerd. In een onderzoek geeft het ministerie aan de beschikbare ruimte voor de A12 tot de geluidsproductieplafonds. Op basis van het onderzoek concludeert inspreker dat zeker voor de kern Maarn, maar in mindere mate ook voor Driebergen en Maarsbergen, geldt dat er sprake is van een (dreigende) overschrijding van het geluidsproductieplafond. Vooral bij

Maarn zijn op de kaart veel "grijze" punten te zien, wat betekent dat deze punten nog in onderzoek zijn. Gezien de omliggende punten heeft inspreker sterk het vermoeden dat er hier zelfs sprake is van een overschrijding van het geluidsproductieplafond hetgeen voor inspreker onacceptabel is. Bij verhoging van de maximumsnelheid is het logisch dat de geluidsproductieplafonds zullen worden bereikt aangezien alle akoestische maatregelen zijn gedimensioneerd op 120 km/h. Een verslechtering van de geluidssituatie vindt inspreker direct na afronding van de werkzaamheden van de A12, zonder goed in beeld gebracht te hebben wat de consequenties voor inwoners zijn, onacceptabel. In de begeleidende brief bij het ontwerp verkeersbesluit wordt aangegeven dat bij de grijze punten nader onderzoek moet worden uitgevoerd om te bepalen of snelheidsverhoging kan worden ingevoerd. Aangezien in de gemeente Utrechtse Heuvelrug bij alle kernen sprake is van veel grijze punten is inspreker van mening dat het totale wegvak moet vallen onder verkeersbesluit 1b. Inspreker stelt voor om voor het wegvak A12 Driebergen - knooppunt Maanderbroek voorlopig de maximumsnelheid van 120 km/h te handhaven en te onderzoeken welke maatregelen aanvullend nodig zijn om de dynamische snelheid van 100/120/130 mogelijk te maken.

III-028-01

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Uit het meest recente geluidsonderzoek is gebleken dat op een deel van het wegvak 'A12 tussen Driebergen en knooppunt Maanderbroek' -te weten het deel tussen km 72,5 en 73,2- niet op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, namelijk het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat op het wegvak waar beoogd wordt 's avonds en 's nachts een maximumsnelheid van 130 km/h te hanteren, 'tussen Driebergen ter hoogte van km 72,5 en knooppunt Maanderbroek' zal worden gewijzigd in 'tussen Driebergen ter hoogte van km 73,2 en knooppunt Maanderbroek'.

Uit datzelfde geluidsonderzoek blijkt dat voor de aangrenzende wegvakken geen sprake is van een overschrijding van geluidsproductieplafonds. De maximumsnelheid kan ter plaatse worden verhoogd in de avond- en nachtperiode.

Inspreker verzoekt de A12 tussen Driebergen - Maanderbroek aan te wijzen onder verkeersbesluit 1b. Dit komt de uniformiteit op de A12 ten goede. Tussen Utrecht en Arnhem is er dan een logische snelheid. Rondom de grote steden geldt een snelheidslimiet van 100, daarbuiten geldt een snelheidslimiet van 120.

III-028-02

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengte van het traject Driebergen-Maanderbroek is voldoende om aan het begrip consistentie te voldoen.

Op het wegvak A12 Driebergen-knooppunt Maanderbroek is natuurgebied (Meeuwenkampje, Binnenveld) de reden dat de snelheid niet permanent op 130 km/u kan worden gesteld. Op dit traject zijn geen knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid geconstateerd. Het traject heeft voldoende lengte om een dynamisch snelheidsregime mogelijk te maken.

Voor zover inspreker kan nagaan staan in de concept-verkeersbesluiten en op de snelhedenkaart (situatie 19/26 juni 2012) dat de maximumsnelheid op de A12 ter hoogte van Bunnik ongewijzigd blijft op 100 km/h. Indien echter ook bij Bunnik de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 130 km/h dan doet inspreker een dringend beroep om deze verhoging niet toe te staan omdat bij de overheersende windrichting (zuid)westen- en zuidenwind Bunnik nu al veel geluidsoverlast van de A12 ondervindt. Recente geluidmetingen (uit november/december 2011) tonen aan dat de geluidbelasting in grote delen van Bunnik nu al ver boven de norm van 48 dB ligt. (Rijkswaterstaat t.b.v. de verbreding van de A12 Maarsbergen en gegevens van het RIVM). De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt dat lawaai een ernstige bedreiging van de gezondheid is. Wegverkeer is in Nederland de belangrijkste lawaaibron. De verhoging naar 130 km/h leidt tot een toename van fijnstof. De GGD wijst op de nadelige gezondheidseffecten hiervan.

III-029

Vereniging constateert zelf dat op de A12 ter hoogte van de gemeente Bunnik de maximumsnelheid op 100 km/h blijft. Vereniging maakt kenbaar tegen een eventuele verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h op de A12 bij Bunnik te zijn. De landelijke uitrol van 130 km/h per 1 september 2012 voorziet geen snelheidsverhoging naar 130 km/h voor onderhavig wegtraject.

Volgens inspreker hoort het traject van de A73 van hm 93,2 (Maasbrug bij Cuijk) tot hm 114,5 (knooppunt Neerbosch) te worden opgenomen in ontwerp-verkeersbesluit II. Hiervoor geeft inspreker een aantal hieronder uitgewerkte argumenten.

III-030-01

Het traject Maasbrug bij Cuijk t/m knooppunt Neerbosch vormt geen onderdeel van dit verkeersbesluit. Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h.

Uit de onderzoeken is gebleken dat een snelheidsverhoging naar 130 km/h op dit traject mogelijk is binnen de randvoorwaarden.

De gemeente Heumen wordt doorsneden door de A73. Verschillende woongebieden liggen op korte afstand van de A73 waardoor bewoners geluidhinder ondervinden. Een verhoging van de maximumsnelheid zal zorgen voor een toename van de geluidhinder en een afname van de luchtkwaliteit in de gemeente Heumen.

III-030-02

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Uit de onderzoeken is naar voren gekomen dat bij een maximumsnelheid van 130 km/h op en langs de A73 bij Heumen wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en de geluidsproductieplafonds.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

In 1997 is het convenant Duurzaam Veilig ondertekend door wegbeheerders, waaronder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met als doel (ernstige) ongevallen te voorkomen en waar dat niet kan de kans op ernstig letsel nagenoeg uit te sluiten.

Bij een hogere snelheid neemt de ernst/schade bij een ongeval exponentieel toe. Een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h staat dan ook haaks op de doelstellingen uit het Duurzaam Veilig principe, evenals het instellen van diverse maximumsnelheden. Uniforme verkeersregels zorgen er voor dat de weggebruiker weet wat er van hem verwacht wordt.

Ook de reistijdwinst, op het wegvak Maasbrug bij Cuijk t/m knooppunt Neerbosch 35 seconden, vindt inspreker niet opwegen tegen de verslechtering van de leefbaarheid en veiligheid.

III-030-03

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h.

In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen.

De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020.

De invoering van de 130 km/h is niet strijdig met het convenant Duurzaam Veilig. De principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid, en statusonderkenning die in het convenant als leidend zijn afgesproken, worden door de snelheidsverhoging niet overtreden. De autosnelweg met een maximumsnelheid van 130 km/h behoudt zijn onderscheidende functionaliteit, is voldoende homogeen, is herkenbaar, vergevingsgezin en heeft een voor de weggebruiker duidelijke status.

Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP.

Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen.

Uit onderzoek blijkt dat, zonder aanvullende maatregelen, een mogelijk effect wordt verwacht van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet.

Daarom worden waar nodig verbeteringen in het wegontwerp aangebracht voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid.

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdwinst wordt geschat op 20.000 uren per dag. Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

De A73 ter hoogte van Nijmegen en Heumen ligt vlak langs de Berendonck en de Hatertse vennen, die deel uitmaken van de Ecologische hoofdstructuur. Er is niet onderzocht welke effecten de verhoging van de maximumsnelheid heeft op deze ecologische zone. Dit is opmerkelijk, aangezien de effecten van de snelheidsverhoging op de A73 Noord (tussen knooppunten Neerbosch en Ewijk, wegtraject 337) op de uiterwaarden van de Waal als reden wordt aangegeven om overdag de maximumsnelheid daar op 120 km/h te houden (Natura 2000). Als verwacht mag worden dat deze effecten over een afstand van ongeveer 2,5 km zo'n impact geven, dan maakt inspreker zich ernstig zorgen over de effecten van de snelheidsverhoging op de direct naast de A73 gelegen natuurgebieden Berendonck, Overasseltse- en Hatertse vennen (waar geen enkele beschermende voorziening is getroffen).

III-030-04

Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken 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. Volledigheidshalve verdient opmerking dat de bedoelde natuurtoets voor Uiterwaarden Waal betrekking heeft op een Natura 2000- gebied en daarbij de aspecten stikstof en geluid 'cumulatief' zijn beoordeeld voor de A2, de A15 en de A73.

De gemeente Peel en Maas ligt voor een belangrijk deel in de grootschalige gebiedsontwikkeling Greenport Venlo/ Klavertje 4. Het Rijk heeft het gebied in verschillend beleid en wetgeving, waaronder de Crisis en herstelwet, aangeduid als gebied van nationale importantie. In de uitwerking van de verkeersbesluiten ziet inspreker het nationale belang niet terug. De verkeersbesluiten kunnen de ontwikkeling van het gebied zelfs vertragen en sterk bemoeilijken. Inspreker noemt twee hoofdpunten die hij vervolgens onderbouwt:

- **De toekomstige bereikbaarheid van het gebied Klavertje 4 wordt beperkt door de te nemen verkeersbesluiten, doordat de capaciteit van de Rijkswegen niet verbetert en mogelijk verslechtert binnen het plangebied Klavertje 4;**
- **De toekomstige ontwikkelmogelijkheden worden milieukundig sterk belemmerd doordat er meer geluid het gebied in komt en de uitstoot van stikstofdioxide toeneemt (in ieder geval niet afneemt).**

Inspreker staat op zich niet onwelwillend tegenover het verhogen van de maximumsnelheid op de Rijkswegen, mits de ambities voor de ontwikkeling van Greenport Venlo niet worden belemmerd. Onlangs is het nieuwe ontwerp bestemmingsplan buitengebied gepubliceerd waarin ruimte wordt gecreëerd voor ontwikkeling met oog voor kwaliteit. Inspreker kan op korte termijn niet inschatten welke effecten de verkeersbesluiten hebben op ontwikkelingen in het buitengebied, behalve dat deze effecten negatief zullen zijn.

III-031-01

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. Een algemene belangenafweging en een afweging tussen doorstroming en verkeersveiligheid is op nationaal niveau door de minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Door invoering van 130 km/h wordt de reistijd verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag; dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg en leidt voor dit wegvak niet tot (extra) congestie. In de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h is gebleken dat de invoering van 130 km/h een positief effect heeft op de doorstroming ("Onderzoek invoering 130 km/h, 28 november 2011, ter inzage bij RWS).

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op de door inspreker aangehaalde trajecten geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. De maximale geluidruimte voor de autosnelweg wordt bepaald door een wettelijk vastgesteld geluidsproductieplafond. Dit is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Enerzijds dient bij ontwikkelingen in de omgeving van de autosnelweg rekening te worden gehouden met deze geluidsproductieplafonds. Anderzijds mogen ontwikkelingen op of aan de autosnelweg niet leiden tot overschrijding van de geluidsproductieplafonds. Uit onderzoek blijkt dat de snelheidsverhoging past binnen de beschikbare geluidruimte van de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Voor ontwikkelingen in de omgeving heeft de snelheidsverhoging dan ook geen negatieve consequenties. De voor de autosnelweg toegestane maximale geluidsproductie, het geluidsproductieplafond, wordt immers niet overschreden.

Het kan dat op langere termijn, door bijvoorbeeld groei van verkeer, de situatie zich voordoet dat het geluidsproductieplafond overschreden dreigt te worden. In dat geval moet de wegbeheerder geluidreducerende maatregelen treffen om die overschrijding te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld aanleg van een stiller wegdek zijn. Alleen indien geluidbeperkende maatregelen op overwegende bezwaren stuiten, kan de beheerder de minister verzoeken om een verhoging van het geluidsproductieplafond te starten. Dit is een formele procedure waarbij belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Indien er vóór 1 juli 2012 een bestemmingsplanprocedure zou zijn gestart voor (delen van) de Greenport Venlo, kan de snelheidsverhoging inderdaad effect hebben op de ruimte voor ontwikkeling omdat de procedure ingevolge het overgangsrecht dan volgens de oude systematiek van de Wet geluidhinder wordt voortgezet. Maar dat effect zal zeer beperkt zijn (gezien de beperkte toename van de geluidsproductie door de snelheidsverhoging). Bovendien: als de ontwikkeling vooral bedrijfsmatige functies betreft, dan zijn dit geen geluidgevoelige objecten en speelt dit punt niet.

Tot slot wordt benadrukt dat de geluidruimte die beschikbaar is voor (de geluidemissie van) dergelijke bedrijfsmatige functies, niet "ingenomen" kan worden door een toename van het geluid vanwege de autosnelweg. Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vinden gescheiden van elkaar plaats.

Inspreker maakt zich zorgen over de geluidbelasting van bestaande woningen langs de A67 die gesaneerd zijn en moeten worden in het kader van de Wet geluidhinder om een minimale binnenkwaliteit voor het geluidniveau te kunnen waarborgen. De snelheidsverhoging naar 130 km heeft als gevolg dat mogelijk de binnenkwaliteit voor geluid in de woningen niet meer voldoet aan de minimum eisen. Inspreker vraagt om onderzoek en een plan van aanpak voor het waarborgen van de geluidkwaliteit in de woningen en compensatie voor saneringsmaatregelen. Sanering in het kader van de regeling Wet geluidhinder en compensatie vanuit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV3) en geluid en voorgaande regelingen.

III-031-02

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Er is dus geen aanleiding te veronderstellen dat de snelheidsverhoging naar 130 km/h als gevolg heeft dat de geluidsbelasting van bestaande woningen langs de A67 de binnenkwaliteit voor geluid in de woningen niet meer aan de minimumeisen voldoet.

Door de ruimtelijk economische ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied zal er meer verkeer worden aangetrokken. Door verhoging van de maximumsnelheden zal de capaciteit bij aansluitingen afnemen door snelheidsverschillen. Volgens de mobiliteits-/verkeerskundige verkenningen voor Klavertje 4/ Greenport Venlo zitten daar juist de congestiegevoelige knelpunten die binnen afzienbare tijd zullen optreden. De Structuurvisie Klavertje 4/ Greenport Venlo is in juni 2012 door de raad vastgesteld.

In de voorgenomen besluiten wordt de verlaging van de maximumsnelheid juist net na of voor het gebied Klavertje 4 beëindigd. Inspreker vindt dat de de ruimtelijk economische ontwikkeling van Klavertje 4/ Greenport Venlo onvoldoende bij de afweging is betrokken. De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan juist ondersteund/versneld worden door ter plaatse van het plangebied Klavertje 4 de snelheid te verlagen naar 100 km/h. Dit zou ook de ruimte voor ontwikkelingen in het buitengebied vergroten.

III-031-03

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. Een algemene belangenafweging en een afweging tussen doorstroming en verkeersveiligheid is op nationaal niveau door de minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Door invoering van 130 km/h wordt de reistijd verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag; dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg en leidt voor dit wegvak niet tot (extra) congestie. In de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h is gebleken dat de invoering van 130 km/h een positief effect heeft op de doorstroming ("Onderzoek invoering 130 km/h, 28 november 2011, ter inzage bij RWS).

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op de door inspreker aangehaalde trajecten geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. De maximale geluidruimte voor de autosnelweg wordt bepaald door een wettelijk vastgesteld geluidsproductieplafond. Dit is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Enerzijds dient bij ontwikkelingen in de omgeving van de autosnelweg rekening te worden gehouden met deze geluidsproductieplafonds. Anderzijds mogen ontwikkelingen op of aan de autosnelweg niet leiden tot overschrijding van de geluidsproductieplafonds. Uit onderzoek blijkt dat de snelheidsverhoging past binnen de beschikbare geluidruimte van de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Voor ontwikkelingen in de omgeving heeft de snelheidsverhoging dan ook geen negatieve consequenties. De voor de autosnelweg toegestane maximale geluidsproductie, het geluidsproductieplafond, wordt immers niet overschreden.

Het kan dat op langere termijn, door bijvoorbeeld groei van verkeer, de situatie zich voordoet dat het geluidsproductieplafond overschreden dreigt te worden. In dat geval moet de wegbeheerder geluidreducerende maatregelen treffen om die overschrijding te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld aanleg van een stiller wegdek zijn. Alleen indien geluidbeperkende maatregelen op overwegende bezwaren stuiten, kan de beheerder de minister verzoeken om een verhoging van het geluidsproductieplafond te starten. Dit is een formele procedure waarbij belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Indien er vóór 1 juli 2012 een bestemmingsplanprocedure zou zijn gestart voor (delen van) de Greenport Venlo, kan de snelheidsverhoging inderdaad effect hebben op de ruimte voor ontwikkeling omdat de procedure ingevolge het overgangsrecht dan volgens de oude systematiek van de Wet geluidhinder wordt voortgezet.

Maar dat effect zal zeer beperkt zijn (gezien de beperkte toename van de geluidsproductie door de snelheidsverhoging). Bovendien: als de ontwikkeling vooral bedrijfsmatige functies betreft, dan zijn dit geen geluidgevoelige objecten en speelt dit punt niet.

Tot slot wordt benadrukt dat de geluidruimte die beschikbaar is voor (de geluidemissie van) dergelijke bedrijfsmatige functies, niet "ingenomen" kan worden

door een toename van het geluid vanwege de autosnelweg. Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vindt gescheiden van elkaar plaats. Er bestaat geen aanleiding om de door inspreker voorgestelde snelheidsverlaging in te voeren.

Door het verhogen van de maximumsnelheid zal de geluiduitstraling van de snelwegen op het gebied toenemen. Hierdoor wordt er geluidruimte om de gebiedsontwikkeling Klavertje 4/ Greenport Venlo tot stand te brengen, ontnomen. In de gebiedsontwikkeling is een toename van geluid door het realiseren van werklandschappen, het realiseren van nieuwe wegen en een toename van het verkeer door deze ontwikkeling reeds voorzien. De ruimte is maximaal nodig om de economische ambities, die ook door de Rijksoverheid als belangrijk worden gezien, te kunnen realiseren. Dit geldt voor zowel de A67 (van afslag Helden (38) tot en met knooppunt Zaarderheiken), als de A73 (knooppunt Zaarderheiken tot en met afslag Horst (11)).

III-031-04

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen. In dat geval moet de wegbeheerder geluidreducerende maatregelen treffen om die overschrijding te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld aanleg van een stiller wegdek zijn. Alleen indien geluidbeperkende maatregelen op overwegende bezwaren stuiten, kan de beheerder de minister verzoeken om een verhoging van het geluidsproductieplafond te starten. Dit is een formele procedure waarbij belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Indien er vóór 1 juli 2012 een bestemmingsplanprocedure zou zijn gestart voor (delen van) de Greenport Venlo, kan de snelheidsverhoging inderdaad effect hebben op de ruimte voor ontwikkeling omdat de procedure ingevolge het overgangsrecht dan volgens de oude systematiek van de Wet geluidhinder wordt voortgezet. Maar dat effect zal zeer beperkt zijn (gezien de beperkte toename van de geluidsproductie door de snelheidsverhoging). Bovendien: als de ontwikkeling vooral bedrijfsmatige functies betreft, dan zijn dit geen geluidgevoelige objecten en speelt dit punt niet. Tot slot wordt benadrukt dat de geluidruimte die beschikbaar is voor (de geluidemissie van) dergelijke bedrijfsmatige functies, niet "ingenomen" kan worden door een toename van het geluid vanwege de autosnelweg. Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vindt gescheiden van elkaar plaats.

Voor ontwikkelingen als het Klavertje 4-gebied, bestemmingsplan buitengebied Peel en Maas, Landbouwonwikkelingsgebied Egchel en Glastuinbouwgebied De Kievit is de potentieel beschikbare stikstofdepositie ruimte maximaal nodig om de gebiedsontwikkeling en economische groei te kunnen realiseren. Door hogere snelheden op zowel de A67 als de A73 in

en nabij het plangebied, zal er meer stikstof worden uitgestoten (of de afname minder groot zijn). Hierdoor neemt de stikstofdepositie op de Natura2000-gebieden in de nabije omgeving toe (dan wel zal een minder omvangrijke afname kennen). Hierdoor ontstaat de kans dat grote delen van de gebiedsontwikkeling niet meer mogelijk zullen zijn, of zelfs reeds lopende procedures worden vertraagd of vastlopen.

De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan worden ondersteund door ter plaatse van het plangebied Klavertje 4 de snelheid te verlagen naar 100km/h. Inspreker wil gezamenlijk onderzoeken of dit mogelijk is en wat de concrete effecten hiervan zijn voor de ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4. Als snelheidsverlaging niet mogelijk is, verzoekt inspreker het huidige snelheidsregime te handhaven.

III-031-05

Naar aanleiding van deze zienswijze is beoordeeld of de door inspreker genoemde ontwikkeling relevant is in het kader van beoordeling op cumulatieve effecten, zoals deze is uitgevoerd voor de Natura 2000 gebieden die zich in de invloedsfeer van de wegtrajecten bevinden waar een snelheidsverhoging wordt doorgevoerd. Op basis daarvan is geconstateerd dat cumulatie enkel relevant kan zijn over de band van een toename aan verkeer op de A73 en anderzijds op de A67. Hiervoor zijn de natuurtoetsen voor Boschhuizerbergen en respectievelijk Deurnsche- en Mariapeel relevant. Voor beide gebieden bestaat de natuurtoets uit een voortoets en is daarin geconcludeerd dat vanwege de tijdelijke en beperkte toename, alsmede verminderde afname geen sprake zal zijn van negatieve effecten op de voor stikstof, dan wel geluid gevoelige habitats, dan wel soorten. Aangezien cumulatie in het licht van artikel 19f alleen aan de orde kan zijn indien sprake is van een negatief effect tengevolge van in dit geval de snelheidsverhoging, is een beoordeling op cumulatie niet aan de orde.

Er is geen aanleiding te participeren aan de door inspreker bedoelde onderzoeken. De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Op de A67 vanaf knooppunt Leenderheide tot aan Someren (afslag 35) mag continu 120 km/h worden gereden vanwege omliggende natuurgebieden (verkeersbesluit II); vervolgens enkele kilometers 130 km/h tussen Someren (afslag 35) tot aan de afslag Asten (afslag 36); vanaf afslag Asten tot aan het begin van het Klavertje 4-gebied (afslag Helden, 38) dynamisch 120km/h of 130km/h (verkeersbesluit III); binnen het Klavertje 4-gebied tot aan Knooppunt Zaarderheiken 130 km/h. In dit tracé zal afslag 39 juist extra druk geven op de A67 wat qua veiligheid en capaciteit zeer ongewenst is. Ook de extra stikstofdepositie die ontstaat door het verhogen van de snelheid tussen Helden (38) en Zaarderheiken werkt belemmerend voor de ontwikkeling van het Klavertje 4 gebied. Vervolgens mag vanaf Zaarderheiken tot aan de Duitse grens weer 120 km/h worden gereden vanwege aanwezige natuurwaarden (verkeersbesluit II). Inspreker vindt het een inconsistent beeld geven op de gehele A67 en stelt voor een van de drie volgende wijzigingen op te nemen in het verkeersbesluit:

- a. Nr 218 in Verkeersbesluit II de westelijke begrenzing van het ingaan/ beëindigen van deze regeling niet in te laten gaan op Knooppunt Zaarderheiken, maar op afslag Helden (38).**
- b. Of, nr 336 in Verkeersbesluit III de oostelijke begrenzing van het ingaan/ beëindigen van deze regeling niet in te laten gaan op afslag Helden (38) maar op Knooppunt Zaarderheiken.**
- c. Of een combinatie van beiden is mogelijk waarbij voor het geheel vanaf Asten tot en met Duitse grens één regime geldt (dynamisch of structureel 120km/h).**

Inspreker heeft voor deze voorstellen de exacte omschrijving voor in de bijlage tabellen opgenomen.

Voor de optimale ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4 vindt inspreker overigens niet deze oplossingen maar een verlaging van de snelheid naar 100 km/h. beter. Het gebied en haar economische spin-off kan dan een sterke vlucht nemen door het gebruik van de ontstane milieuruimte in lopende projecten en procedures.

III-031-06

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. In het onderzoek naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op het gebied van verkeersveiligheid zijn geen knelpunten gesignaleerd op het wegvak Leenderheide-Zaarderheiken. Daarnaast zijn er wel knelpunten gesignaleerd op het gebied van natuur op de wegvakken Leenderheide-Someren en Asten-Helden. Een verlaging van de maximumsnelheden is in dit kader niet overwogen.

Daarnaast wordt het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengtes van de trajecten Someren-Asten en Helden-Zaarderheiken zijn voldoende om aan het begrip consistentie te voldoen.

Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij bovenstaande zienswijze III-031-05.

Op grond van het bovenstaande bestaat daarom geen aanleiding het voorstel van inspreker over te nemen.

Vanuit milieukundige-, veiligheids- en capaciteitsoverwegingen stelt inspreker voor om in het Verkeersbesluit II de A73 (Swalmen - knooppunt Tiglia) op te rekken tot Afslag 11, Horst. Daarvoor heeft inspreker in zijn zienswijze een voorstel opgenomen voor aanpassing van de regel in bijlage II.

Voor de optimale ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4 vindt inspreker overigens niet deze oplossingen maar een verlaging van de snelheid naar 100 km/h beter. Het gebied en haar economische spin-off kan dan een sterke vlucht nemen door het gebruik van de ontstane milieuruimte in lopende projecten en procedures.

III-031-07

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. In het onderzoek naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op het gebied van verkeersveiligheid zijn geen knelpunten gesignaleerd op het wegvak Zaarderheiken-Venray waarvan Zaarderheiken-Horst deel van uitmaakt. De maximumsnelheid op het traject Tiglia-Zaarderheiken is zowel voor als na 1 september 100 km/h. De door inspreker aangedragen maximumsnelhedenverhoging op het traject Tiglia-Zaarderheiken is vanwege veiligheid niet mogelijk. In dit kader is een maximumsnelhedenverlaging naar 100 km/h in het gebied Greenport Venlo/Klavertje 4 niet overwogen.

Daarnaast wordt het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengte van het traject Zaarderheiken-Venray is voldoende om aan dit uitgangspunt te voldoen.

Inspreker licht graag zijn visie persoonlijk toe, zodat de voorgenomen Verkeersbesluiten II en III een nog betere inhoudelijke en economische onderbouwing krijgen. Tevens wil inspreker gezamenlijk onderzoeken welke milieukundige en economische effecten een eventuele verlaging van de maximumsnelheid in het plangebied Klavertje 4 zal hebben.

III-031-08

Inmiddels heeft op 23 augustus 2012 een bijeenkomst plaatsgevonden, waar inspreker de zienswijze heeft toegelicht. Er is thans geen aanleiding te participeren aan de door inspreker bedoelde onderzoeken teneinde te onderzoeken welke milieukundige effecten een eventuele verlaging van de maximumsnelheid in het plangebied Klavertje 4 zal hebben.

Inspreker is gebiedsregisseur van het te ontwikkelen gebied Klavertje 4/ Greenport Venlo dat door het Rijk in verschillend beleid en wetgeving, waaronder de Crisis en herstelwet, aangeduid wordt als gebied van nationale importantie. In de uitwerking van de verkeersbesluiten ziet inspreker het nationale belang niet terug, integendeel ze kunnen de ontwikkeling van het gebied zelfs vertragen en sterk bemoeilijken. Inspreker noemt twee hoofdpunten die hij vervolgens onderbouwt:

- De toekomstige ontwikkelmogelijkheden worden (milieukundig) sterk belemmerd doordat er meer geluid het gebied in komt en de uitstoot van stikstof(di)oxiden toeneemt (in ieder geval niet afneemt);
- De toekomstige bereikbaarheid van het gebied wordt beperkt door de verkeersbesluiten, doordat de capaciteit van de Rijkswegen niet verbetert en mogelijk verslechtert binnen het plangebied Klavertje 4 dan wel ter plaatse van de aansluitingen op de snelwegen A67 en A73. Inspreker staat op zich niet onwelwillend tegenover het verhogen van de maximumsnelheid op de Rijkswegen, mits de ambities voor de ontwikkeling van Greenport Venlo niet worden belemmerd.

III-032-01

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft in principe geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg. In de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h is gebleken dat de invoering van 130 km/h een positief effect heeft op de doorstroming ("Onderzoek invoering 130 km/h, 28 november 2011, ter inzage bij RWS). De veronderstelde grotere kans op congestie is niet daarom aan de orde.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen. Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij zienswijze III-032-03.

Door het verhogen van de maximumsnelheid zal de geluiduitstraling van de snelwegen op het gebied toenemen. Hierdoor wordt er geluidruimte om de gebiedsontwikkeling Klavertje 4/ Greenport Venlo tot stand te brengen, ontnomen. In de gebiedsontwikkeling is een toename van geluid door het realiseren van werklandschappen, het realiseren van nieuwe wegen en een toename van het verkeer door deze ontwikkeling reeds voorzien. De ruimte is maximaal nodig om de economische ambities, die ook door de Rijksoverheid als belangrijk worden gezien, te kunnen realiseren. Dit geldt voor zowel de A67 (van afslag Helden (38) tot en met knooppunt Zaarderheiken), als de A73 (knooppunt Zaarderheiken tot en met afslag Horst (11)).

III-032-02

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Voor ontwikkelingen als het Klavertje 4-gebied is de potentieel beschikbare stikstofdepositie ruimte maximaal nodig om de gebiedsontwikkeling en economische groei te kunnen realiseren. Door hogere snelheden op zowel de A67 als de A73 in en nabij het plangebied, zal er meer stikstof worden uitgestoten (of de afname minder groot zijn). Hierdoor neemt de stikstofdepositie op de Natura2000-gebieden in de nabije omgeving toe (dan wel zal een minder omvangrijke afname kennen). Hierdoor ontstaat de kans dat grote delen van de gebiedsontwikkeling niet meer mogelijk zullen zijn, of zelfs reeds lopende procedures worden vertraagd of vastlopen.

De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan worden ondersteund door ter plaatse van het plangebied Klavertje 4 de snelheid te verlagen naar 100km/h. Inspreker wil gezamenlijk onderzoeken of dit mogelijk is en wat de concrete effecten hiervan zijn voor de ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4. Als snelheidsverlaging niet mogelijk is, verzoekt inspreker het huidige snelheidsregime te handhaven.

III-032-03

Naar aanleiding van deze zienswijze is beoordeeld of de door inspreker genoemde ontwikkeling relevant is in het kader van beoordeling op cumulatieve effecten, zoals deze is uitgevoerd voor de Natura 2000 gebieden die zich in de invloedsfeer van de wegtrajecten bevinden waar een snelheidsverhoging wordt doorgevoerd. Op basis daarvan is geconstateerd dat cumulatie enkel relevant kan zijn over de band van een toename aan verkeer op de A73 en anderzijds op de A67. Hiervoor zijn de natuurtoetsen voor Boschhuizerbergen en respectievelijk Deurnsche- en Mariapeel relevant. Voor beide gebieden bestaat de natuurtoets uit een voortoets en is daarin geconcludeerd dat vanwege de tijdelijke en beperkte toename, alsmede verminderde afname geen sprake zal zijn van negatieve effecten op de voor stikstof, dan wel geluid gevoelige habitats, dan wel soorten. Aangezien cumulatie in het licht van artikel 19f alleen aan de orde kan zijn indien sprake is van een negatief effect tengevolge van in dit geval de snelheidsverhoging, is een beoordeling op cumulatie niet aan de orde.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten

Door de ruimtelijk economische ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied zal er meer verkeer worden aangetrokken. Door verhoging van de maximumsnelheden zal de capaciteit bij aansluitingen afnemen door snelheidsverschillen. Volgens de mobiliteits-/verkeerskundige verkenningen voor Klavertje 4/ Greenport Venlo zitten daar juist de congestiegevoelige knelpunten die binnen afzienbare tijd zullen optreden. In de voorgenomen besluiten wordt de verlaging van de maximumsnelheid juist net na of voor het gebied Klavertje 4 beëindigd. Inspreker vindt dat de de ruimtelijk economische ontwikkeling van Klavertje 4/ Greenport Venlo onvoldoende bij de afweging is betrokken. De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan juist ondersteund/ versneld worden door ter plaatse van het plangebied Klavertje 4 de snelheid te verlagen naar 100 km/h.

III-032-04

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft geen in principe geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg. In de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h is gebleken dat de invoering van 130 km/h een positief effect heeft op de doorstroming ("Onderzoek invoering 130 km/h, 28 november 2011, ter inzage bij RWS). De veronderstelde grotere kans op congestie is daarom niet aan de orde.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Op de A67 vanaf knooppunt Leenderheide tot aan Someren (afslag 35) mag continu 120 km/h worden gereden vanwege omliggende natuurgebieden (verkeersbesluit II); vervolgens enkele kilometers 130 km/h tussen Someren (afslag 35) tot aan de afslag Asten (afslag 36); vanaf afslag Asten tot aan het begin van het Klavertje 4-gebied (afslag Helden, 38) dynamisch 120km/h of 130km/h (verkeersbesluit III); binnen het Klavertje 4-gebied tot aan Knooppunt Zaarderheiken 130 km/h. In dit tracé zal afslag 39 juist extra druk geven op de A67 wat qua veiligheid en capaciteit zeer ongewenst is. Ook de extra stikstofdepositie die ontstaat door het verhogen van de snelheid tussen Helden (38) en Zaarderheiken werkt belemmerend voor de ontwikkeling van het Klavertje 4 gebied. Vervolgens mag vanaf Zaarderheiken tot aan de Duitse grens weer 120 km/h worden gereden vanwege aanwezige natuurwaarden (verkeersbesluit II). Inspreker vindt het een inconsistent beeld geven op de gehele A67 en stelt voor een van de drie volgende wijzigingen op te nemen in het verkeersbesluit:

- a. Nr 218 in Verkeersbesluit II de westelijke begrenzing van het ingaan/ beëindigen van deze regeling niet in te laten gaan op Knooppunt Zaarderheiken, maar op afslag Helden (38).
- b. Of, nr 336 in Verkeersbesluit III de oostelijke begrenzing van het ingaan/ beëindigen van deze regeling niet in te laten gaan op afslag Helden (38) maar op Knooppunt Zaarderheiken.
- c. Of een combinatie van beiden is mogelijk waarbij voor het geheel vanaf Asten tot en met Duitse grens één regime geldt (dynamisch of structureel 120km/h).

Inspreker heeft voor deze voorstellen de exacte omschrijving voor in de bijlage tabellen opgenomen.

Voor de optimale ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4 vindt inspreker overigens niet deze oplossingen maar een verlaging van de snelheid naar 100 km/h beter. Het gebied en haar economische spin-off kan dan een sterke vlucht nemen door het gebruik van de ontstane milieurimte in lopende projecten en procedures.

III-032-05

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een

snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. Bij wijziging van de snelheid in de tijd (bij een dynamisch snelheidsregime) is steeds sprake van maar één maximumsnelheid gedurende een tijdperiode. Overdag wordt op de aangehaalde wegvakken 100 km/h en 120 km/h gereden en ook in de avond en nacht wordt afdoende aan het begrip consistentie voldaan. Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij bovenstaande zienswijze III-032-03.

Vanuit milieukundige-, veiligheids- en capaciteitsoverwegingen stelt inspreker voor om in het Verkeersbesluit II de A73 (Swalmen - knooppunt Tiglia) op te rekken tot Afslag 11, Horst. Daarvoor heeft inspreker in zijn zienswijze een voorstel opgenomen voor aanpassing van de regel in bijlage II.

Voor de optimale ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4 vindt inspreker overigens niet deze oplossingen maar een verlaging van de snelheid naar 100 km/h beter. Het gebied en haar economische spin-off kan dan een sterke vlucht nemen door het gebruik van de ontstane milieuruimte in lopende projecten en procedures.

III-032-06

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. In het onderzoek naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op het gebied van verkeersveiligheid zijn geen knelpunten gesignaleerd op het wegvak Leenderheide-Zaarderheiken. Daarnaast zijn er wel knelpunten gesignaleerd op het gebied van natuur op de wegvakken Leenderheide-Someren en Asten-Helden. Een verlaging van de maximumsnelheden is in dit kader niet overwogen.

Daarnaast wordt het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengtes van de trajecten Someren-Asten en Helden-Zaarderheiken zijn voldoende om aan het begrip consistentie te voldoen.

Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij bovenstaande zienswijze II-032-03.

Op grond van het bovenstaande bestaat daarom geen aanleiding het voorstel van inspreker over te nemen.

Inspreker licht graag zijn visie persoonlijk toe, zodat de voorgenomen Verkeersbesluiten II en III een nog betere onderbouwing krijgen. Tevens wil inspreker gezamenlijk onderzoeken welke milieukundige en economische effecten een eventuele verlaging van de maximumsnelheid in het plangebied Klavertje 4 zal hebben.

III-032-07

Inmiddels heeft op 23 augustus 2012 een bijeenkomst plaatsgevonden, waar inspreker de zienswijze heeft toegelicht. Er is thans geen aanleiding te participeren aan de door inspreker bedoelde onderzoeken teneinde te onderzoeken welke milieukundige effecten een eventuele verlaging van de maximumsnelheid in het plangebied Klavertje 4 zal hebben.

Hooglanderveen/Vathorst is gesitueerd ten noordwesten van het knooppunt Hoevelaken. Voor de geluidwering (A1/A28) zijn door de gemeente Amersfoort, provincie Utrecht en het Rijk diverse maatregelen toegezegd die niet gerealiseerd zijn dan wel sterk vertraagd zijn. Daardoor geldt er voor de bewoners nu een ontheffing. Dit is een tijdelijke situatie. Het verkeersbesluit is gebaseerd op aannames waarin de permanente voorzieningen gerealiseerd zijn. Het is niet juist en reëel om aan te nemen dat de tijdelijke voorzieningen binnen een redelijke termijn worden vervangen door definitieve voorzieningen. Inspreker is van mening dat het besluit wordt genomen op onjuiste informatie en derhalve niet juist kan zijn.

III-033

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) harde grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Voor het traject van de A1/A28 ten noordwesten van knooppunt Hoevelaken wordt het geluidsproductieplafond bepaald door de verkeerssituatie van 2008, inclusief de werkruimte van 1,5 dB, en de op 1 juli 2012 aanwezige geluidschermen en -wallen. Er wordt hierbij vooralsnog dus niet uitgegaan van de toekomstige situatie met eventuele daarbij behorende geluidbeperkende voorzieningen. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Extra maatregelen blijken, ondanks de snelheidsverhoging en daarbij horende geluidsproductie, op het door u aangehaalde traject niet nodig om te voldoen aan de Wet milieubeheer.

Inspreker woont vlak bij de A73 tussen knooppunt Ewijk - knooppunt Neerbosch en is tegen de dynamische verhoging van de snelheid naar 130 km/h. vanwege de toename van geluid en fijnstof en geeft daar een aantal argumenten voor:

- **De door de gemeente Beuningen aan te leggen ontbrekende geluidwal is nog steeds niet gerealiseerd en zal op korte termijn ook niet gerealiseerd worden.**
- **Voor het realiseren van de nieuwe woonwijk "Beuningseplas" is het toegestane geluidniveau destijds al verhoogd om het bouwen mogelijk te maken.**
- **130 km/h is niet haalbaar zonder overschrijding van de plafonds op het gebied van geluid en fijnstof.**
- **Verkeer vanuit het zuiden op de A73 wil zo snel mogelijk naar 130 km/h. Dit geeft extra geluid, vooral door auto's met een klein motorvermogen.**
- **Dynamische verlaging van de snelheid geeft ook extra motorgeluid omdat naar lagere toerentallen wordt geschakeld.**

III-034-01

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidsonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A73 tussen de knooppunten Ewijk en Neerbosch niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze,

permanent 120 km/h. Hierbij verdient opmerking dat het door inspreker genoemde wegtraject wel was meegenomen in het uitgevoerde onderzoek voor het Natura 2000 gebied Uiterwaarden Waal, maar dit per abuis niet expliciet in de natuurtoets tot uitdrukking was gebracht. Op basis van deze zienswijze is de natuurtoets daarop aangepast, maar staat dus het aanvullende geluidsonderzoek aan een daadwerkelijke snelheidsverhoging in de weg.

Inspreker woont vlak bij de A73 tussen knooppunt Ewijk - knooppunt Neerbosch en is tegen de dynamische verhoging van de snelheid naar 130 km/h. omdat:

- **De toename van de verkeersstroom richting Nijmegen aanzienlijk zal zijn vanwege de aansluiting via de Energieweg in Nijmegen op de nieuwe stadsbrug naar Nijmegen-Noord. Dit geeft meer verkeer zowel overdag als 's nachts.**
- **Het verhogen naar 130 km/h is op dit kleine stukje traject sowieso niet nodig en is ook verwarrend. De tijdwinst is nagenoeg nihil.**

III-034-02

Zie het antwoord bij III-034-01.

Inspreker mist de A16, traject Moerdijkbrug - knooppunt Zonzeel en verder zuidwaarts in verkeersbesluit III, dynamisch verlagen maximumsnelheid van 130 km/h naar 100km/h of 120 km/h tussen 06:00 uur en 19:00 uur. In eerdere rapporten is aangegeven dat de normen voor geluidsproductie en luchtkwaliteit bij een permanente verhoging van de snelheid niet zullen worden overschreden.

Inspreker trekt dit in twijfel. In het verleden is juist gekozen voor een maximumsnelheid van 100 km/h op de A16 om zo aan de milieunormen te kunnen voldoen.

Om de kwaliteit van de leefomgeving te kunnen waarborgen verzoekt inspreker dit traject op te nemen in verkeersbesluit III.

III-035

Uitgangspunt is 'Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet'. Kortweg '130, tenzij', overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidsonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A16 tussen de Moerdijkburg en knooppunt Zonzeel niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 120 km/h.

Inspreker vindt dat het traject van de A73 van hm 93,2 (Maasbrug bij Cuijk) tot hm 103,4 (knooppunt Neerbosch) hoort te worden opgenomen in ontwerp-verkeersbesluit II, continueren van de huidige maximumsnelheid van 120 km/h.

III-036-01

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Uit de onderzoeken die ten grondslag liggen aan dit verkeersbesluit blijkt dat er geen beperkingen zijn op het traject Maasbrug bij Cuijk t/m knooppunt Neerbosch om een maximumsnelheid van 130 km/h in te stellen. Het traject vormt derhalve geen onderdeel van dit verkeersbesluit.

Het wegtraject A73 knooppunt Neerbosch - knooppunt Ewijk is opgenomen in ontwerp-verkeersbesluit III en dient volgens inspreker te worden opgenomen in ontwerp-verkeersbesluit II. Inspreker geeft hiervoor een aantal argumenten en verwijst tevens naar zijn brief d.d. 30 januari 2012, die als bijlage bij de zienswijze is gevoegd.

III-036-02

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Naar aanleiding van aanvullend geluidonderzoek is vastgesteld dat de maximumsnelheid op de A73 tussen de knooppunten Ewijk en Neerbosch niet kan worden verhoogd. De maximumsnelheid blijft dus, conform uw zienswijze, permanent 120 km/h. Hierbij verdient opmerking dat het door inspreker genoemde wegtraject wel was meegenomen in het uitgevoerde onderzoek voor het Natura 2000 gebied Uiterwaarden Waal, maar dit per abuis niet expliciet in de natuurtoets tot uitdrukking was gebracht. Op basis van deze zienswijze is de natuurtoets daarop aangepast, maar staat dus het aanvullende geluidsonderzoek aan een daadwerkelijke snelheidsverhoging in de weg.

De A73 is samen met de A12, A15 en A50 van vitaal belang voor de bereikbaarheid van de regio en de stad Nijmegen. Daarom werken de verantwoordelijke wegbeheerders steeds meer samen om de infrastructuur op elkaar af te stemmen. Inspreker vindt dat 130 km/h de kans op verstoring verhoogt en niet bijdraagt aan het belang van doorstroming. Een eenduidig snelheidsregime met een zo klein mogelijke kans op verstoring doet dat wel.

De wijziging van het snelheidsregime is niet aan de regionale partners voorgelegd om tot een gezamenlijk gedragen maatregel te komen. Inspreker heeft dat in zijn brief van 30 januari 2012 voorgesteld, maar daaraan is door het ministerie geen gehoor gegeven.

Bij een verkeersbesluit hoort een zorgvuldige belangenafweging plaats te vinden. Inspreker is van mening dat de belangen van de gemeentelijke wegbeheerders (Nijmegen, Heumen, Beuningen en Wijchen) en betrokken mobiliteitspartners zoals de Stadsregio Arnhem Nijmegen niet of onvoldoende zijn meegenomen in deze afweging.

III-036-03

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag, Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

De snelheidsverhoging naar 130 km/h geschiedt door de aanpassing van een wettelijke regeling: het RVV. Een integrale belangenafweging is op nationaal niveau door de minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Aangezien er geen sprake is van noemenswaardige verkeersaantrekkende werking op het onderliggend wegennet, heeft geen nader overleg met de gemeenten plaatsgevonden.

Om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen vindt inspreker het geen pas geven dat door het verhogen van de maximumsnelheid het risico op een aanrijding voor de weggebruiker onnodig wordt vergroot. Het gaat daarbij niet alleen om het effect op de A73 zelf, maar vooral om het effect op het onderliggend wegennet. Met het huidige snelheidsregime vinden de meeste snelheidsovertredingen op het onderliggend wegennet plaats op de invalswegen vanaf de A73. Daaraan gerelateerd vinden er ook ongevallen plaats met overstekende fietsers en voetgangers. Uit onderzoek van het ministerie komt naar voren dat verhoging van de maximumsnelheid op de

stroomwegen een uitstralingseffect heeft op het onderliggend wegennet. In de onderbouwing van de maatregel zijn deze effecten niet nader onderzocht. Inspreker is van mening dat bij een zorgvuldige belangenafweging onderzocht moet worden hoe het ontwerp verkeersbesluit zich verhoudt tot het convenant Duurzaam Veilig en tot de focus voor de gemeentelijke verkeersveiligheid: de Jonge beginnende bestuurders, Ouderen en Fietsers (VNG-brief Beleidsimpuls Verkeerveiligheid, FLO/U201201067).

III-036-04

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen. Uit onderzoek blijkt dat, zonder aanvullende maatregelen, een mogelijk effect wordt verwacht van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet. Daarom worden waar nodig verbeteringen in het wegontwerp aangebracht voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid.

De invoering van 130 km/h is niet strijdig met het convenant Duurzaam Veilig. De principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid, en statusonderkenning die in het convenant als leidend zijn afgesproken, worden door de snelheidsverhoging niet overtreden. De autosnelweg met een maximumsnelheid van 130 km/h behoudt zijn onderscheidende functionaliteit, is voldoende homogeen, is herkenbaar, vergevingsgezind en heeft een voor de weggebruiker duidelijke status.

Er is geen sprake van noemenswaardige verkeersaantrekkende werking op het onderliggend wegennet, Het hoofdwegennet trekt iets meer verkeer aan (van het onderliggend wegennet) wegens de hogere maximumsnelheid. Aangezien autosnelwegen inherent veiliger zijn dan lagere orde wegen leidt dit tot een (geringe) verbetering van de verkeersveiligheid in algemene zin. Een effect op de maximumsnelheid op het onderliggend wegennet is er niet.

Het tracé van de A73 ter hoogte van Nijmegen en Heumen ligt vlak bij park Staddijk, Vogelzang, Teerse Sluispolder en de Overasseltse en Hatertse Vennen, welke deel uitmaken van de Ecologische hoofdstructuur. Er is niet onderzocht welke effecten de verhoging van de maximumsnelheid heeft op deze ecologische zone. Dit is opmerkelijk, aangezien de effecten van de snelheidsverhoging op de A73 Noord (tussen knooppunten Neerbosch en Ewijk, wegtraject 337) op de uiterwaarden van de Waal als reden wordt aangegeven om overdag de maximumsnelheid daar op 120 km/h te houden (Natura 2000). Als verwacht mag worden dat deze effecten over een afstand van ongeveer 2,5 km zo'n impact geven (de gemeente Beuningen ligt tussen de A73 en de uiterwaarden, met kernen en deels geluidwerende voorzieningen), dan maakt inspreker zich ernstig zorgen over de effecten van de snelheidsverhoging op de direct naast de A73 gelegen natuurgebieden Berendonck, Overasseltse- en Hatertse vennen (waar geen enkele beschermende voorziening is getroffen).

Voor een zorgvuldige belangenafweging is inspreker van mening dat dit effect onderzocht moet worden.

III-036-05

Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken 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. Volledigheidshalve verdient opmerking dat de bedoelde natuurtoets voor Uiterwaarden Waal betrekking heeft op een Natura 2000 gebied en daarbij de aspecten stikstof en geluid 'cumulatief' zijn beoordeeld voor de A2, de A15 en de A73.

In de brief van 30 januari 2012 (zie bijlage) heeft inspreker zijn zorg geuit over het toenemende verkeersgeluid en daarmee de extra gezondheidsschade door toenemende geluidhinder bij omwonenden. De nieuwe geluidsproductieplafonds beschermen, in elk geval voor de komende 10 tot 15 jaar, juist niet beter tegen het toenemende verkeerslawaai. De geluidsproductie op de A73 en A15 mogen volgens de nieuwe geluidregelgeving volgens SWUNG 1 eerst nog zonder meer toenemen met 1,5 dB voordat er actie (maatregelen) wordt ondernomen. Deze toename van 1,5 dB komt overeen met het extra geluid bij een verkeerstoename van ruim 40%. Met de invoering van 130 km/h wordt gebruik gemaakt van de extra geluidruimte die de SWUNG-regelgeving biedt. Dit betekent dat omwonenden met nog meer geluidhinder te maken gaan krijgen. Inspreker vindt dit onaanvaardbaar.

III-036-06

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG een systematiek die jaarlijks de geluidsproductie monitort. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, nu en binnen enkele jaren geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidsreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) SWUNG-systematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidsreducerende maatregelen overwogen.

Inspreker deelt het inzicht dat de effectiviteit van dubbellaags ZOAB, althans als het gaat over de te behalen geluidreductie bij 130 km/h, niet wezenlijk anders is dan bij 120 km/h. Dat is echter niet wat inspreker betoogde in zijn brief van 30 januari 2012 (zie bijlage). Voor de A73 heeft inspreker 2,2 miljoen euro geïnvesteerd. Doel was om hiermee te komen tot een 2 dB lagere geluidbelasting voor omwonenden van de A73 dan het geval zou zijn geweest bij het standaard enkellaags ZOAB zoals Rijkswaterstaat dat toepast. Hierbij heeft de verhouding tussen het investeringsbedrag en het behalen van voldoende geluidreductie een belangrijke rol gespeeld. Die extra akoestische winst wordt door de

snelheidsverhoging voor een deel weer te niet gedaan. Daarmee is er sprake van een daling van het rendement op deze forse investering. Inspreker blijft daarom bij zijn verzoek om gedeeltelijke teruggave van de gemeentelijke bijdrage.

III-036-07

De Dienst Oost-Nederland van Rijkswaterstaat heeft in 2007 in opdracht van de gemeente Nijmegen als "bovenwettelijke" maatregel extra dubbellaags ZOAB aangelegd op de A73 bij Nijmegen. Uw gemeente heeft hiervan de meerkosten voor haar rekening genomen.

Naar aanleiding van de stellingen in uw brief op dit onderwerp merk ik in de eerste plaats op, dat de snelheidsverhoging op de A73 de effectiviteit van het dubbellaags ZOAB ter plaatse onaangetast laat: er is nog steeds sprake van een positief akoestisch effect ten opzichte van de situatie met enkellaags ZOAB.

De omstandigheid dat wijziging van het rijksbeleid -in dit geval in de vorm van verhoging van de maximumsnelheid- akoestische gevolgen heeft is geen reden om de kosten voor de aanleg van dubbellaags ZOAB, die de gemeente in 2007 voor haar rekening heeft genomen, geheel of gedeeltelijk terug te betalen.

Zoals inspreker stelde in zijn brief d.d. 30 januari 2012 (zie bijlage) druist de verhoging van de maximumsnelheid in tegen het huidige landelijke, provinciale en lokale beleid en de gezamenlijke verantwoordelijkheid om knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit op te lossen. Het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgesteld als gezamenlijk product van de provincies, het Ministerie van I&M, Rijkswaterstaat en de betrokken regio's en gemeenten. De voorgenomen 130 km-maatregel doet eenzijdig afbreuk aan de in het NSL gedane investeringen op deze terreinen en doorkruist de gezamenlijke aanpak via het NSL. Inspreker blijft bij zijn eerdere bedenkingen in de genoemde brief. Het voldoen aan grenswaarden waarop het besluit is gebaseerd, biedt onvoldoende bescherming tegen gezondheidseffecten. Deze treden namelijk ook op onder de grenswaarden. Ter bescherming van de burgers verzoekt inspreker op de A73 de huidige maximumsnelheid van 120 km/h te continueren.

III-036-08

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject, zodat ook de doelstellingen van het NSL niet in gevaar worden gebracht. De snelheidsverhogingen worden ook meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het NSL, zodat er op wordt toegezien dat grenswaarden tijdig en blijvend worden gehaald.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd, ook op en langs de ringwegen van de grote steden. Dat komt onder meer doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continue vernieuwt, wordt het verkeer dus schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen.

De verhoging van de maximumsnelheid doet geen afbreuk aan de in het NSL gedane investeringen, aangezien deze niet leidt tot nieuwe knelpunten langs het hoofdwegenet en geen of hooguit in uitzonderlijke gevallen extra overschrijdingen van grenswaarden in steden oplevert.

Ondanks dat uit enquêtering blijkt dat 60% van de weggebruikers de snelheidsverhoging ziet zitten is er op de route A73 nabij Nijmegen, nauwelijks sprake van reistijdwinst (maximaal 46 seconden op het gehele traject van 16 kilometer). Inspreker vindt dat dit niet opweegt tegen de eerder genoemde nadelen die de snelheidsverhoging met zich meebrengt.
III-036-09

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag. Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%. Een integrale belangenafweging is op nationaal niveau door de Minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt.

Inspreker maakt bezwaar tegen verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h 's avond en 's nachts op de A28 tussen de Uithof en Den Dolder - afslag Maarn.

Met de thans geldende snelheidslimiet (120/90 km/h) en de verbreding van de A28 van 4 naar 6 rijstroken wordt de geluidbelasting in Huis ter Heide al ruimschoots overschreden. Getuige hiervan zijn de geluidsschermen ter hoogte van Zeist-noord (de z.g. "luifel" die met 2 m wordt verhoogd) en bij Abrona/Sterrenberg. Ter hoogte van Huis ter Heide ontbreken geluidsschermen, waardoor de geluidnormen worden overschreden. Inwoners hebben veel last - en krijgen nog meer last - van verkeerslawaaï en wat minstens zo zwaar telt, ook van de luchtverontreiniging.

De beperking van de maximumsnelheid tot 120 km/h zou óók voor de avond en de nacht moeten gelden! Juist in die periode wordt de geluidoverlast als het meest hinderlijk ervaren (slapeloze nachten). Inspreker pleit ook voor het treffen van adequate geluidwerende voorzieningen ter hoogte van Huis ter Heide. Via een andere procedure zal inspreker (nogmaals) de aandacht op deze omissie vestigen.

III-037-01

Mijn uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. In het kader van deze aanpassing is op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het

milieu en de verkeersveiligheid beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. Daaruit is naar voren gekomen dat op de A28 ter hoogte van Huis ter Heide om redenen van luchtkwaliteit, alsmede een consistent snelheidsregime, een snelheid van 130 km/u in de avond en nacht mogelijk is. Deze uitzondering op een permanente snelheidsverhoging naar 130 km/u wordt geregeld in het Verkeersbesluit III. Bij het Wegaanpassingsbesluit A28 Utrecht-Amersfoort wordt een nieuw akoestisch onderzoek (2012) gevoegd, waarin de effecten van de wegverbreding en de benodigde maatregelen staan beschreven. De verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u in de avond en de nacht op de A28 tussen De Uithof en Den Dolder tot aan de aansluiting Maarn is in dit onderzoek en bij het bepalen van de geluidmaatregelen meegenomen als autonome ontwikkeling. Uit het voornoemde akoestisch onderzoek blijkt dat er 2laags ZOAB (stiller asfalt) aangelegd moet worden om de effecten van de verbreding van de A28 op geluid in Huis ter Heide te mitigeren. De uitgevoerde onderzoeken vormen geen aanleiding om de snelheid permanent naar 120 km/h te verlagen.

Tevens maakt inspreker gewag van het feit dat momenteel vanaf de afslag Den Dolder, richting Utrecht al 6 rijbanen van de A28 in gebruik zijn gesteld, terwijl de procedure voor wegverbreding nog loopt. De vroegtijdige ingebruikstelling van de extra rijbanen lijkt dus onwettig!
III-037-02

De opmerking van de belangenvereniging over de procedure voor wegverbreding heeft betrekking op het project A28 Utrecht-Amersfoort, en staat geheel los van de voorliggende ontwerpverkeersbesluiten 130 km/h. Derhalve wordt hier niet nader ingegaan op deze opmerking.

Inspreker maakt ernstig bezwaar tegen de voorgenomen snelheidsverhoging van 120 km/h naar 130 km/h en daarmee tegen de aanpassingen daarop in het ontwerp-verkeersbesluit tot afwijking van de maximumsnelheid van 130 km/h. Zijn bezwaar geldt enerzijds in het algemeen (besluit Ia, Ib en III), maar anderzijds specifiek voor zijn persoonlijke woonomgeving op ca. 180 meter van de A15 (knooppunt Deil - Elst). Inspreker verwacht van dit ontwerp-verkeersbesluit ernstige financiële en gezondheidsschade te ondervinden en onderbouwd zijn zienswijze met een aantal argumenten. Inspreker vindt dat de overheid inconsequent gedrag vertoont door enerzijds milieuvverbetering na te streven door milieuvriendelijke auto's fiscale voordelen te geven en anderzijds de maximumsnelheid te verhogen. Met de snelheidsverhoging stijgt de CO2-uitstoot al gauw met zo'n 2,5% en de uitstoot van NO2 met 30%. Inspreker vreest dat hij, wonende op 180 m van de weg, daarvan ernstige gezondheidsschade ondervindt.
III-038-01

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidsreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidsreducerende maatregelen overwogen.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Met betrekking tot klimaat kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie. Het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) is volgens het kabinet de beste manier om CO₂-uitstoot te verminderen. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ondanks de snelheidsverhoging. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

De overheid propageert geluidvermindering, ook gedwongen vanuit Europese wet- en regelgeving. Niet voor niets stond lange tijd art. 103 in de Wet Geluidhinder, dat verkeer stiller zou (moeten) worden.

Met de verhoging van de maximumsnelheid verwacht inspreker extra geluidhinder, al gauw zo'n 1-2 dB(A), zeker omdat de voorgenomen snelheidsverhoging in de avond en nacht plaatsvindt. Deze periode wordt meer bepalend in het akoestisch klimaat rond zijn woning op 180 meter afstand van de A15.

Geluidhinder kan ernstige gezondheidsschade met zich meebrengen, zoals slapeloosheid, hartklachten en verminderde prestaties thuis en op het werk.

Inspreker vindt de overheid onbetrouwbaar omdat jarenlang de tendens was een verlaging van de maximumsnelheid tot ca. 100 km/h en nu opeens een verhoging plaats vindt.

III-038-02

Bij introductie van het kabinet Rutte is nieuw beleid ten aanzien van de maximumsnelheid geformuleerd. Het beleidsuitgangspunt van de Minister is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximum-snelheid naar 130 km/h.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet

worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Als gevolg van de snelheidsverhoging zal het aantal verkeersdoden en -gewonden fors stijgen. Voor enkele minuten tijdwinst is de overheid bereid tot forse menselijke offers. Afhankelijk van de bron (ANWB, SWOV, RWS) komen er 5-15 extra verkeersdoden en 40-200 extra verkeersgewonden bij. Inspreker maakt bezwaar tegen de snelheidsverhoging naar 130 km/h. Een snelheidsverschil van 10 kilometer (van 120 naar 130 km) over een afstand van 25 kilometer scheelt slechts één minuut! Wat is een overheid nog waard als zij de gezondheid en zelfs het leven van haar burgers ondergeschikt maakt aan 1 minuutje tijdwinst.

III-038-03

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen. Uit onderzoek blijkt dat, zonder aanvullende maatregelen, een mogelijk effect wordt verwacht van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet. Daarom worden waar nodig verbeteringen in het wegontwerp aangebracht voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid.. De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdwinst wordt geschat op 20.000 uren per dag. Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Als gevolg van het ontwerpbesluit vreest inspreker – na de Betuweroute en Windturbineparken, waarvoor hij nog geen enkele compensatie heeft ontvangen – opnieuw financieel gedupeerd te worden. Het akoestisch klimaat rond zijn woning verslechtert opnieuw. Inspreker vindt dat hij met een waardedaling van ca. € 100.000 - € 150.000 van zijn woning inmiddels al voldoende heeft bijgedragen aan de maatschappelijke ontwikkelingen. Door de snelheidsverhoging moet inspreker, naast gezondheidsoffers, weer een extra persoonlijke financieel offer brengen door verdere waardedaling van mijn woning.

III-038-04

Indien inspreker van mening is dat sprake is van waardedaling als gevolg van het nemen van het besluit tot verhoging van de maximumsnelheid van 19-6h naar 130 km/h, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend bij de regionale Dienst Oost-Nederland van Rijkswaterstaat.

Inspreker vindt het uit oogpunt van milieu en natuur niet wenselijk dat op de A67 en A73 ter hoogte van het Klavertje 4/ Greenport Venlo - gebied een maximumsnelheid van 130 km/h zal gaan gelden. 130 km/h zal extra geluidsoverlast met zich meebrengen voor de bewoners van het gebied. De geluidbelasting van het gebied zal de komende jaren toch al aanzienlijk toenemen gezien de op stapel staande ruimtelijk-economische ontwikkelingen rondom Klavertje 4/ Greenport Venlo. Inspreker vindt dat de maximumsnelheid op genoemde wegen verlaagd moet worden naar 120 km/h en nog beter naar 100 km/h.

III-039-01

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen. Er bestaat daarom geen aanleiding het verzoek van inspreker om de snelheden op 120 km/h te handhaven, te honoreren.

Inspreker vindt dat uit oogpunt van natuur een maximumsnelheid van 130 km/h op de A67 en A73 ter hoogte van het Klavertje 4/ Greenport Venlo - gebied een slechte zaak is en dat deze verlaagd moeten worden naar 120 km/h en nog beter naar 100 km/h . Door snelheidsverhoging zal de stikstofdepositie op de toch al overbelaste Natura 2000- en overige natuurgebieden rondom het Klavertje 4/ Greenport Venlo gebied alleen nog maar verder toenemen.

III-039-02

Naar aanleiding van deze zienswijze is beoordeeld of de door inspreker genoemde ontwikkeling relevant is in het kader van beoordeling op cumulatieve effecten, zoals deze is uitgevoerd voor de Natura 2000 gebieden die zich in de invloedsfeer van de wegtrajecten bevinden waar een snelheidsverhoging wordt doorgevoerd. Op basis daarvan is geconstateerd dat cumulatie enkel relevant kan zijn over de band van een toename aan verkeer op de A73 en anderzijds op de A67. Hiervoor zijn de natuurtoetsen voor Boschhuizerbergen en respectievelijk Deurnsche- en Mariapeel relevant. Voor beide gebieden bestaat de natuurtoets uit een voortoets en is daarin geconcludeerd dat vanwege de tijdelijke en beperkte toename, alsmede verminderde afname geen sprake zal zijn van negatieve effecten op de voor stikstof, dan wel geluid gevoelige habitats, dan wel soorten.

Aangezien cumulatie in het licht van artikel 19f alleen aan de orde kan zijn indien sprake is van een negatief effect tengevolge van in dit geval de snelheidsverhoging, is een beoordeling op cumulatie niet aan de orde. Er bestaat daarom geen aanleiding de door inspreker voorgestelde snelheden in te voeren.

De laatste jaren is vanuit het bedrijfsleven vaak - naar onze mening ten onrechte - gesteld dat Nederland "op slot" gaat als gevolg van de te ver doorgeschoten natuurbescherming in ons land. Nu gebeurt hetzelfde door de voorgenomen ontwerp-verkeersbesluiten. Door het toestaan van een maximumsnelheid van 130 km/h met als gevolg hogere geluidbelasting en stikstofdepositie zal de voorziene gebiedsontwikkeling van Klavertje 4/ Greenport Venlo belemmerd worden. De beschikbare geluidruimte en de benodigde stikstofdepositie ruimte zal voor een deel "opgesoupeerd" worden door de hogere rijsnelheden. Inspreker verwijst hiervoor naar de zienswijze op de verkeersbesluiten, zoals ingediend door de Development Company Greenport Venlo. Inspreker verzoekt om de Verkeersbesluiten II en III te wijzigen, zodat A67 en A73 binnen het Klavertje 4/ Greenport Venlo - gebied een lagere maximumsnelheid (bij voorkeur 100 km/h) zal gaan gelden dan 130 km/h.
III-039-03

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Uit het geluidonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op de door inspreker aangehaalde trajecten geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. De maximale geluidruimte voor de autosnelweg wordt bepaald door een wettelijk vastgesteld geluidsproductieplafond. Dit is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Enerzijds dient bij ontwikkelingen in de omgeving van de autosnelweg rekening te worden gehouden met deze geluidsproductieplafonds. Anderzijds mogen ontwikkelingen op of aan de autosnelweg niet leiden tot overschrijding van de geluidsproductieplafonds. Uit onderzoek blijkt dat de snelheidsverhoging past binnen de beschikbare geluidruimte van de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Voor ontwikkelingen in de omgeving heeft de snelheidsverhoging dan ook geen negatieve consequenties. De voor de autosnelweg toegestane maximale geluidsproductie, het geluidsproductieplafond, wordt immers niet veranderd.

Het kan dat op langere termijn, door bijvoorbeeld groei van verkeer, de situatie zich voordoet dat het geluidsproductieplafond overschreden dreigt te worden. In dat geval moet de wegbeheerder geluidreducerende maatregelen treffen om die overschrijding te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld aanleg van een stiller wegdek zijn. Alleen indien geluidbeperkende maatregelen op overwegende bezwaren stuiten, kan de beheerder de minister verzoeken om een verhoging van het geluidsproductieplafond te starten. Dit is een formele procedure waarbij belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Indien er vóór 1 juli 2012 een bestemmingsplanprocedure zou zijn gestart voor (delen van) de Greenport Venlo, kan de snelheidsverhoging inderdaad effect hebben op de ruimte voor ontwikkeling omdat de procedure ingevolge het overgangsrecht dan volgens de oude systematiek van de Wet geluidhinder wordt voortgezet. Maar dat effect zal zeer beperkt zijn (gezien de beperkte toename van de geluidsproductie door de snelheidsverhoging). Bovendien: als de ontwikkeling vooral bedrijfsmatige functies betreft, dan zijn dit geen geluidgevoelige objecten en speelt dit punt niet. Tot slot wordt benadrukt dat de geluidruimte die beschikbaar is voor (de geluidemissie van) dergelijke bedrijfsmatige functies, niet "ingenomen" kan worden

door een toename van het geluid vanwege de autosnelweg. Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vindt gescheiden van elkaar plaats.

Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij bovenstaande zienswijze III-039-02.

Er bestaat daarom geen aanleiding de door inspreker voorstelde snelheidsverlagingen door te voeren.

De gemeente Horst aan de Maas is aandeelhouder in Development Company Greenport Venlo en mede gebiedsregisseur voor de ontwikkeling van Klavertje 4/ Greenport Venlo. Het Rijk heeft het gebied in verschillend beleid en wetgeving, waaronder de Crisis en herstelwet, aangeduid als gebied van nationale importantie. In de uitwerking van de verkeersbesluiten ziet inspreker het nationale belang niet terug. De verkeersbesluiten kunnen de ontwikkeling van het gebied zelfs vertragen en sterk bemoeilijken. Inspreker noemt twee hoofdpunten die hij vervolgens onderbouwt:

- **De toekomstige bereikbaarheid van het gebied Klavertje 4 wordt beperkt door de te nemen verkeersbesluiten, doordat de capaciteit van de Rijkswegen niet verbetert en mogelijk verslechtert binnen het plangebied Klavertje 4**

- **De toekomstige ontwikkelmogelijkheden worden milieukundig sterk belemmerd doordat er meer geluid het gebied in komt en de uitstoot van stikstofdioxide toeneemt (in ieder geval niet afneemt).**

Inspreker staat op zich niet onwelwillend tegenover het verhogen van de maximumsnelheid op de Rijkswegen, mits de ambities voor de ontwikkeling van Greenport Venlo niet worden belemmerd.

III-040-01

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft in principe geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg. In de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h is gebleken dat de invoering van 130 km/h een positief effect heeft op de doorstroming ("Onderzoek invoering 130 km/h, 28 november 2011, ter inzage bij RWS). De veronderstelde grotere kans op congestie is niet daarom aan de orde.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan

de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op de door inspreker aangehaalde trajecten geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg (en aansluitingen), het aantal files en de filezwaarte. Dit is gebleken uit de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h. De maatregel blijkt juist een positief effect te hebben op de bereikbaarheid. Reden hiervoor is dat de snelheid van het personenautoverkeer toeneemt, waardoor de reistijd afneemt. Ook de bereikbaarheid van Klavertje 4/Greenportlane Venlo zal als gevolg van 130 km/h verbeteren. Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij zienswijze III-040-04.

Door de ruimtelijk economische ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied zal er meer verkeer worden aangetrokken. Door verhoging van de maximumsnelheden zal de capaciteit bij aansluitingen afnemen door snelheidsverschillen. Volgens de mobiliteits-/verkeerskundige verkenningen voor Klavertje 4/ Greenport Venlo zitten daar juist de congestiegevoelige knelpunten die binnen afzienbare tijd zullen optreden. De Structuurvisie Klavertje 4/ Greenport Venlo is in juni 2012 vastgesteld. In de voorgenomen besluiten wordt de verlaging van de maximumsnelheid juist net na of voor het gebied Klavertje 4 beëindigd. Inspreker vindt dat de de ruimtelijk economische ontwikkeling van Klavertje 4/ Greenport Venlo onvoldoende bij de afweging is betrokken. De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan juist ondersteund/versneld worden door ter plaatse van het plangebied Klavertje 4 de snelheid te verlagen naar 100 km/h.

III-040-02

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. Een algemene belangenafweging en een afweging tussen doorstroming en verkeersveiligheid is op nationaal niveau door de Minister en de Eerste en Tweede Kamer gemaakt. Door invoering van 130 km/h wordt de reistijd verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag; dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg (en aansluitingen), het aantal files en de filezwaarte. Dit is gebleken uit de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h. De maatregel blijkt juist een positief effect te hebben op de bereikbaarheid. Reden hiervoor is dat de snelheid van het personenautoverkeer toeneemt, waardoor de reistijd afneemt. Ook de bereikbaarheid van Klavertje 4/Greenportlane Venlo zal als gevolg van 130 km/h verbeteren. (*Onderzoek invoering 130 km/h, 28 november 2011, ter inzage bij RWS).

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op de door inspreker aangehaalde trajecten nu en binnen enkele jaren geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen.

Beoordeling van het verkeersgeluid en het geluid van bedrijfsactiviteiten vindt gescheiden van elkaar plaats. Er bestaat geen aanleiding om de door inspreker voorgestelde snelheidsverlaging in te voeren.

Door het verhogen van de maximumsnelheid zal de geluiduitstraling van de snelwegen op het gebied toenemen. Hierdoor wordt er geluidruimte om de gebiedsontwikkeling Klavertje 4/ Greenport Venlo tot stand te brengen, ontnomen. In de gebiedsontwikkeling is een toename van geluid door het realiseren van werklandschappen, het realiseren van nieuwe wegen en een toename van het verkeer door deze ontwikkeling reeds voorzien. De ruimte is maximaal nodig om de economische ambities, die ook door de Rijksoverheid als belangrijk worden gezien, te kunnen realiseren. Dit geldt voor zowel de A67 (van afslag Helden (38) tot en met knooppunt Zaarderheiken), als de A73 (knooppunt Zaarderheiken tot en met afslag Horst (11)).

III-040-03

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Voor ontwikkelingen van het Klavertje 4-gebied is de potentieel beschikbare stikstofdepositie ruimte maximaal nodig om de gebiedsontwikkeling en economische groei te kunnen realiseren. Door hogere snelheden op zowel de A67 als de A73 in en nabij het plangebied, zal er meer stikstof worden uitgestoten (of de afname minder groot zijn). Hierdoor neemt de stikstofdepositie op de Natura2000-gebieden in de nabije omgeving toe (dan wel zal een minder omvangrijke afname kennen). Hierdoor ontstaat de kans dat grote delen van de gebiedsontwikkeling niet meer mogelijk zullen zijn, of zelfs reeds lopende procedures worden vertraagd of vastlopen.

De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan worden ondersteund door ter plaatse van het plangebied Klavertje 4 de snelheid te verlagen naar 100km/h. Inspreker wil gezamenlijk onderzoeken of dit mogelijk is en wat de concrete effecten hiervan zijn voor de ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4. Als snelheidsverlaging niet mogelijk is, verzoekt inspreker het huidige snelheidsregime te handhaven.

III-040-04

Naar aanleiding van deze zienswijze is beoordeeld of de door inspreker genoemde ontwikkeling relevant is in het kader van beoordeling op cumulatieve effecten, zoals deze is uitgevoerd voor de Natura 2000 gebieden die zich in de invloedssfeer van de wegtrajecten bevinden waar een snelheidsverhoging wordt doorgevoerd. Op basis daarvan is geconstateerd dat cumulatie enkel relevant kan zijn over de band van een toename aan verkeer op de A73 en anderzijds op de A67. Hiervoor zijn de natuurtoetsen voor Boschhuizerbergen en respectievelijk Deurnsche- en Mariapeel relevant. Voor beide gebieden bestaat de natuurtoets uit een voortoets en is daarin geconcludeerd dat vanwege de tijdelijke en beperkte toename, alsmede verminderde afname geen sprake zal zijn van negatieve effecten op de voor stikstof, dan wel geluid gevoelige habitats, dan wel soorten. Aangezien cumulatie in het licht van artikel 19f alleen aan de orde kan zijn indien sprake is van een negatief effect tengevolge van in dit geval de snelheidsverhoging, is een beoordeling op cumulatie niet aan de orde.

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit, natuur en verkeersveiligheid onderzocht. Op basis daarvan heeft de minister afgewogen voor welke wegtrajecten een permanente snelheidsverhoging mogelijk is, voor welke terug gevallen moet worden op een dynamisch regime, dan wel een snelheidsverhoging (vooralsnog) niet mogelijk is. Voor dit wegtraject acht de minister de per 1 september 2012 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord en ziet derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde regionale belangen achterwege te laten.

Er is geen aanleiding te participeren aan de door inspreker bedoelde onderzoeken.

Op de A67 vanaf knooppunt Leenderheide tot aan Someren (afslag 35) mag continu 120 km/h worden gereden vanwege omliggende natuurgebieden (verkeersbesluit II); vervolgens enkele kilometers 130 km/h tussen Someren (afslag 35) tot aan de afslag Asten (afslag 36); vanaf afslag Asten tot aan het begin van het Klavertje 4-gebied (afslag Helden, 38) dynamisch 120km/h of 130km/h (verkeersbesluit III); binnen het Klavertje 4-gebied tot aan Knooppunt Zaarderheiken 130 km/h. In dit tracé zal afslag 39 juist extra druk geven op de A67 wat qua veiligheid en capaciteit zeer ongewenst is. Ook de extra stikstofdepositie die ontstaat door het verhogen van de snelheid tussen Helden (38) en Zaarderheiken werkt belemmerend voor de ontwikkeling van het Klavertje 4 gebied. Vervolgens mag vanaf Zaarderheiken tot aan de Duitse grens weer 120 km/h worden gereden vanwege aanwezige natuurwaarden (verkeersbesluit II). Inspreker vindt het een inconsistent beeld geven op de gehele A67 en stelt voor een van de drie volgende wijzigingen op te nemen in het verkeersbesluit:

- a. Nr 218 in Verkeersbesluit II de westelijke begrenzing van het ingaan/ beëindigen van deze regeling niet in te laten gaan op Knooppunt Zaarderheiken, maar op afslag Helden (38).**
- b. Of, nr 336 in Verkeersbesluit III de oostelijke begrenzing van het ingaan/ beëindigen van deze regeling niet in te laten gaan op afslag Helden (38) maar op Knooppunt Zaarderheiken.**
- c. Of een combinatie van beiden is mogelijk waarbij voor het geheel vanaf Asten tot en met Duitse grens één regime geldt (dynamisch of structureel 120km/h).**

Inspreker heeft voor deze voorstellen de exacte omschrijving voor in de bijlage tabellen opgenomen.

Voor de optimale ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4 vindt inspreker overigens niet deze oplossingen maar een verlaging van de snelheid naar 100 km/h. beter.

Het gebied en haar economische spin-off kan dan een sterke vlucht nemen door het gebruik van de ontstane milieuruimte in lopende projecten en procedures.

III-040-05

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. Bij wijziging van de snelheid in de tijd (bij een dynamisch snelheidsregime) is steeds sprake van maar één maximumsnelheid gedurende een tijdperiode. Overdag wordt op de aangehaalde wegvakken 100 km/h en 120 km/h gereden en ook in de avond en nacht wordt afdoende aan het begrip consistentie voldaan. Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij bovenstaande zienswijze III-040-04.

Vanuit milieukundige-, veiligheids- en capaciteitsoverwegingen stelt inspreker voor om in het Verkeersbesluit II de A73 (Swalmen - knooppunt Tiglia) op te rekken tot Afslag 11, Horst. Daarvoor heeft inspreker in zijn zienswijze een voorstel opgenomen voor aanpassing van de regel in bijlage II.

Voor de optimale ontwikkeling van Greenport Venlo/ Klavertje 4 vindt inspreker overigens niet deze oplossingen maar een verlaging van de snelheid naar 100 km/h beter. Het gebied en haar economische spin-off kan dan een sterke vlucht nemen door het gebruik van de ontstane milieuruimte in lopende projecten en procedures.

III-040-06

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. In het onderzoek naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op het gebied van verkeersveiligheid zijn geen knelpunten gesignaleerd op het wegvak Leenderheide-Zaarderheiken. Daarnaast zijn er wel knelpunten gesignaleerd op het gebied van natuur op de wegvakken Leenderheide-Someren en Asten-Helden. Een verlaging van de maximumsnelheden is in dit kader niet overwogen.

Daarnaast wordt het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De lengtes van de trajecten Someren-Asten en Helden-Zaarderheiken zijn voldoende om aan het begrip consistentie te voldoen.

Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het standpunt bij bovenstaande zienswijze III-040-04.

Op grond van het bovenstaande bestaat daarom geen aanleiding het voorstel van inspreker over te nemen.

Inspreker licht graag zijn visie persoonlijk toe, zodat de voorgenomen Verkeersbesluiten II en III een nog betere inhoudelijke en economische onderbouwing krijgen. Tevens wil inspreker gezamenlijk onderzoeken welke milieukundige en economische effecten een eventuele verlaging van de maximumsnelheid in het plangebied Klavertje 4 zal hebben.

III-040-07

Inmiddels heeft op 23 augustus een bijeenkomst plaatsgevonden, waar inspreker de zienswijze heeft toegelicht. Er is thans geen aanleiding te participeren aan de door inspreker bedoelde onderzoeken teneinde te onderzoeken welke milieukundige effecten een eventuele verlaging van de maximumsnelheid in het plangebied Klavertje 4 zal hebben.

De A59 (traject Oss-Paalgraven) moet opgenomen worden in verkeersbesluit III, met een dynamische verlaging van de snelheid naar 100 km/u gedurende de dag;

III-041-01

De nieuwe maximumsnelheid van 130 km/h op autosnelwegen in Nederland gaat per 1 september 2012 in. Daar waar het 130 km/h vanwege de verkeersveiligheid of het milieu niet ingevoerd kan worden, blijft de maximumsnelheid van 120 km/h gelden of de lagere snelheid (lager dan 120 km/h) die op sommige trajecten nu ook geldt. De luchtkwaliteit in Nederland is sterk verbeterd. Bij een verhoging van de maximumsnelheid blijven we in Nederland nog steeds binnen de Europese grenswaarden voor lucht en geluid. De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker.

Dit wegtraject zit in verkeersbesluit III om de reden dat op dit wegtraject niet permanent 130 km/h gereden kan worden. Dat de maximumsnelheid wordt verlaagd tot dynamisch 120 km/h heeft te maken met luchtkwaliteit. Per abuis staat in de bijlage bij ontwerp-verkeersbesluit II dat de reden 'consistentie' zou zijn, maar dat is niet juist. Voor veiligheid is er geen reden om de dynamische snelheid verder te verlagen naar 100-130 km/h.

Inspreker geeft aan dat uit verschillende onderzoeken is gebleken dat de reistijdwinst als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid marginaal is. Volgens inspreker weegt dit uiterst kleine voordeel niet op tegen de genoemde nadelen die de snelheidsverhoging met zich meebrengt.

III-041-02

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag, Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%.

Inspreker vindt dat het wegtraject A50 (Ewijk – Paalgraven) opgenomen moet worden in ontwerpverkeersbesluit II.

III-041-03

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Kortweg "130, tenzij" overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Op het wegtraject A50 Ewijk – Paalgraven zijn geen belemmeringen naar voren gekomen uit de rapportages, waardoor de maximumsnelheid op 1 september 2012 permanent naar 130 km/h gaat.

Inspreker vindt dat het traject A73 van hm 93,2 (Maasbrug bij Cuijk) tot hm 103,4 (knooppunt Neerbosch) moet worden opgenomen in ontwerp-verkeersbesluit II.

De A73 loopt vlak langs de wijk Dukenburg met 23.000 inwoners. Inspreker is juist al langer bezig om de huidige snelheid van 120 naar beneden te krijgen tot 100 of liever 90 km/h in verband met de vaak bestaande grote geluidsoverlast, waar sprake van is (zie brief van 16 januari 2012, als bijlage toegevoegd). Inspreker geeft een aantal redenen hiervoor aan in zijn zienswijze.

III-042-01

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, nu en binnen enkele jaren geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) SWUNG-systematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen. Het traject Maasbrug bij Cuijk t/m knooppunt Neerbosch vormt derhalve geen onderdeel van dit verkeersbesluit.

Inspreker bestrijdt de berekeningen waaruit geconcludeerd wordt dat er in de wijken langs de A73 bij Nijmegen geen norm overschrijdingen van geluid of fijnstof plaatsvinden. Ten onrechte is geen rekening gehouden met het aantal vrachtwagens dat harder rijdt dan is toegestaan. Uit het TNO-rapport (Emissiefactoren van licht wegverkeer bij maximumsnelheid van 130 km/h op autosnelwegen) blijkt dat: de emissie van NOx, met 20% toeneemt en de emissie van NO2 met 22%; in de toekomst de extra emissie van licht wegverkeer ten gevolge van de maximumsnelheid van 130 km/h 20% hoger is dan bij 120 km/h; de stikstofemissie van vrachtverkeer ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid van 120 naar 130 km/h niet zal toenemen omdat in het rapport ervan uitgegaan is dat bij vrachtverkeer het rijgedrag niet significant verandert. Deze laatste veronderstelling zal aan de hand van de lusdata worden gecontroleerd. Inspreker concludeert dat vooralsnog slechts sprake is van een veronderstelling en verwacht, zeker tussen 19:00 en 06:00 uur, wanneer 130 km/h is toegestaan, dat ook vrachtverkeer harder zal rijden met als gevolg een extra emissie. Met een beroep op de wet openbaarheid van

bestuur eist inspreker inzage in de exacte berekeningswijze waarop de conclusie stoelt dat de normen niet overschreden worden bij Dukenburg. Aangezien er volgens informatie van inspreker een meetlus ligt op de A73 bij Dukenburg wil hij metingen zien, liefst gebaseerd op deze meetlus, van de aantallen vrachtwagens en hun werkelijke snelheid om zo te kunnen verifiëren of de aanname van de snelheid van vrachtwagens klopt op de A73 bij Dukenburg: nu en na een eventuele snelheidsverhoging. Op grond van deze metingen kan inspreker dan een contra-expertise laten uitvoeren en beslissen om eventueel verder bezwaar aan te tekenen.

III-042-02

Om het effect van de snelheidsverhoging op het Nederlandse wegennet op de luchtkwaliteit in beeld te brengen, moeten berekeningen worden uitgevoerd. Met metingen kan immers alleen achteraf het effect op de luchtkwaliteit bepaald worden. Voor de berekeningen zijn de reken- en onderzoeksmethoden gebruikt zoals omschreven in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, die onderdeel uitmaakt van de Wet milieubeheer. De maximumsnelheid voor vrachtverkeer verandert niet, dus kan geen ander uitgangspunt worden gehanteerd dan dat het rijgedrag van vrachtautochauffeurs niet significant verandert. Daarbij zijn veel vrachtauto's voorzien van een snelheidsbegrenzer, waardoor een snelheidsverhoging niet mogelijk is. Om inzicht te krijgen in de effecten van 130 km/h is op een aantal trajecten geëxperimenteerd met een (dynamische) maximumsnelheid van 130 km/h. Uit de evaluatie van deze experimenten is gebleken dat de rijnsnelheid van vrachtverkeer nagenoeg gelijk blijft bij verhoging van de maximumsnelheid voor personenauto's naar 130 km/h. Naast dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De onderzoeksrapporten die de conclusie onderbouwen dat bij Dukenburg de normen niet worden overschreden, zijn in te zien op de website www.centrumpp.nl en hebben ter inzage gelegen bij de hoofdkantoren van alle regionale diensten van Rijkswaterstaat. Gedurende de beroepsprocedure van 6 weken na 1 september liggen de rapporten wederom ter inzage op deze hoofdkantoren.

Het verzoek op de Wet openbaarheid van bestuur zal middels de daartoe geëigende procedure worden afgehandeld.

Het besluit voor snelheidsverhoging houdt geen rekening met het specifieke wegennet bij Dukenburg en Nijmegen waar de A73 op aansluit. Met de regiopartners is hierover geen overleg geweest. Door de snelheidsverhoging zal het aantal ongelukken in de wijken toenemen. Uit onderzoek van het ministerie komt naar voren dat verhoging van de maximumsnelheid op de stroomwegen een uitstralingseffect heeft op het onderliggend wegennet. In de onderbouwing van de maatregel zijn deze effecten niet nader onderzocht. Inspreker is van mening dat bij een zorgvuldige belangenafweging onderzocht moet worden hoe het ontwerp verkeersbesluit zich verhoudt tot het convenant Duurzaam Veilig en tot de focus voor de gemeentelijke verkeersveiligheid: de Jonge beginnende bestuurders, Ouderen en Fietsers (VNG-brief Beleidsimpuls Verkeerveiligheid, FLO/U201201067). Bovendien is er is op de route A73 nabij Nijmegen, nauwelijks sprake van reistijdwinst (maximaal 46 seconden op het gehele traject van 16 kilometer) bij een snelheidsverhoging naar 130. Dit weegt niet op tegen de nadelen die de snelheidsverhoging met zich meebrengt.

III-042-03

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. In november 2011 heeft de minister aangegeven dat onverkort wordt vastgehouden aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Een hogere snelheid leidt inderdaad tot een hoger ongevalrisico, maar daarmee niet persé tot meer ongevallen. De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen. Uit onderzoek blijkt dat, zonder aanvullende maatregelen, een mogelijk effect wordt verwacht van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet. Daarom worden waar nodig verbeteringen in het wegontwerp aangebracht voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid. De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. De totale tijdswinst wordt geschat op 20.000 uren per dag. Dat correspondeert met een totale reistijdvermindering op het gehele netwerk van 1%. De invoering van de 130 km/h is niet strijdig met het convenant Duurzaam Veilig. De principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid, en statusonderkenning die in het convenant als leidend zijn afgesproken, worden door de snelheidsverhoging niet overtreden. De autosnelweg met een maximumsnelheid van 130 km/h behoudt zijn onderscheidende functionaliteit, is voldoende homogeen, is herkenbaar, vergevingsgezin en heeft een voor de weggebruiker duidelijke status. Er is geen sprake is van noemenswaardige verkeersaantrekkende werking op het onderliggend wegennet. Het hoofdwegennet trekt iets meer verkeer aan (van het onderliggend wegennet) wegens de hogere maximumsnelheid. Aangezien autosnelwegen inherent veiliger zijn dan lagere orde wegen leidt dit tot een (geringe) verbetering van de verkeersveiligheid in algemene zin. Een effect op de maximumsnelheid op het onderliggend wegennet is er niet. Het veiligheidsniveau van Maasbrug bij Cuijk t/m knooppunt Neerbosch is relatief hoog, er vallen per voertuigkilometer relatief weinig ongevallen. Ook is het aandeel kritische ontwerp-elementen op het betreffende traject relatief laag. Waar nodig wordt het risico verminderd door de infrastructuur verder te verbeteren. Het voorgaande bezien is de verwachting dat de invoering van de 130 km/h geen onevenredig hoge risicotename met zich meebrengt op dit traject.

Het tracé van de A73 ter hoogte van Nijmegen en Heumen ligt vlak bij park Staddijk, Vogelzang, Teerse Sluispolder en de Overasseltse en Hatertse Vennen, welke deel uitmaken van de Ecologische hoofdstructuur. Er is niet onderzocht welke effecten de verhoging van de maximumsnelheid heeft op deze ecologische zone. Dit is opmerkelijk, aangezien de effecten van de snelheidsverhoging op de A73 Noord (tussen knooppunten Neerbosch en Ewijk, wegtraject 337) op de uiterwaarden van de Waal als reden wordt aangegeven om overdag de maximumsnelheid daar op 120 km/h te houden (Natura 2000). Als verwacht mag worden dat deze effecten over een afstand van ongeveer 2,5 km zo'n impact geven (de gemeente Beuningen ligt tussen de A73 en de uiterwaarden, met kernen en deels geluidwerende voorzieningen), dan maakt inspreker zich ernstig zorgen over de effecten van de snelheidsverhoging op de direct naast de A73 gelegen natuurgebieden Berendonck, Overasseltse- en Hatertse vennen (waar geen enkele beschermende voorziening is getroffen).

Voor een zorgvuldige belangenafweging is inspreker van mening dat dit effect onderzocht moet worden.

III-042-04

Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken 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. Volledigheidshalve verdient opmerking dat de bedoelde natuurtoets voor Uiterwaarden Waal betrekking heeft op een Natura 2000 gebied en daarbij de aspecten stikstof en geluid 'cumulatief' zijn beoordeeld voor de A2, de A15 en de A73.

Als gevolg van de toename van de maximumsnelheid op de A73 zal de N-depositie in het natuurgebied Hatertse en Overasseltse Vennen verder toenemen. Met name de voor verzuring en eutrofiëring gevoelige vennen, zullen qua kwaliteit verder inboeten, omdat de huidige N-depositie al ruim boven de KDW ligt. Inspreker vindt dat dit zich niet verhoudt tot de miljoeneninvestering die daar de komende jaren plaats vindt in het kader van het anti-verdrogingsbeleid.

III-042-05

Zoals in de toelichting op de ontwerp-verkeersbesluiten aangegeven, gaat op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen externe werking uit van natuurgebieden die deel uitmaken 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.

III-043 is vervallen wegens zienswijze bij I-004 en II-016

Uit onderzoek van emissiefactoren voor licht wegverkeer bij 130 km/h (TNO rapport TNO-060-DTM-2011-03219, 2011) blijkt dat invoering van de maximale snelheid van 130 km/h 20 % verhoging van de emissie van stikstofhoudende gasen met zich meebrengt. Niet onderzocht is in hoeverre de toename van emissies landelijk, de achtergronddepositie van stikstof zal verhogen waardoor Natura 2000-gebieden op grotere afstand van de snelwegen kunnen worden beïnvloed.

Het onderzoeksgebied wordt begrensd tot 3 km rond de snelwegtrajecten waar de maximale snelheid wordt verhoogd. Ook op grotere afstand kan een hogere emissie een verhoogde depositie tot gevolg hebben. Er is gekozen voor een arbitraire begrenzing van het onderzoeksgebied. Inspreker mist daardoor een berekening van de depositie en een toetsing van de effecten op de Natura 2000-gebieden Rottige Meenthe en Brandemeer, alsmede Alde Feanen, in verband met de invoering van 130 km/h op de trajecten: A32 Leeuwarden - Heerenveen, A6 Lemmer - Joure en A32 Heerenveen - Steenwijk. Inspreker verzoekt de mogelijke beïnvloeding van deze gebieden in een natuurtoets te laten onderzoeken.

III-044-01

Voor de natuurtoetsen in het kader van de 130 km/h is aansluiting gezocht bij de werkwijze zoals die wordt gehanteerd voor wegaanlegprojecten. Voor wat betreft de afbakening van het onderzoeksgebied voor stikstof is het uitgangspunt "3 km, tenzij" gehanteerd. Dit betekent dat alle N2000-gebieden en Beschermden natuurmonumenten binnen een straal van 3km van het wegtraject waar een

snelheidsverhoging plaatsvindt, in elk geval zijn onderzocht op mogelijke (significante) negatieve effecten. "Nee, tenzij" houdt in dat de 3 km grens voor het merendeel van de situaties een geschikte grens is.

Echter, in situaties waarbij sprake is van een beschermd natuurgebied op (zeer) korte afstand van de 3km grens, is verder gekeken dan 3 km. Het onderzoeksgebied is daarbij zo gekozen dat -ook in een worst case situatie- buiten dit gebied eventuele effecten van de weg niet leiden tot significante verslechtering van natuurkwaliteit en het bereiken van de instandhoudingsdoelen niet in de weg mogen staan. De door inspreker genoemde gebieden liggen (ruim) buiten de gehanteerde afbakening en zijn om die reden niet onderzocht op mogelijke (significante) negatieve effecten:

* Natura 2000-gebied: Rottige Meenthe Brandemeer (A6 Lemmer-Joure, A32 Leeuwarden-Heerenveen): beide 6,8 km;

* Natura 2000-gebied: De Alde Feanen (A32, Heerenveen-Steenwijk): 4,3 km.

Inspreker heeft kennis genomen van het onderzoek "Beoordeling mogelijke (significante) effecten voor Natura 2000-gebied Deelen, traject A32 Heerenveen - Akkrum" en onderschrijven de conclusies voor wat betreft de mogelijke effecten op het Natura 2000-gebied de Deelen.

III-044-02

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Inspreker onderschrijft niet de conclusies betreffende de effecten van de toename van geluid en van stikstofdepositie in het rapport "Beoordeling mogelijke (significante) effecten voor Natura 2000-gebied Van Oordts Mersken, traject A7 Heerenveen - Drachten"

Het rapport geeft aan dat het potentieel broedhabitat van Paapje buiten de geluidcontouren ligt en dat er daardoor geen effect is. Voor Paapje geldt als doel "Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van tenminste 5 paren." In de figuur op pagina 38 van het rapport is de gehele zone langs de snelweg aangeduid als potentieel habitat voor Paapje. Hierdoor zou volgens inspreker geconcludeerd moeten worden dat er effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Paapje kunnen zijn, aangezien de doelstellingen voor uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied worden bemoeilijkt.

III-044-03

Ten aanzien van het Paapje geldt dat inderdaad een uitbreidingsdoelstelling is opgenomen. In het onderzoek met betrekking tot de effecten van geluid is geconcludeerd dat het grootste deel van het Natura 2000-gebied na snelheidsverhoging nog buiten de verstoringszone van 47 dB(A) is gelegen. De kaart op p. 38 van de natuurtoets laat inderdaad zien dat een (beperkt) deel van de uitbreidingslocaties binnen de contour vallen, maar ook dat er in vrijwel het gehele gebied kansen liggen voor uitbreiding van het Paapje.

In combinatie met de bevindingen bij geluid is duidelijk dat verreweg het grootste deel van het gebied dat geschikt is voor uitbreiding kansen liggen voor uitbreiding. De voorgenomen snelheidsverhoging heeft dan ook geen invloed op de instandhoudingsdoelen, zoals ook werd geconcludeerd in het genoemde eerdere onderzoek van Bureau Waardenburg (2008). Wel heeft deze zienswijze aanleiding gegeven op de beoordeling voor wat betreft geluid beperkt aan te passen, door daarin de constatering op te nemen dat een (beperkt) deel van de uitbreidingslocaties binnen de contour vallen.

Volgens de aanvullende natuurtoets voor het gebied Van Oordt's Mersken kan niet geheel uitgesloten worden dat bij een permanente verhoging tot 130 km/h significante effecten optreden. De eindconclusie in de natuurtoets is: "met een variabel (dynamisch) snelheidsregime van 120 km/h overdag en 130 km/h in de avond en nacht op dit traject van de A7 (van de doodlopende weg Klidze Rjocht ter hoogte van Gorredijk tot afslag Drachten Zuid) zijn (significante) effecten wel uit te sluiten voor alle soorten en habitattypen".

Inspreker onderschrijft de conclusie niet. De invoering van het dynamisch regime heeft een toename van stikstofdepositie tot gevolg ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Bij een toename van stikstofdepositie, zelfs al zou dat binnen een dalende tendens zijn, kunnen in een situatie van langdurige overbelasting op een zeer kwetsbaar habitatype significante negatieve effecten niet worden uitgesloten. Inspreker licht zijn standpunt toe: Van Oordt's Mersken is een kwetsbaar natuurgebied, met de habitattypen Heischraal grasland, Vochtige Heide en Blauwgrasland als voor depositie van stikstof gevoelige habitats. De kritische depositiewaarden (KDW) van deze habitattypen worden in de huidige situatie en in de toekomst (ver) overschreden'. In de natuurtoets, wordt op een deel van het aanwezige Blauwgrasland niet ingegaan, omdat dit ligt in een alleen als Vogelrichtlijng gebied aangewezen deel van het gebied. De instandhoudings-doelstellingen van het (ontwerp) besluit tot aanwijzing als Natura 2000-gebied gelden echter voor het gehele Natura 2000-gebied. Om de habitats te beschermen, is het noodzakelijk de stikstofdepositie te laten dalen, al dan niet in combinatie met herstelmaatregelen. Bij het uitoefenen van de bevoegdheid tot vergunningverlening voor deze en andere voor stikstof gevoelige gebieden in Fryslân, staat inspreker een toename van depositie in principe niet toe. Alleen wordt een vergunning afgegeven als er -na interne of externe saldering- geen toename van stikstofdepositie plaatsvindt, of dat anderszins door maatregelen een effect op de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied kan worden uitgesloten.

Doordat de achtergronddepositie door generieke maatregelen zal dalen (waarbij door schonere auto's een afname in de depositie plaats zal vinden), wordt in de natuurtoets gesproken van een verminderde afname (of een tijdelijke toename), maar in realiteit betekent dit een toename ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In 2020 is de achtergronddepositie (inclusief snelheidsverhoging) net zo hoog als deze was in 2012 voor de invoering van de 130 km/h, maar hoger dan bij autonome ontwikkeling van het wegverkeer zonder de invoering van de 130 km/h.

In de natuurtoets wordt een vergelijking gemaakt tussen de uitgangssituatie in 2012, en de situatie in 2020, enkele jaren na de invoering van het dynamisch regime. Volgens de uitspraak van de Raad van State, 25 april 2012, 201105573/1/A4 en 201105587/1/A4, is de gehanteerde methode onjuist. De situatie na ingebruikname (dus invoering 130 km/h / variabel regime) moet worden vergeleken met de autonome ontwikkeling op dat moment (in hetzelfde jaar of jaren). In dat geval treedt bij elk vergelijkingsmoment vanaf 2013 (het eerste volledige jaar waarbij een vergelijk mogelijk is), een toename van de depositie op ten gevolge van de invoering van het (dynamisch) 130 km/h regime. Bij invoering van een variabel regime, leidt de invoering tot een toename ten opzichte van de autonome ontwikkeling van 0,4 - 0,9 mol/ha/jr (afhankelijk van het rekenjaar en de locatie). Vergeleken met de autonome ontwikkeling bij 120 km/h treedt er in de jaren 2013, 2015 en 2020 een toename op van zowel de gemiddelde depositie als van de maximale depositie.

De conclusie in de natuurtoets dat dit een "niet noemenswaardige"

toename (toename wordt in de natuurtoets "verminderde afname" genoemd) is, is niet op een vaststaande norm gestoeld. Bij een situatie waarbij de achtergronddepositie de kritische depositiewaarde (ver) overschrijdt, moet volgens de huidige jurisprudentie elke toename worden gezien als een (mogelijk) significant negatief effect. Op grond van artikel 19f, is daarbij een passende beoordeling vereist. Deze Passende Beoordeling ontbreekt. Inspreker concludeert dat de invoering van een variabel (dynamisch) snelheidsregime van 120 km/h overdag en 130 km/h in de avond en nacht op het traject van de A7 (van de doodlopende weg Klidze Rjocht ter hoogte van Gorredijk tot afslag Drachten Zuid) mogelijk significante gevolgen kan hebben. Vanuit de Natuurbeschermingswet kan de invoering pas worden toegestaan indien aanvullende maatregelen (bijvoorbeeld herstelmaatregelen, saldering) worden genomen of anderszins via onderzoek is vastgesteld dat de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar komen.

III-044-04

Het uitgangspunt dat er geen toename mag zijn van stikstofdepositie in een gebied waar reeds sprake is van een overbelasting aan stikstof is niet juist. Uit de jurisprudentie blijkt dat een beperkte en tijdelijke toename van stikstof op zichzelf geen probleem hoeft te geven. De stikstofdepositie ten gevolge van de snelheidsverhoging is zodanig tijdelijk en beperkt dat de gewenste daling niet noemenswaardig verminderd doorzet en daarmee significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen zijn uit te sluiten. Hierbij verdient wel opmerking dat in de huidige natuurtoets onvoldoende tot uitdrukking komt dat de voor 2015 berekende toenames niet herleidbaar zijn tot de snelheidsverhoging. Het is vermoedelijk een gevolg van specifieke meteorologische omstandigheden in 2015 of andere niet verkeersgerelateerde modelparameters. Om die reden is het niet reëel deze toename in 2015 in de beoordeling te betrekken, in die zin dat er vanuit kan worden gegaan dat de toename in 2013 de hoogste toename weergeeft ten opzichte van het referentiejaar 2012. Dit is in de ter inzage te leggen versie van de natuurtoets als zodanig verwerkt. De instandhoudingsdoelstelling voor habitattypen Blauwgraslanden is in het (ontwerp) aanwijzingsbesluit enkel voor het Habitatrichtlijn deel van het gebied opgenomen. De doelstelling zou eveneens op het Vogelrichtlijn deel van toepassing zijn indien hiervoor een zgn. complementair doel zou zijn opgenomen en daarvan is in dit geval geen sprake. Wel zijn de blauwgrasland deelgebieden die zich in het Vogelrichtlijngebied bevinden, als onderdeel van het leefgebied voor het Paapje en de Kemphaan in de beoordeling van de daarvoor opgenomen doelstelling meegenomen. In de natuurtoets wordt inderdaad in de eerste plaats een vergelijking gemaakt tussen de depositie in 2012 als referentiejaar en twee toekomstige peiljaren. Daarnaast wordt evenwel in lijn met de genoemde uitspraak inzake Parkstad Limburg ook een vergelijking gemaakt voor die toekomstige peiljaren tussen de autonome situatie en de situatie na invoering 130 km/h. Dit wordt de aangehaalde 'verminderde aanname' genoemd, aangezien vanwege de snelheidsverhoging (zeer) beperkt sprake zal zijn van een iets minder snelle afname van de depositie ten gevolge van het verkeer. Aan de door inspreker genoemde vergelijking wordt derhalve in de natuurtoets invulling gegeven en deze wordt in de (eind)beoordeling op significantie betrokken. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat de (vervolg)toetsing voor het gebied Oordt's Mersken met de diepgang van een passende beoordeling is uitgevoerd. Op basis daarvan zijn significante gevolgen, zoals hierboven aangegeven, uit te sluiten. Alles overwegende, is het nemen van maatregelen derhalve niet aan de orde.

Het toestaan van de eerder genoemde toename van stikstofdepositie in het gebied Van Oordt's Mersken doet volgens inspreker een oneigenlijk beroep op de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). In het door gebruikte rekenmodel AERIUS zijn de door het Rijk voorgestelde generieke

maatregelen en herstelmaatregelen meegenomen. De PAS is nog niet vastgesteld en ook het rekenmodel is nog niet bij wet vastgelegd. Hierdoor neemt snelheidsverhoging al voorafgaand aan de vaststelling van de PAS toekomstige ontwikkelruimte in. Ontwikkelruimte die pas beschikbaar komt na vaststelling en inwerkingtreding van de PAS.

Conform de voorlichting van de Raad van State over de PAS (Voorlichting met betrekking tot de PAS, W15.12.0046/IV) kan volgens inspreker voorafgaand aan de inwerkingtreding van de PAS geen voorschot genomen worden op de ontwikkelruimte.

III-044-05

Aangezien de PAS thans nog niet is vastgesteld, kan nog geen sprake zijn het uitgeven van ontwikkelruimte en is daar dan ook geen voorschot op genomen. De mogelijke effecten van de snelheidsverhoging zijn dan ook los van de PAS en uit het oogpunt van zorgvuldige besluitvorming, conform de Natuurbeschermingswet 1998 beoordeeld: eerst een voortoets, dan zo nodig een vervolgoets.

Inspreker is in principe niet tegen de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h, mits deze niet leidt tot vergroting van de verkeersonveiligheid of milieuproblemen veroorzaakt.

III-044-06

Zowel aan de milieuaspecten als aan de veiligheidsaspecten is ruimschoots aandacht besteed. Op grond van milieuoverwegingen wordt op een deel van de A7 een dynamisch regime ingesteld en op grond van veiligheidsoverwegingen wordt bij de knooppunten Drachten en Heerenveen een maximumsnelheid ingesteld van 100 km/h overdag en 130 km/h 's-nachts. Zie daarvoor het verkeersbesluit dat door Rijkswaterstaat, dienst Noord Nederland is genomen. Alle overige maatregelen (bv bij knooppunten Groningen en Joure) blijven bestaan.

Maarsbergen en Maarn, dat doorsneden wordt door de A12 waarbij vooral in Maarn-Zuid de woningen dicht bij de weg liggen lijden onder de invloed van de A12 zowel op het gebied van geluid als luchtkwaliteit. Inspreker heeft in 2004 gepleit voor maatregelen bij de uitbreiding van de A12 en om de maximumsnelheid terug te brengen naar 100 km/h. Met Rijkswaterstaat zijn gesprekken gevoerd over de hoogte en lengte van de geluidschermen aan beide zijden van de A12. Hoewel in het WAB van 2009 de snelheid toch op 120 km/h werd vastgesteld heeft inspreker in december 2009 op basis van de overige maatregelen besloten niet in beroep te gaan bij de Raad van State.

Inspreker is nu ernstig teleurgesteld en voelt zich in zekere zin ook misleid door de beslissing om de maximumsnelheid op de A12 tijdens de avond en de nacht te verhogen naar 130 km/h.

Volgens het akoestisch onderzoek van Rijkswaterstaat van september 2009 ligt het verwachte geluidniveau in 2025 van verschillende woningen die met hun achtertuin aan de A12 grenzen, op een hoogte van 7,5 meter (slaapkamers) tussen 55 en 60 dB. Het is aannemelijk dat met de verhoging van de maximumsnelheid wettelijke grenzen worden overschreden. De verhoging van de maximumsnelheid gaat ten koste van de nachtrust (tijdens de nachtelijke uren wordt geluidoverlast als extra hinderlijk ervaren) en derhalve van de gezondheid van veel inwoners in Maarn en Maarsbergen.

Bovendien wordt tot verbijstering van inspreker de geluidwaarden van de spoorlijn Utrecht-Arnhem aan de noordzijde van de A12, die de dorpen doorkruist, niet meegenomen in de berekeningen van de snelweg. Tenslotte wijst inspreker erop dat op de A2 van Utrecht naar Amsterdam wel de snelheid op 100 km/h wordt gehandhaafd ondanks dat de bebouwing daar

aanzienlijk verder van de snelweg af ligt. Inspreker vindt dat meten met twee maten. Inspreker verzoekt dringend om de beslissing te heroverwegen, de snelheid op het traject Maarn-Maarsbergen standaard op 100 km/h te brengen en de beslissing om de snelheid tijdens avond en nacht naar 130 km/h te verhogen terug te draaien.

III-045

Mijn uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. In het kader van deze aanpassing is op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. Daaruit is naar voren gekomen dat op de A12 ter hoogte van Maarn-Maarsbergen een snelheid van 130 km/h alleen in de avond en nacht mogelijk is. Deze uitzondering op een permanente snelheidsverhoging naar 130 km/h wordt 'geregeld' in het Verkeersbesluit III. De uitgevoerde onderzoeken vormen geen aanleiding om de snelheid aldaar permanent naar 120 km/h of 100 km/h te verlagen.

Meer in het bijzonder over geluid kan het volgende worden opgemerkt. De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methode voor geluidsonderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek. Uit het meest recente geluidsonderzoek is gebleken dat op een deel van het wegvak 'A12 tussen Driebergen en knooppunt Maanderbroek' -te weten het deel tussen km 72,5 en 73,2- niet op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, namelijk het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat op het wegvak waar beoogd wordt 's-avonds en 's-nachts een maximumsnelheid van 130 km/h te hanteren, 'tussen Driebergen ter hoogte van km 72,5 en knooppunt Maanderbroek' zal worden gewijzigd in 'tussen Driebergen ter hoogte van km 73,2 en knooppunt Maanderbroek'. Uit het geluidsonderzoek is verder gebleken dat op een aantal van de overige referentiepunten sprake is van een bijna-overschrijding van het betreffende geluidsproductieplafond. Deze locaties zullen worden meegenomen in de geluidmonitoring welke in 2014 zal plaatsvinden. Een en ander houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) SWUNG-systematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen. Voorts zij opgemerkt dat onlangs is besloten om ook voor het traject A2 Vinkeveen-Maarssen (tussen Amsterdam en Utrecht) een ontwerp-verkeersbesluit op te stellen, gericht op het vaststellen van een maximumsnelheid van 130 km/h gedurende de avond en nacht.

Index Ontwerp-verkeersbesluit III, gesorteerd op registratienummer

Registratienummer zienswijze	Beantwoording op pagina
1	91
2	93
3	94
4	95
5	95
6	97
7	99
8	100
9	101
10	103
11	106
12	107
13	107
14	108
15	111
16	113
17	117
18	122
19	124
20	124
21	125
22	126
23	126
24	128
25	133
26	134
27	135
28	135
29	137
30	137
31	139
32	146
33	151
34	151
35	152
36	152
37	157
38	158
39	161
40	163
41	168
42	169
43	172
44	172
45	176

4 Overige Zienswijzen

Inspreker deelt het uitgangspunt dat 'sneller rijden mogelijk moet zijn, waar dat kan'. Dat 130 km/h niet overal en altijd kan, is evident. Vanuit oogpunt van geluid en veiligheid is soms een lagere snelheidslimiet noodzakelijk. Echter, voorkomen moet worden dat er een lappendeken aan snelheidsregimes op het snelwegennet ontstaat. Dat leidt tot onduidelijkheid voor de weggebruiker.

Inspreker constateert dat er in Flevoland een groot aantal verschillende snelheidsregimes gaat gelden en vindt dit ongewenst. Inspreker vindt dat er een meer flexibel systeem moet komen met in beginsel overal een gelijke maximumsnelheid en een dynamische snelheidsaanpassing op momenten wanneer dat nodig is. Dat zal leiden tot geloofwaardigere snelheidslimieten en daardoor meer acceptatie bij de weggebruiker.

Ov-001-01

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. De minister vindt de consistentie op de snelwegen in Flevoland afdoende, omdat voldaan wordt aan bovenstaand idee.

Inspreker deelt het uitgangspunt dat 'sneller rijden mogelijk moet zijn, waar dat kan'. Dat 130 km/u niet overal en altijd kan, is evident. Vanuit oogpunt van geluid en veiligheid is soms een lagere snelheidslimiet noodzakelijk. Echter, voorkomen moet worden dat er een lappendeken aan snelheidsregimes op het snelwegennet ontstaat. Dat leidt tot onduidelijkheid voor de weggebruiker. Inspreker verzoekt in Flevoland voldoende maatregelen te nemen om de veiligheid op het snelwegennet te waarborgen.

Ov-001-02

Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Daarbij wordt ook het principe gehanteerd dat een snelheidsregime overeenkomt met het wegbeeld, dat de maximumsnelheid duidelijk moet blijken (duidelijke bebording) en dat er geen veranderingen zijn in het snelheidsregime op korte afstand van elkaar. Dit wordt ook wel 'consistentie' genoemd. In de praktijk betekent dit dat een snelheidsregime minimaal over een wegtraject van 5 tot 10 km van kracht moet zijn; dit kan ook korter zijn als de plaatselijke situatie dit vereist. Bij wijziging van de snelheid in de tijd (bij een dynamisch snelheidsregime) is steeds sprake van maar één maximumsnelheid gedurende een tijdperiode. Overdag wordt op de aangehaalde wegvakken 100 km/h en 120 km/h gereden en ook in de avond en nacht wordt afdoende aan het begrip consistentie voldaan.

Inspreker is van mening dat de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h op de A7 ter hoogte van Bolsward tussen hectometerpaal 109,4 en hectometerpaal 113,2 uur zeer nadelig is voor de leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluidhinder) in en rond Bolsward.

Uit het "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h" van november 2011 blijkt, dat de snelheid licht toeneemt en daarmee ook de geluidemissie met 0,2 tot 0,4 DB. Voor vooral inwoners langs de A7 betekent dit dat de geluidbelasting van hun woningen nog verder zal toenemen omdat de A7 verhoogd ten opzichte van het maaiveld ligt en dit een sterk verhoogde geluiduitstraling geeft.

In 2011 heeft inspreker n.a.v. klachten een onderzoek gehouden onder inwoners van Bolsward. Het leverde onverwacht veel serieuze en verontrustende reacties op. Opvallend waren -naast klachten over de versleten Kruiswaterbrug- de vele klachten over toenemende geluidoverlast van het verkeer op de A7. Inspreker heeft hierover uitgebreid gecommuniceerd met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat en de Gemeente Sudwest-Fryslân. Enkele jaren terug is een groot deel van de groenaanplant tussen de A7 en de bebouwde kom van Bolsward verwijderd i.v.m. de iepziekte. Het herstel van de begroeiing verloopt uiterst moeizaam en zal nog vele jaren duren met als gevolg meer geluidoverlast en een lichte toename van fijnstof. Met een hogere snelheid zou dat opnieuw gebeuren: een voor inspreker onacceptabele situatie.

Inspreker vindt een hogere snelheid ook niet acceptabel omdat direct langs de A7 een basisschool, een kinderdagverblijf, een peuterspeelzaal en een Woonzorg en Behandelcentrum zijn gevestigd.

Ov-002-01

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen niet worden overschreden op het onderhavige wegtraject. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG een systematiek die jaarlijks de geluidsproductie monitort.

Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op het door u aangehaalde wegtraject op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen.

Overigens zijn bij het vaststellen van deze wettelijke normen eventuele gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat wanneer deze normen niet worden overschreden tevens effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. In het kader van het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit is onderzocht wat het effect van vegetatie is op de luchtkwaliteit. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in het 'Toepassingsadvies Vegetatie, Het advies t.a.v. de toepassing van vegetatie ter verbetering van de luchtkwaliteit langs snelwegen', Rapportnummer IPL-2b. Hieruit volgt dat direct langs de snelweg nauwelijks sprake is van een aantoonbaar effect van loof- en naaldbomen op fijnstof of stikstofdioxide. Het planten van vegetatie kan daarmee niet als een maatregel worden gezien waarmee de luchtkwaliteit kan worden verbeterd. De voorziene permanente snelheidsverhoging naar 130 km/h wordt geregeld via van een wijziging van het RVV 1990. Er is ter voorbereiding op deze wijziging van het RVV 1990 uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages

daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen niet worden overschreden op het onderhavige wegtraject. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze wettelijke normen worden eventuele gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat wanneer deze normen niet worden overschreden tevens effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Uitgangspunt is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Bij het instellen van de nieuwe maximumsnelheid, is ook gekeken naar de situatie bij beweegbare bruggen (zie daarvoor de rapportage [http://www.rws.nl/images/Rapport%20kritisch%20ontwerpelementen%20\(Bijlage%20A\)_tcm174-312196.pdf](http://www.rws.nl/images/Rapport%20kritisch%20ontwerpelementen%20(Bijlage%20A)_tcm174-312196.pdf) beweegbare bruggen, kaart B) Uit dit rapport blijkt dat de bogen nabij Bolsward niet kritisch zijn. Bij de Kruiswaterbrug zijn geen veiligheidsknelpunten geconstateerd, de brug heeft conform richtlijn drie waarschuwingsmomenten (300m, 600m en 900m). Het voorgaande bezien is de verwachting dat de invoering van de 130 km/h geen onevenredig hoge risicotoename met zich meebrengt.

De A7 bij Bolsward kent een bochtig verloop en een obstakel in de vorm van een beweegbare brug. De aanwezigheid van deze elementen in combinatie met een snelheidsverhoging naar 130 km/h, kan volgens inspreker leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties. De aanleg van een aquaduct is volgens inspreker de enige weg om de problemen bij Bolsward definitief op te lossen.

Ov-002-02

Bij het instellen van de nieuwe maximumsnelheid, is ook gekeken naar de situatie bij beweegbare bruggen (zie daarvoor de rapportage [http://www.rws.nl/images/Rapport%20kritisch%20ontwerpelementen%20\(Bijlage%20A\)_tcm174-312196.pdf](http://www.rws.nl/images/Rapport%20kritisch%20ontwerpelementen%20(Bijlage%20A)_tcm174-312196.pdf) beweegbare bruggen, kaart B). Uit dit rapport blijkt dat de bogen nabij Bolsward niet kritisch zijn. Bij de Kruiswaterbrug zijn geen veiligheidsknelpunten geconstateerd, de brug heeft conform richtlijn drie waarschuwingsmomenten (300m, 600m en 900m). Het voorgaande bezien is de verwachting dat de invoering van de 130 km/h geen onevenredig hoge risicotoename met zich meebrengt, waardoor vervanging van de brug door een aquaduct vanuit veiligheidsoogpunt niet noodzakelijk is.

In Akkrum en Grou wordt op relatief korte afstand tot de A32 een basisschool met kinderopvang gebouwd. In Akkrum op een afstand van circa 110 meter tot de snelweg, in Grou op een afstand van circa 70 meter. Daarnaast is in Grou reeds een school voor voortgezet onderwijs aanwezig op circa 50 meter vanaf de snelweg. Tijdens de bestemmingsplanprocedure van de basisscholen zijn kritische vragen gesteld alsmede zienswijzen ingediend welke betrekking hadden op de milieuaspecten van de scholenbouw in relatie tot de snelweg. Uitgaande van de bestaande maximumsnelheid van 120 km/h heeft inspreker, middels onderzoek, geconstateerd dat beide scholen binnen de geldende wettelijk randvoorwaarden nabij de snelweg konden worden gebouwd. Inspreker verzoekt aan te geven welke invloed de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h op de milieuaspecten (met name fijnstof en geluid) heeft en voor zover noodzakelijk welke maatregelen worden genomen om binnen de wettelijk randvoorwaarden te blijven.

Ov-003-01

Het aangehaalde wegtraject is niet opgenomen in één van de verkeersbesluiten. Voor het wegtraject is namelijk een permanente snelheidsverhoging naar 130 km/h per 1 september 2012 voorzien en niet na voornoemde datum, dan wel een lagere maximumsnelheid. Uw zienswijze wordt om die reden zo opgevat, dat u van mening bent dat onderhavig wegtraject in verkeersbesluit II (continuering 120 km/h) had moeten worden opgenomen. De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van de wettelijk vastgestelde methoden voor onderzoek en wettelijke normen die in de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Daaruit blijkt dat bedoeld wegvak niet in aanmerking komt voor opname in een van de ontwerp-verkeersbesluiten.

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen niet worden overschreden op het onderhavige traject en de in de zienswijze aangehaalde locaties. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen. Voor de concrete onderzoeken wordt verwezen naar de site www.centrumpp.nl.

In het traject op de A32 tussen Akkrum en Grou komen twee aquaducten voor. Inspreker verzoekt te onderzoeken of in de betreffende aquaducten bij een maximumsnelheid van 130 km/h de verkeersveiligheid voldoende is gegarandeerd.

Ov-003-02

Uitgangspunt is «Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h.

De Nederlandse autosnelwegen zijn veilig, minimaal 3 sterren Road Protection Score in onafhankelijke beoordeling EuroRAP. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen.

Op dit traject zijn geen knelpunten tav verkeersveiligheid geconstateerd. De twee aquaducten tussen Akkrum en Grou voldoen aan de ontwerprichtlijnen en worden ten aanzien van veiligheid niet als knelpunt beschouwd.

Inspreker vindt 120 km/h in het algemeen snel genoeg, liever nog 100 km/h. Dat is beter voor het milieu, geeft minder lawaai, minder ongelukken en scheelt ook nog in de (benzine)kosten. Bovendien wordt er altijd harder gereden dan mag, dat is nu al zo en zal ook zo zijn als er 130 km/h mag worden gereden.

Ov-004

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Op basis daarvan is bepaald waar de snelheidsverhoging wel, al dan niet dynamisch, of (voorlopig) niet kan worden doorgevoerd.

Ov-005 is vervallen wegens zienswijze bij I-004 en II-016

Index Overige zienswijzen, gesorteerd op registratienummer

Registratienummer zienswijze	Beantwoording op pagina
1	179
2	179
3	181
4	182
5	183

Verklarende woordenlijst

Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om een rechtsgeldig besluit te nemen; in het geval van de ontwerp-verkeersbesluiten is dit de minister van Infrastructuur en Milieu
CO ₂	Kooldioxide, veroorzaakt onder meer klimaatverandering
EHS	Ecologische Hoofdstructuur, een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden
Geluidsproductieplafond (GPP)	De berekende hoeveelheid geluid op een referentiepunt langs de weg (SWUNG)
Hoofdwegennet (HWN)	Alle rijkswegen
MER (milieueffectrapport)	Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van een voorgenomen project worden geïnventariseerd
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
NO ₂ , NO _x	Stikstofoxiden, veroorzaken onder meer verzuring
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Onderliggend weggennet (OWN)	Alle niet-rijkswegen
SWUNG	Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid