



ONTWERP-VERKEERSBESLUIT

Datum	1 oktober 2014
Onderwerp	Verhoging van de maximumsnelheid op delen van de autosnelwegen A4, A12, A20, A27 en A59.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

BESLUIT

I. door het verwijderen dan wel het plaatsen van de borden A1 en A2 van bijlage 1 van het RVV 1990 –met onderborden- de maximumsnelheid te verhogen op diverse autosnelwegtrajecten, zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende bijlage 1.

II. te wijzigen het *verkeersbesluit ten behoeve van het in afwijking van de algemene maximumsnelheid van 130 km/h met ingang van 1 september 2012 tijdelijk verlagen naar een maximumsnelheid van 120 km/h op wegtrajecten onder beheer van het Rijk en het vervolgens verlagen van de maximumsnelheid naar dynamisch 130 km/h* (Verkeersbesluit Ib van 29 augustus 2012) en de daarbij behorende bijlage 1, in die zin dat:

- a. op het traject 110 (Links en Rechts) – A27, tussen km 13,8 (aansluiting Oosterhout, 19) en km 18,1 (aansluiting knooppunt Hooipolder) de ingangsdatum van de dynamische snelheid van 130 km/h wordt gewijzigd in: 24-12-2015;
- b. op het traject 111 (Links en Rechts) - A27, tussen km 43 (verzorgingsplaats Blommendaal) en km 50 (aansluiting Lexmond, 26) de ingangsdatum van de dynamische snelheid van 130 km/h wordt gewijzigd in: 24-12-2015;
- c. op het traject 112 (Links en Rechts) – A27 tussen km 24 (aansluiting Hank, 21) en km 31,7 (aansluiting Werkendam, 23) de ingangsdatum van de dynamische snelheid van 130 km/h wordt gewijzigd in: 24-12-2015;

III. te wijzigen het *verkeersbesluit ten behoeve van het in afwijking van de algemene maximumsnelheid van 130 km/h met ingang van 1 september 2012 tijdelijk verlagen naar een maximumsnelheid van 120 km/h, op wegtrajecten onder beheer van het Rijk* (Verkeersbesluit Ia van 29 augustus 2012) en de daarbij behorende bijlage 1, in die zin dat:

- a. Op het traject 104 (Links en Rechts) – A27, tussen km 4,9 (aansluiting Breda, 15) en km 13,8 (aansluiting Oosterhout, 19) de ingangsdatum van een permanente snelheid van 130 km/h wordt gewijzigd in: 24-12-2015;
- b. Op het traject 105 (Links en Rechts) – A27, tussen km 18,1 (aansluiting knooppunt Hooipolder) en km 24 (aansluiting Hank, 21) de ingangsdatum van een permanente snelheid van 130 km/h wordt gewijzigd in: 24-12-2015.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

1. Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WvW) moet een verkeersbesluit worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens, zoals deze genoemd zijn in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna

BABW), voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd. Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de Wvw, ben ik bevoegd dit besluit te nemen.

2. Doel

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 28 november 2011 (Tweede Kamer kamerstuk 32 646, nr. 13) aangegeven dat per 1 september 2012 de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland van 120 km/h naar 130 km/h zal worden verhoogd. Middels een besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna RVV 1990) is daaraan uitvoering gegeven. Het gewijzigde RVV 1990 is op 1 september 2012 in werking getreden.

Het uitgangspunt van het nieuwe snelhedenbeleid is: "130 km/h op de autosnelweg is de norm". Overall waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht.

Op de onderhavige wegtrajecten geldt een maximumsnelheid van 100 km/h, 120 km/h, respectievelijk overdag 120 km/h en in de avond en nacht 130 km/h. Nieuw uitgevoerd onderzoek naar de omgevingseffecten (geluid, lucht, natuur en verkeersveiligheid) heeft uitgewezen dat het niet langer noodzakelijk is deze uitzonderingen op de algemene maximumsnelheid van 130 km/h te handhaven. Hieronder wordt in paragraaf 3 aangegeven dat de omgevingseffecten voor de verhogingen van de maximumsnelheid op deze wegtrajecten naar 130 km/h, al dan niet alleen in de avond en nacht, geen belemmering vormen.

Besluiten II en III worden genomen omdat bij uitvoering van de verkeersbesluiten Ia en Ib van 29 augustus 2012 op de A27 tussen Breda en Gorinchem (trajectnummers 104, 110, 105 en 112) een situatie zou ontstaan met op korte afstand verschillende regimes voor de maximumsnelheid (130 km/h permanent en 130 km/h dynamisch). Bij nader inzien blijkt deze situatie niet gewenst. Daarom wordt de verhoging van de maximumsnelheid op het traject A27 Breda – Gorinchem (trajectnummers 104, 110, 105 en 112) uitgesteld totdat op het gehele traject een permanente maximumsnelheid van 130 km/h kan gelden.

Evenzo zou op de A27 tussen VZP Blommendaal – Everdingen een situatie ontstaan met op korte afstand verschillende regimes voor de maximumsnelheid (130 km/h permanent en 130 km/h dynamisch). Ook deze situatie is niet gewenst. Daarom wordt de verhoging van de maximumsnelheid op het traject A27 VZP Blommendaal – Lexmond (trajectnummer 111) uitgesteld totdat op het gehele traject Blommendaal - Everdingen een permanente maximumsnelheid van 130 km/h kan gelden.

3. Omgevingseffecten besluit I

3.1. Geluid

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Geluid. Hiervoor is het volgende rapport 'Rapport M.2014.0772.01.R002 Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2014 7 trajecten [september 2014, DGMR] verschenen, welke is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Algemeen

Voor het onderdeel geluid wordt uitgegaan van het wettelijke regime van hoofdstuk 11 Wet milieubeheer (Wm). Hoofdstuk 11 Wm en onderliggende regelgeving is per 1 juli 2012 van kracht. Met de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 Wm worden geluidproductieplafonds ingevoerd voor wegen in het beheer van het Rijk, die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart. De geluidproductieplafonds geven de geluidproductie aan die een rijksweg maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden van de weg gelegen referentiepunten. Het Rijk is, als beheerder van de rijksweg, verplicht om de geluidproductieplafonds na te leven. Indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds zal het Rijk moeten bezien of ze kunnen worden nageleefd door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen of door het voeren van een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds.

Geluidonderzoek

Uit akoestisch onderzoek, verricht door het adviesbureau DGMR in Den Haag, in opdracht van Rijkswaterstaat, en neergelegd in het rapport 'Rapport M.2014.0772.01.R002 Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2014 7 trajecten' is gebleken dat de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h geen overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds met zich meebrengt op referentiepunten gelegen langs de onderzochte wegtrajecten. In de bijlagen bij het akoestisch onderzoek is het verschil tussen de geldende geluidproductieplafonds en de geluidproductie in 2014 (inclusief snelheidsverhoging) inzichtelijk gemaakt.

Op basis van de akoestische onderzoeken wordt geconcludeerd dat de verhogingen van de maximumsnelheid mogelijk zijn. De hierboven aangeduide akoestische onderzoeken en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop conclusies zijn getrokken. Deze stukken zijn in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

3.2. Lucht

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Lucht. Hiervoor is het rapport 'Harmonisatie onderzoek 130 km/h - Effecten op luchtkwaliteit' [23 september 2014, Tauw] verschenen, welke is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Mede door succesvol (bron)beleid is de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen jaren sterk verbeterd, ook langs autosnelwegen. Door het schoner worden van auto's neemt de wegbijdrage van het wegverkeer in de totale emissies steeds verder af. Daarnaast volgde reeds uit de kaartbeelden en de rapportages, opgesteld in het kader van het Milieuonderzoek Uitrol 130 km/h Fase 2 (Rijkswaterstaat, november 2011), dat op de voornoemd wegtraject de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) niet worden overschreden bij een maximumsnelheid van 130 km/h. Ook uit de onderzoeken naar de effecten op luchtkwaliteit blijkt dat met de snelheidsverhoging nog altijd ruim onder de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt gebleven.

De luchtkwaliteit (het voldoen aan de normen en het effect van maatregelen) wordt vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) jaarlijks gemonitord. Overigens worden de effecten van de maximumsnelheid verwerkt in de Monitoringstool, het landsdekkende rekenmodel van het NSL. Met dit rekenmodel wordt jaarlijks de verplichte NSL-monitoring uitgevoerd, waarmee wordt gewaarborgd dat de doelstellingen van het programma tijdig en blijvend worden gehaald.

Op basis van de uitgevoerde milieuonderzoeken wordt geconcludeerd dat de verhogingen van de maximumsnelheid mogelijk zijn. De hierboven aangeduide onderzoeken met betrekking tot luchtkwaliteit en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop conclusies zijn getrokken. Deze stukken zijn in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

3.3. Natuur

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Natuur. Hiervoor zijn de volgende rapporten (Natuurtoets snelheidsverhoging 130 km/uur) verschenen, welke zijn in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

- Beoordeling mogelijke effecten voor Natura 2000-gebied Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein, Traject A12 Gouwe-Woerden; juli 2014, Grontmij
- Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken van Beschermd natuurmonument Moerasterreinen langs de Bijleveld, Traject A12 Woerden-De Meern; juli 2014, Grontmij
- Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken van Beschermd natuurmonument Meeuwenkampje, Traject A12 Maarsbergen-Veenendaal; juli 2014, Grontmij
- Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken 7 Beschermd natuurplekken 't Gooi, Traject A27 Eemnes-Eemmeer; juli 2014, Grontmij

3.3.1 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (Ffw) is gericht op de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten. De wet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot 'nieuwe activiteiten' die leiden tot aantasting, opzettelijke verontrusting of verstoring van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid zijn hierbij potentieel relevante aspecten.

Gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van dit besluit en het ontbreken van piekgeluiden is er geen sprake 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 Ffw achterwege blijven.

Op Weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhogingen vergt en derhalve kan een beoordeling van effecten van de snelheidsverhogingen op deze gebieden achterwege blijven. Hierbij verdient opmerking dat gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1dB) als gevolg van de verhogingen van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten.

3.3.2 Ecologische Hoofdstructuur

Ingevolge de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gaat geen externe werking uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aangezien er geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van EHS gronden aan de orde is, kan een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden achterwege blijven.

3.3.3 Natuurbeschermingswet 1998

Doel van de Natuurbeschermingswet 1998 is het geven van wettelijke bescherming aan terreinen en wateren met bijzondere natuur- en landschapswaarden, waaronder Natura 2000-gebieden, alsmede Beschermde natuurmonumenten. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn zijn of nog worden aangewezen. Voor beide gebieden geldt het beschermingsregime op grond van met name artikel 6 van de Habitatrichtlijn, waaraan met de Nbwet 1998 uitvoering is gegeven. De (ontwerp) aanwijzingsbesluiten van de Natura 2000-gebieden bevatten daartoe onder meer een lijst van soorten en/of habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen. Voor al deze natuurwaarden gelden instandhoudingsdoelstellingen. De essentie van het beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden is dat het halen of behouden van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht.

De relevante natuurtoetsen zijn toegevoegd. Deze betreffen de A12 en de A27. Hieruit blijkt dat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en Beschermde natuurmonumenten zijn uitgesloten.

3.4. Verkeersveiligheid

Het huidige autosnelwegennet is, behoudens enkele snelwegen in een stedelijke omgeving, ontworpen en ingericht op basis van een snelheid van 120 km/h. Achterliggende gedachte hiervan is dat bestuurders met deze snelheid de betreffende weg veilig en comfortabel kunnen berijden. Uit onderzoek is gebleken dat op autosnelwegen, en ook op de in dit verkeersbesluit beschouwde wegtrajecten (bijlage 1), de maximumsnelheid zonder bezwaar naar 130 km/h kan worden gebracht. Zie daarvoor het rapport '*De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid*', van de TU Delft van 27 november 2011. Dit rapport is ook terug te vinden op www.platformparticipatie.nl.

4. Omgevingseffecten besluiten II en III

M.b.t. de onder II en III genoemde besluiten zijn geen nadelige omgevingseffecten te verwachten, omdat hier sprake is van een uitstel van snelheidsverhoging.

5. Belangenafweging

Gelet op het hiervoor onder 2 aangegeven beleid en het gegeven dat er geen knelpunten ontstaan met betrekking tot verkeersveiligheid of natuur en met inachtneming van de normen voor luchtkwaliteit en de geluidproductieplafonds (hetgeen geconcludeerd kan worden uit de resultaten van de onderzoeken naar omgevingseffecten onder 3), kan op het de wegtrajecten als bedoeld in het dictum onder I, de maximumsnelheid worden verhoogd, zoals aangegeven in bijlage 1 en kan tevens de ingangsdatum van de onder II en III genoemde wegtrajecten worden uitgesteld.

6. Gevolgde procedure

Dit verkeersbesluit volgt de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van donderdag 2 oktober 2014 en ligt ter inzage vanaf vrijdag 3 oktober 2014. Belanghebbenden kunnen tot en met 13 november 2014 zienswijzen indienen.

Verder is overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg gepleegd met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, die kan instemmen met de maatregel.

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

mr. ing. J.H. Dronkers

MEDEDELINGEN

Inzien stukken

Het ontwerp-verkeersbesluit met bijlage ligt vanaf 3 oktober 2014 ter inzage op de volgende kantoren van Rijkswaterstaat, op werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 16.00 uur:

Midden-Nederland, Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht en Zuiderwagenplein 2, 8224 AD Lelystad;
West-Nederland Noord, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem;
West-Nederland Zuid, Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam;
Zuid-Nederland, Zuidwal 58, 5211 JK 's-Hertogenbosch;

Het ontwerp-verkeersbesluit kan ook worden gedownload via www.platformparticipatie.nl.

Reageren

Belanghebbenden tot en met 13 november 2014 schriftelijk of mondeling zienswijzen naar voren brengen omtrent het ontwerp-verkeersbesluit.

Uw schriftelijke reactie kunt u sturen naar

Directie Participatie
Ontwerp-verkeersbesluit A4, A12, A20, A27 en A59
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG.

Stichtingen en verenigingen worden verzocht bij hun reactie een exemplaar van de statuten mee te zenden.

Mondeling kunt u reageren bij het Directie Participatie, telefoon 070-4569602.

De Directie Participatie bundelt alle reactie en stuurt deze naar de Minister van Infrastructuur en Milieu. Mede op basis van deze ingebrachte zienswijzen neemt de Minister een definitief besluit.

Nadere informatie

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met de Directie Participatie, telefoon 070-4569602. Voor overige vragen en/of nadere informatie kunt u bellen met het gratis informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-8002 of kijken op www.rijkswaterstaat.nl.

BIJLAGE 1

Overzicht trajecten bij ontwerp-verkeersbesluit 'Verhoging van de maximumsnelheid op delen van de autosnelwegen A4, A12, A20, A27 en A59'
1 oktober 2014

Trajectnr	Weg	Richting	Van km	aansluiting/ knooppunt	Tot km	aansluiting/ knooppunt	Snelheid nu	Snelheid na uitvoering besluit	Uiterlijke datum uitvoering gereed	Gemeenten
101	4	R en L	8,5	Schiphol	10,4	KP de Hoek	120	130	19-dec-14	Haarlemmermeer
271	12	R en L	16	Zoetermeer (7)	17,6	Bleiswijk (8)	120	120 – 130 avond/nacht	19-dec-14	Zoetermeer
221 (deel)	12	R	33	Reeuwijk (12)	54,7	De Meern (15)	120	130	19-dec-14	Gouda, Bodegraven-Reeuwijk, Woerden, Utrecht
322	20	R en L	11	N213	21	Vlaardingen West (8)	120 - 130 avond/nacht	130	19-dec-14	Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland, Westland
338+340	59	R en L	149,1	Verzorgingsplaats De Lucht	157,4	KP Paalgraven	120 – 130 avond/nacht	130	19-dec-14	Bernheze, Oss
330 (deel)	12	R en L	72,7	Driebergen (20)	91,4	Veenendaal (23)	100 en 120 - 130 avond/nacht	130	29-mrt-15	Utrechtse Heuvelrug, Woudenburg, Renswoude, Veenendaal
332+323	27	R en L	97,5	KP Eemnes	119,0	KP Almere	120 – 130 avond/nacht	130	1-jul-16	De Bilt, Hilversum, Laren, Eemnes, Blaricum, Almere

Nota van Antwoord

Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Verhoging van de maximumsnelheid op delen van de autosnelwegen A4, A12, A20, A27 en A59.

Datum 15 december 2014
Status DEFINITIEF

Colofon

Uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Datum 15 december 2014

Status DEFINITIEF

Versienummer 1.2

Inhoudsopgave

Inleiding en leeswijzer, 5

Zienswijzen en antwoorden, 7

Verklarende woordenlijst, 59

Inleiding en leeswijzer

Inleiding

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 28 november 2011 (Tweede Kamer kamerstuk 32 646, nr. 13) aangegeven dat per 1 september 2012 de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland van 120 km/h naar 130 km/h zal worden verhoogd. Middels een besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna RVV 1990) is daaraan uitvoering gegeven. Het gewijzigde RVV 1990 is op 1 september 2012 in werking getreden.

Het uitgangspunt van het nieuwe snelhedenbeleid is: "130 km/h op de autosnelweg is de norm". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht.

Op de onderhavige wegtrajecten geldt een maximumsnelheid van 100 km/h, 120 km/h, respectievelijk overdag 120 km/h en in de avond en nacht 130 km/h. Nieuw uitgevoerd onderzoek naar de omgevingseffecten (geluid, lucht, natuur en verkeersveiligheid) heeft uitgewezen dat het niet langer noodzakelijk is deze uitzonderingen op de algemene maximumsnelheid van 130 km/h te handhaven. Hieronder wordt in paragraaf 3 aangegeven dat de omgevingseffecten voor de verhogingen van de maximumsnelheid op deze wegtrajecten naar 130 km/h, al dan niet alleen in de avond en nacht, geen belemmering vormen.

Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van donderdag 16 oktober 2014. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 17 oktober tot en met 27 november 2014 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Participatie. Op het voornemen zijn 13 zienswijzen binnengekomen. In deze Nota van Antwoord zijn alle zienswijzen gecategoriseerd naar thema en voorzien van een antwoord.

Belanghebbendentoets

Het verkeersbesluit is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Op grond van deze afdeling hebben *belanghebbenden* de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Wie als belanghebbende kan worden aangemerkt, wordt bepaald door artikel 1:2 Awb, dat stelt dat een belanghebbende bij een bijzonder, individueel belang dient te hebben, dat zich in voldoende mate onderscheidt van anderen. Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Awb wordt onder een belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

Omwille van een transparante en informatieve aanpak, is ervoor gekozen om alle zienswijzen, voorzover tijdig ingediend, van een 'standpunt bevoegd gezag' te voorzien. Er zij op gewezen, dat insprekers rekening dienen 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 en, zo dit niet het geval is, het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard en dus niet inhoudelijk wordt behandeld.

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. Insprekers 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, voorzover tijdig ingediend, van een 'standpunt bevoegd gezag' te voorzien.

Leeswijzer

In deze Nota van Antwoord zijn de zienswijzen die op het ontwerp-verkeersbesluit zijn ingediend en de antwoorden daarop ingedeeld per inspreker.

Iedere zienswijze is door de Directie Participatie voorzien van een registratienummer, vanwege de bescherming van de privacy van de indieners.

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

1 Zienswijzen en antwoorden

Zienswijze 1

Betreft A12.

Trek de permanente 130 aub door naar Ede (nu: dynamisch 130) en, na de verbreding, naar Grijsoord (nu: 120). Dit geeft een veel consistenter wegbeeld. Het korte traject bij Ede wordt met deze planning als enige nog een stuk met dynamische maximum snelheid, en in combinatie met de spitsstroken gelden er hier dan 3 snelheidsregimes op een klein stukje snelweg, ingeklemd tussen 2 en 1 snelheidsregime (130-100 voor Driebergen - Veenendaal en 120 voor Ede - Grijsoord). Dit is onoverzichtelijk, niet logisch en simpelweg irritant voor de weggebruiker.

Antwoord

Het uitgangspunt van het maximumsnelhedenbeleid is 130 km/h, tenzij dit vanwege milieunormen of de verkeersveiligheid niet mogelijk is. Omdat een snelle wisseling van snelheidsregimes inderdaad onwenselijk is, wordt eens per half jaar bezien op welke wegtrajecten de maximumsnelheid –permanent dan wel dynamisch- verhoogd kan worden. Met name door het schoner en stiller worden van het autoverkeer zijn er steeds weer wegvakken die hiervoor in aanmerking komen. Op die manier wordt het gewenste consistente wegbeeld geleidelijk bereikt.

Ter plaatse van de spitsstroken –indien geopend- zal echter een maximumsnelheid van 100 km/h blijven gelden. Dit vanwege de mindere breedte van deze stroken en het daaraan verbonden veiligheidsrisico.

Zienswijze 2

Betreft A59 ter hoogte van de verzorgingsplaats De Geffense Barrière.

2.1 – Geluidberekeningen referentiepunten

Inspreker ondervindt nu al overlast van de snelweg. Vooral de geluidsoverlast is storend. Dat geldt vooral overdag, wanneer inspreker in zijn tuin verblijft. Juist in de dag periode wilt u de snelheid laten toenemen.

De geluidseffecten van de snelweg heeft u vastgesteld aan de hand van een berekeningsmodel. Inspreker kent niet de input van het model, maar zoals elk model wil het een benadering zijn van de werkelijkheid. In elk geval zal de verkeersintensiteit een van de input factoren zijn. In bijlage 6.1. van het ontwerp-verkeersbesluit worden de uurintensiteiten gegeven. Voor de woning van inspreker zijn daarbij naar de meetpunten 711 en 724 van de noordelijke rijbaan en 712 en 723 van de zuidelijke rijbaan relevant. Uit de bijlage maakt hij op dat bij meetpunt 711 geen middelzware en zware voertuigen passeren. Bij 724 passeren geen lichte motorvoertuigen. De meetpunten 712 en 723 geven een zelfde beeld. Inspreker kan daarvoor geen verklaring bedenken, anders dat de gegevens onjuist zijn en daardoor ook de resultaten van de geluidsberekeningen. In werkelijkheid rijden alle voertuigen op beide rijbanen.

Ten opzichte van de woonlocatie van inspreker twijfelt inspreker zeer sterk aan de nauwkeurigheid van het model en dus ook aan de juistheid van de output. De woning van inspreker bevindt zich bij GPP punt 7811. DGMR berekent voor dit punt, met het rekenmodel, een verhoging van 0,3 dB. Bij de tolerantie van de geluidstoename wordt uitgegaan van het geluidsproductieplafond in dB. Waarom is dat plafond voor de woning van inspreker, referentiepunt 7811, 0,3 dB hoger dan het ernaast gelegen referentiepunt 7810? Inspreker vraagt om toe te lichten welk effect het model toekent aan de aarden wal, welke royaal om de verzorgingsplaats "De Geffense Barrière" ligt. Deze wal is gelegd om de parkeerplaats aan het oog van de omwonenden te onttrekken. Uit de waarnemingen van inspreker is het effect van deze wal op het geluidsniveau praktisch nihil omdat de wal te ver van de geluidsbron (A59) ligt.

Antwoord

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 2014 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 voor 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.

Met betrekking tot bijlage 6.2.1. van het akoestisch onderzoek op referentiepunten, behorende bij het concept-verkeersbesluit: uw conclusie dat "in werkelijkheid alle voertuigen op beide rijbanen rijden" is juist.

Op dit deel van de A59 is in de uitgangssituatie echter sprake van een dynamisch wegvak. Dat wil zeggen in de dagperiode een snelheid van 120 km/uur en in de avond- en nachtperiode 130 km/uur. Aangezien het rekenmodel maar 1 snelheid

aankan is er gekozen voor een aparte rijlijn voor de dagperiode en een voor de avond-/nachtperiode, waardoor er in bijlage 6.2.1. en de tabel Overzicht Urintensiteiten 2 rijlijnen per rijrichting zijn vermeld.

In de tabel Overzicht Urintensiteiten van bijlage 6.2 zijn helaas de koppen van de tabel omgedraaid. In de rij met 'Lichte motorvoertuigen', 'Middelzware motorvoertuigen' en 'Zware motorvoertuigen' had moeten staan: 'Dag', 'Avond' en 'Nacht'. En in de rij daaronder met 'Dag', 'Avond' en 'Nacht' had moeten staan: 'Lichte motorvoertuigen', 'Middelzware motorvoertuigen' en 'Zware motorvoertuigen'. Het moet dus zijn:

- Kolom 1: dagperiode en lichte motorvoertuigen
- Kolom 2: dagperiode en middelzware motorvoertuigen
- Kolom 3: dagperiode en zware motorvoertuigen
- Kolom 4: avondperiode en lichte motorvoertuigen
- Kolom 5: avondperiode en middelzware motorvoertuigen
- Kolom 6: avondperiode en zware motorvoertuigen
- Kolom 7: nachtperiode en lichte motorvoertuigen
- Kolom 8: nachtperiode en middelzware motorvoertuigen
- Kolom 9: nachtperiode en zware motorvoertuigen

Deze onvolkomenheid geldt niet alleen voor de verkeerscijfers van de A59, maar ook voor de overzichten van de urintensiteiten voor de andere trajecten. In de berekeningen is uitgegaan van de juiste urintensiteiten. De omwisseling van de kolomaanduidingen heeft dus geen effect op de eindresultaten.

De eerste drie kolommen van de rijlijnen 711/712 betreffen dus de dagperiode (en hebben een intensiteit) en de volgende 6 kolommen betreffen de avond- en nachtperiode (zonder een intensiteit). Andersom geldt dat de eerste drie kolommen van de rijlijnen 723/724 de dagperiode (zonder intensiteit) betreffen en de volgende 6 kolommen de avond- en nachtperiode (met wel een intensiteit). De rijlijnen 711 en 724 samen representeren de noordelijke rijlijn gedurende de gehele etmaalperiode en de rijlijnen 712 en 723 de zuidelijke rijlijn gedurende de gehele etmaalperiode.

Zoals in hoofdstuk 4.3 van het rapport vermeld staat is voor de modelberekeningen uitgegaan van de gegevens die zijn gebruikt voor het maken van het Nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen 2013. In de rekenmodellen met de snelheidsverhoging zijn alle gegevens gelijk gebleven, maar zijn alleen de snelheden en de intensiteiten veranderd, voor zover dit van toepassing is. Het peiljaar is 2014.

Overeenkomstig de wettelijke bepalingen dienen alle (bron)gegevens uit het Geluidregister in de berekeningen van de geluidproductie in de referentiepunten te worden gehanteerd. De door u aangehaalde aarden wal, welke royaal om de verzorgings-plaats "De Geffense Barrière" ligt, is niet opgenomen in het Geluidregister, zodat het geluidreducerend effect van deze wal niet in de berekeningen is meegenomen.

In naast elkaar gelegen referentiepunten kunnen andere rekenuitkomsten ontstaan doordat de input voor de berekeningen niet exact gelijk is. Zoals blijkt uit de tabel Overzicht resultaten traject A59 Verzorgingsplaats De Lucht – knooppunt Paalgraven (Pagina 2/4 van bijlage 6.5) bedraagt het verschil tussen referentiepunt 7810 en 7811 niet 0,3 dB maar slechts 0,1 dB.

2.2 – Geluidberekeningen verzorgingsplaats

In het verleden heeft RWS ook berekeningen uit laten voeren van de geluidsoverlast van de verzorgingsplaats en toen bleek dat er een 4 m hoge

wand van 25 lang geplaatst moest worden om het geluid van koelwagens te dempen. In de praktijk blijkt echter die plaats achter deze wand door de eerste de beste vrachtwagen te worden ingenomen en moet een koelwagen elders op de verzorgingsplaats een parkeerplek gebruiken. Van enig effect is daardoor geen sprake. Ook nu is de vraag of de geluidsproductie van de verzorgingsplaats is meegenomen in de berekeningen, zoals uitgevoerd in het akoestisch onderzoek? De A59 heeft richting het westen vanaf de afslag Heesch, Oss West een dalende helling. Dit heeft naar de waarneming van inspreker ook een effect op de geluidsverspreiding. Inspreker vraagt zich af of het model daar ook rekening mee houdt.

Antwoord

Overeenkomstig de wettelijke bepalingen dienen alle gegevens uit het Geluidregister in de berekeningen van de geluidbelastingen in de referentiepunten, ter toetsing aan de GPP's, te worden gehanteerd. In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) is geregeld dat langs auto(snel)wegen gelegen parkeerplaatsen, tankstations en bushalteplaatsen geen deel uit maken van de auto(snel)weg. Bij de vaststelling van de geluidproductieplafonds en de berekening van de heersende geluidproductie in 2014 is dus geen rekening gehouden met geluidproductie door verkeer op verzorgingsplaatsen. Daarnaast heeft dit besluit alleen betrekking op de rijksweg (A59) en zorgt het niet voor een veranderende toestroom van verkeer op de verzorgingsplaats. In de belangenafweging is verder dus ook geen rekening gehouden met geluid afkomstig van de verzorgingsplaats.

De berekeningen worden, overeenkomstig de wettelijke bepalingen (bijlage V van het reken- en meetvoorschrift RMG2012), uitgevoerd met een gevalideerd rekenprogramma. Het betreft een vereenvoudiging van een bijlage III berekening, waarbij onder andere de hellingcorrectie niet wordt toegepast. Overigens zou toepassing van een hellingcorrectie niet tot een andere beoordeling hebben geleid, omdat die dan zowel voor de situatie met dynamische snelheden (overdag 120 en 's nachts 130 km/h) als voor de situatie met 130 km/h gedurende de gehele etmaalperiode zou worden toegepast.

2.3 – Geluidberekening vs meten

Samenvattend twijfelt inspreker sterk aan de berekeningen. Zowel wat betreft het huidige niveau als ook aan de waarde van het niveau bij een maximum snelheid van 130 km/u. Inspreker stelt het op prijs, wanneer RWS het geluidsniveau wil meten tegen de oost-, zuid- en westgevel van mijn woning. Die waarden dienen als uitgangspunt te worden genomen voor de te berekenen geluidstoename als gevolg van de voorgestelde snelheidsverhoging. Als er dan geen sprake is van een bovenwettelijk geluidsniveau zal inspreker zijn bezwaar tegen de voorgenomen snelheidsverhoging intrekken. Indien het geluidsniveau wel boven het geluidproductieplafond uitkomt dan is het voorstel van inspreker om de 100 km grens westelijk te verplaatsen tot aan de afslag Heesch, Oss West.

Inspreker verneemt de reactie op zijn zienswijze. Wanneer het berekeningsmodel met enkele waarnemingen, bij de woning van inspreker, wordt gevalideerd, stelt inspreker dat bijzonder op prijs. Inspreker wordt graag van een meting vooraf op de hoogte gebracht.

Antwoord

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 2014 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. 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 RIVM voert daarnaast continu metingen uit, waarmee de rekenmodellen worden gevalideerd. De resultaten van deze metingen worden gerapporteerd in het jaarlijkse nalevingsverslag. Mochten de metingen daartoe duidelijke aanleiding geven, dan zal het Reken- en meetschrift worden gewijzigd.

2.4 - Procedure

Inspreker neemt aan dat de snelheidsverandering niet wordt doorgevoerd voordat alle zienswijzen zijn afgehandeld en eventuele aanpassingen zijn doorgevoerd.

Antwoord

In het voorgenomen besluit tot verhoging van de maximumsnelheid zijn alle zienswijzen meegewogen. Alle aangedragen punten zijn beoordeeld en hebben niet geleid tot een aanpassing van het ontwerpbesluit.

Zienswijze 3

Betreft A20.

3.1 - Verkeersveiligheid

De verkeerssituatie op de A20 tussen Maassluis-West en Vlaardingen wijkt sterk af van veel andere trajecten waar een maximum snelheid van 130 km/h geldt. Inspreker benoemt per onderwerp de specifieke kenmerken van dit wegvak.

Drukke op de A20 overdag

De A20 vormt een belangrijke verbinding tussen het Westland, Rotterdam en het havengebied. Het kenmerkt zich door een groot aantal vervoersbewegingen en een relatief groot aandeel vrachtverkeer (15-20%). In de dagperiode (9.00-15.00) ligt het aandeel vrachtverkeer zelfs ruim boven de 30%. Uit verkeerstellingen blijkt verder dat overdag de verkeersintensiteit ook buiten de spits hoog blijft. Een snelheid van 130 km/h is in de praktijk overdag dan ook nauwelijks haalbaar. Het verhogen van de snelheid naar 130 km/h leidt tot grotere snelheidsverschillen en meer onbegrip tussen weggebruikers onderling. Het rijgedrag van de weggebruikers zal hierdoor negatief worden beïnvloed.

Knelpunten in de spitsperioden

In de spitsperioden is er door drukke regelmatig sprake van filevorming op de afritten van de A20 en de N213 naar Westerlee. Een hogere snelheid op de A20 in de dagperioden vergroot de kans op verkeersongevallen. Bovendien wordt de ernst van deze ongevallen vergroot. De dalende trend in het aantal verkeersongevallen op de A20 is sinds de eerdere verhoging van de maximum snelheid in 2012 omgebogen en weer stijgend. De voorlopige cijfers van 2014 (14 ongevallen) wijzen ook op een toename van het aantal verkeersongevallen op de A20 tussen Maassluis-West en Vlaardingen. Een verdere verhoging van de maximum snelheid in de dagperiode leidt op dit wegvak aantoonbaar tot meer en ernstiger ongevallen en is daarom in de ogen van inspreker onverantwoord.

Korte in- en uitvoeger afrit 7 oost

De toe- en afritten aan de oostzijde van A20 afrit 7 (Maassluis/Maasland) zijn met respectievelijk 250 meter en 180 meter korter dan de publicatie "Kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling 130 km/uur" (Arcadis, 31 oktober 2011) aangeeft. De lengte kan binnen de beschikbare ruimte niet worden uitgebreid door het te smalle profiel van de brug over de Boonervliet. Door de hellingen in de toe- en afritten ligt de versnelling of vertraging van de voertuigen lager dan gebruikelijk. Weggebruikers voegen hier met onvoldoende snelheid in en remmen onvoldoende af om veilig uit te voegen. Bij 130 km/h is de vereiste lengte van toe- en afritten ongeveer 60 meter langer. Bij deze korte toe- en afritten in combinatie met een hogere maximum snelheid groeien de snelheidsverschillen en neemt de kans op ongevallen toe.

Veel overgangen in snelheid

De A20 is niet vergelijkbaar met de continue langeafstandsverbindingen buiten de randstad, waar de afstanden tussen de aansluitingen groot zijn en de intensiteiten relatief laag. De A20 kenmerkt zich door een groot aantal aansluitingen en verschillen in maximumsnelheden op relatief korte afstand. Binnen 20 kilometer bevinden zich 10 aansluitingen en 3 verkeersknooppunten. De maximum snelheid wisselt maar liefst 7 keer (100-120-100-90-100-80-100). Het weggedeelte van de A20 tussen

Maassluis-West en Vlaardingen wordt aan weerszijden begrensd door wegvakken met een maximumsnelheid van 100km/u. Een overgang in maximumsnelheid van maar liefst 30 km/h geeft veel onduidelijkheid aan de weggebruiker en leidt tot een onrustig verkeersbeeld bij de overgangen. Bovendien leidt dit tot stijging van de uitstoot van CO₂.

Werkzaamheden aan beide uiteinden van het wegvak
Op dit moment vinden er nog grootschalige werkzaamheden plaats aan beide uiteinden van de A20 tussen Maassluis en Vlaardingen. Nabij Westerlee werkt de provincie Zuid-Holland nog volop aan de realisatie van een nieuw verkeersplein. Op het Kethelplein vinden werkzaamheden plaats voor de realisatie van de A4 Delft-Schiedam. Bij beide werkzaamheden is sprake van een aangepaste verkeerssituatie met verlaagde snelheden en een gewijzigde verkeersafwikkeling. Deze situaties blijven in ieder geval tot eind 2015 in stand. Een snelheidsverhoging op het aanvoerende wegvak leidt gedurende deze periode tot een stijging van veiligheidsrisico's voor de wegwerkers en weggebruikers.

Antwoord

Drukke op de A20 overdag

Het feit dat het aandeel van het vrachtverkeer relatief hoog is, wil niet zeggen dat daarmee de verkeersonveiligheid toeneemt bij verhoging van de maximum snelheid. Het is gebleken dat de verhoging van de snelheid op de rechter rijstrook lager is dan op de linker rijstrook, juist vanwege de aanwezigheid van het vrachtverkeer. Het blijkt ook dat het vrachtverkeer met name in de drukke periodes ervoor zorgt dat de gemiddelde snelheid lager wordt. Dat betekent dat het effect op de verkeersonveiligheid bij verhoging van de maximum snelheid zeer beperkt zal zijn. Ik deel dan ook niet de conclusie dat het rijgedrag negatief zal worden beïnvloed bij verhoging van de maximum snelheid. Uit het onderzoek (kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling) waar in de zienswijze naar wordt verwezen blijkt bovendien niet dat dit wegvak een onacceptabel hoog risico heeft ten aanzien van de verkeersveiligheid. (Zie daarvoor de bijlage met de KE1-factor en de KE2-factor uit het genoemde rapport). Er is wel sprake van een verhoogd risico, ook om redenen die in de zienswijze genoemd worden, maar dit risico is niet zodanig hoog dat er geen sprake kan zijn van verhoging van de maximum snelheid.

Knelpunten in de spitsperiode

Vanwege de invoering van de nieuwe maximum snelheid wordt er extra aandacht besteed aan de oorzaak van de ongevallen. Uit deze onderzoeken is tot nog toe niet gebleken dat er een verhoogd risico is van verkeersongevallen, laat staan dat er sprake zou zijn van een onverantwoorde stijging van de verkeersongevallen. Het karakter van dit wegvak is niet zodanig anders dan andere wegvakken dat dat aanleiding zou zijn om de maximum snelheid niet te verhogen. Zie daarvoor ook de veiligheidsclassificatie in het rapport kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling.

Korte in- en uitvoeger afrit 7 oost

Afwijkende situaties in een weg zijn in de regel geen directe aanleiding om snelheidsmaatregelen te nemen. Bovengenoemde situaties doen zich op een aantal plaatsen voor in het hoofdwegennet. En als de middelen reeds aanwezig zijn om een waarschuwing te geven (denk bijvoorbeeld aan verkeerssignalering) zullen die vaak worden ingezet, maar er worden geen speciale maatregelen of extra voorzieningen voor getroffen. Rijkswaterstaat gaat ervan uit dat de weggebruiker zijn of haar verkeersgedrag aanpast aan de lokale omstandigheden die zich voordoen. In de regel betekent dat voor de weggebruiker het aanpassen van de snelheid.

Veel overgangen in snelheid

De minister streeft ernaar om het aantal snelheidswisselingen zo klein mogelijk te houden. Daar zal in de komende jaren versterkt op worden ingezet. Het belangrijkste uitgangspunt daarbij is dat de maximum snelheid op zoveel mogelijk plaatsen van het hoofdwegennet 130 km/h is. De maximum snelheid op dit wegvak past in dat streven.

Werkzaamheden aan beide uiteinden van het wegvak

Bij wegwerkzaamheden worden – naast de landelijke voorschriften voor wegafzettingen – zoveel mogelijk de lokale omstandigheden in acht genomen. Dat is ook op deze beide lokaties het geval. Het verhogen van de maximumsnelheid heeft daar geen invloed op.

3.2 - Toekomstvastheid

Op dit moment werkt u aan de MER voor de mogelijke realisatie van de Blankenburgverbinding ten westen van Vlaardingen. In de plannen krijgt de Blankenburgverbinding met een knooppunt een nieuwe aansluiting op de A20 tussen Maassluis en Vlaardingen. In de plan-MER voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding wordt uitgegaan van een maximum snelheid van 100 km/h. Het ontwerp-verkeersbesluit is niet in overeenstemming met de plan-MER 'Nieuwe Westelijke Oeververbinding'. Welk verband ziet u tussen de inhoud van de plan-MER 'Nieuwe Westelijke Oeververbinding' en het ontwerp-verkeersbesluit 'Verhoging van de maximumsnelheid A4, A12, A20, A27 en A59'? Het verhogen van de maximumsnelheid op de A20 lijkt, in dit licht bezien, een weinig zinvolle en weinig duurzame maatregel.

Antwoord

In het Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding is uitgegaan van de feitelijke snelheid die op het moment van het opstellen van deze Plan-MER van kracht was. Deze was vanaf september 2012 120 km/u overdag en 130 km/u in de avond en nacht. Voor de Blankenburgverbinding zelf wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u.

De besluitvorming t.a.v. de maximumsnelheid op de A20 en het project Blankenburgverbinding verloopt separaat. De tijdlijn tussen deze 2 besluiten loopt sterk uiteen. Een openstelling van de Blankenburgverbinding is pas rond 2022 te verwachten.

Ik wil daarom nu een besluit nemen om de maximumsnelheid op het traject A20 Vlaardingen-West tot Maasdijk te verhogen naar 130 km/h voor het gehele etmaal. Te zijner tijd zal, afhankelijk van het verkeersontwerp en de effecten van de Blankenburgverbinding, bezien worden welke maximumsnelheid wordt gehanteerd op het traject van de A20 tussen Vlaardingen-west en de aansluiting tussen A20 en Blankenburgverbinding.

3.3 - Geluid en stiltegebied

Grote delen van het veenweidegebied ten noorden van de A20 zijn door de provincie Zuid-Holland aangewezen als stiltegebied. In dit gebied gelden sterke beperkingen ten aanzien van ontwikkelingen en activiteiten. Ook geldt een geluidnorm van 40 dB(A) om ruimte te geven aan gebiedseigen geluiden en de ontwikkeling van fauna. Op dit moment grenst de 40dB(A) contour van wegverkeer op de A20 aan het stiltegebied nabij Vlietlanden. Door de snelheidsverhoging op de A20 wordt de grens van 40dB(A) (etmaalwaarde) in de geluidcontour rondom de A20 verder opgerekt en overschrijdt deze de grens van het stiltegebied Midden-Delfland. Dit betekent een verdere aantasting van natuur en recreatie in Midden-Delfland. Dit is voor inspreker volstrekt onacceptabel.

Antwoord

In de milieuverordening van de Provincie Zuid-Holland zijn specifieke verboden opgenomen aangaande stiltegebieden. Zo is het bijvoorbeeld verboden een toestel te gebruiken waardoor de ervaring van de natuurlijke geluiden kan worden verstoord of om met een waterscooter te varen.

Naast de specifieke verboden kent de milieuverordening een algemene zorgplicht voor gedragingen in milieubeschermingsgebieden (art. 5.5.1). Deze zorgplicht houdt in dat schadelijke handelingen zoveel mogelijk achterwege worden gelaten. Indien dat redelijkerwijs niet kan worden gevergd dienen maatregelen te worden getroffen om de schade te voorkomen, beperken of ongedaan te maken. De geluidnorm van 40 dB(A) die in de zienswijze wordt genoemd is niet in de milieuverordening opgenomen.

Het verkeersbesluit leidt niet tot activiteiten waarmee de specifieke verboden worden overtreden.

De toename van geluid in het stiltegebied als gevolg van de snelheidsverhoging is zeer beperkt. Dit kan niet gekwalificeerd worden als schade in de zin van de provinciale milieuverordening die voorkomen of beperkt moet worden. De Minister heeft dan ook overwogen dat de zorgplichtbepaling niet in de weg staat aan het nemen van het verkeersbesluit.

3.4 - Kwetsbaar veenweidegebied

De A20 is gelegen langs het veenweidegebied van Midden-Delfland. Dit gebied is het laatste nog open veenweidegebied in het zuidwestelijk deel van de Randstad. Het is een waardevol agrarische cultuurlandschap tussen Rotterdam en Den Haag; een echt 'oer-Hollands' landschap met weidse uitzichten en de koe in de wei.

In 2005 hebben in totaal 63 partijen, waaronder het Rijk, het gezamenlijke toekomstbeeld van Midden-Delfland vastgelegd in de visie Midden-Delfland@ 2025. Ondernemers, gebiedsorganisaties, provincie, rijk en omliggende gemeenten zijn toen met elkaar overeengekomen dat in 2025 het Midden-Delflandgebied nog sterker dan nu een waardevol open groengebied moet zijn in de drukbevolkte Zuidvleugel van de Randstad.

Door haar ligging in het drukst bevolkte gedeelte van de Randstad, wordt het open veenweidegebied bedreigd en aangetast door diverse ruimtelijke en planologische factoren. De aanleg van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in de vorm van de Blankenburgtunnel is hier een voorbeeld van. Een permanente snelheidslimiet van 130 km/u is wederom een extra aantasting van dit voor Nederland unieke cultuurhistorisch landschap.

Antwoord

De verhoging van de maximumsnelheid overdag van 120 km/uur naar 130 km/uur heeft geen invloed op het waardevolle en kwetsbare veenweidegebied van Midden-Delfland.

De geluidstoename als gevolg van de snelheidsverhoging is zeer beperkt en geeft geen aanleiding tot het nemen van extra geluidbeperkende maatregelen. De openheid van het veenweidegebied en het weidse zicht op dit agrarische cultuurlandschap worden niet aangetast. De beleving van het landschap vanaf de A20 als ook de beleving vanuit de omgeving van de A20 veranderen nauwelijks tot niet door de verhoging van de maximum snelheid.

De snelheidsverhoging heeft geen enkel effect op het ruimtebeslag van de A20 tussen Maasdijk en Vlaardingen-west waardoor het bestaande oppervlak aan waardevol open groengebied niet verandert.

De verhoging van de maximumsnelheid overdag op de A20 en de aanleg van de Blankenburgverbinding zijn twee gescheiden projecten. De verhoging van de maximumsnelheid op de A20 is onafhankelijk van de aanleg van de NWO.

3.5 - Flora en Fauna

Bij het invoeren van een snelheidsverhoging dient bedacht te worden dat direct langs de A20 enkele voor dit gebied unieke en waardevolle gebieden zijn gelegen. Dit zijn de Eendenkooi Aalkeetbuiten, de Vlietlanden en de Aalkeetbuitenpolder. De eerste twee gebieden zijn in eigendom en beheer van Natuurmonumenten. De Aalkeetbuitenpolder staat bekend als biotoop van de Grutto, een rode-lijst soort. Door het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/h wordt de biotoop van de Grutto verkleind.

Antwoord

De Aalkeet-Buitenpolder en de hierbinnen gelegen Eendenkooi Het Aalkeetbuiten, hebben een status als weidevogelgebied. Op weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhoging vergt. De Vlietlanden maken onderdeel uit van de EHS. Het rijksbeleid over de EHS-bescherming is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Dit is uitgewerkt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit beschermingsregime is volgens het Barro alleen van toepassing in EHS-gebieden. Activiteiten die buiten een EHS-gebied plaatsvinden en daarmee effecten veroorzaken in het EHS-gebied hebben niet te maken met dit beschermingsregime. Er geldt volgens het Barro dus geen 'externe werking'. 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.

Rode Lijsten hebben geen officiële juridische status. Soorten die op de Rode Lijst zijn geplaatst, zijn alléén beschermd als ze ook in het kader van de Flora- en faunawet als beschermde soort zijn aangewezen. Er is dus 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.

Hierbij verdient opmerking dat gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB(A)) als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidgevoelige vogels, zoals de grutto, wordt uitgesloten.

3.6 – Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Daarnaast verzoekt inspreker in overleg te treden met de projectorganisatie van de Blankenburgverbinding om het voornemen van de snelheidsverhoging nader te bespreken in relatie tot de ontwerpogave voor de Blankenburgverbinding. Graag wordt inspreker nader geïnformeerd over de uitkomst van dit overleg.

Antwoord

De besluitvorming t.a.v. de maximumsnelheid op de A20 en het project Blankenburgverbinding verloopt separaat. De tijdlijn tussen deze 2 besluiten loopt sterk uiteen. Een openstelling van de Blankenburgverbinding is pas rond 2022 te verwachten.

Ik wil daarom nu een besluit nemen om de maximumsnelheid op het traject A20 Vlaardingen-West tot Maasdijk te verhogen naar 130 km/h voor het gehele etmaal.

Te zijner tijd zal, afhankelijk van het verkeersontwerp en de effecten van de Blankenburgverbinding, gezien worden welke maximumsnelheid wordt gehanteerd op het traject van de A20 tussen Vlaardingen-west en de aansluiting tussen A20 en Blankenburgverbinding. Een en ander zal worden vastgelegd in het Tracébesluit voor de Blankenburgverbinding.
Van het collegiale overleg binnen RWS is geen verslag gemaakt.

Zienswijze 4
Betreft A59.

4.1 – Geluidniveau neemt toe

Inspreker komt op voor de belangen van de leden, wonende aan de Rijksweg en Kraaijeven te Geffen. Zij zullen hiervan direct de nadelige gevolgen ondervinden. Het geluidsniveau ligt daar, volgens uw waarden, nu al tussen de 67,4 en 67,7 dB. Een verdere toename heeft consequenties voor de gezondheid van de aanwonenden. Dat de emissies de toegestane grens, door de snelheidsverhoging, niet zullen overschrijden schrijft u toe aan de schonere en zuinigere motoren. Inspreker kan dat niet weerleggen. Maar het geluid wordt vooral door de banden veroorzaakt. Daarom maakt de buurtvereniging, namens de belanghebbende aanwonenden, bezwaar tegen deze voorgenomen verhoging. Het zou van meer inzicht getuigen wanneer u het 100 km/u traject op de A59 naar oostelijke richting verlegde, zodat de geluidstoename afneemt in plaats van laten toenemen.

Antwoord

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 2014 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.

4.2 - Geluidwal

Bij de ombouw van de N50 naar de A59 vanaf Geffen tot Den Bosch heeft u veel geluidsschermen geplaatst bij Rosmalen en Nuland. Waarom hebben de bewoners aan de Rijksweg geen recht op een geluidswal. De bewoning is hier dicht (woningen/km) en dichterbij dan aan parallelweg ten westen van Nuland, waar wel een geluidswal is geplaatst. Bovendien geldt daar een maximumsnelheid van 100 km/u!

De geluidsreductie door een geluidswand is groot en zo'n wand zou een zegen zijn voor de bewoners aan de Rijksweg/Kraaijeven. Een voor de hand liggend bezwaar van Coppens Autobedrijf is op te vangen met een doorzichtige geluidswand ter plaatse.

Inspreker verzoekt dan ook om het plaatsen van een geluidswand ter plaatse van de Rijksweg te Geffen serieus ter hand te nemen en pas besluiten over verhoging van de snelheid pas te nemen nadat er voorzieningen zijn getroffen voor de dagelijkse geluidsoverlast.

Antwoord

Zie beantwoording onder zienswijze 4.1.

Zienswijze 5
Betreft A59.

Zie ook zienswijzen 8 en 13

5.1 – Geluid. Rekenen vs meten.

Voor de snelweg geldt dat door verhoging van de snelheid de geluidsoverlast zal toenemen. Met het verhogen van de snelheid naar 130 km/uur, zonder aanvullende maatregelen, zal de hinder toenemen voor de in de nabijheid van de snelweg gelegen woningen.

In uw ontwerp-besluit verwijst u naar het rapport "Rapport M.2014.0772.01. R003 Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2014 6 trajecten". In dit rapport wordt geconstateerd dat ook met de verhoging van de snelheid naar 130 km/uur het geluidniveau onder de vastgestelde geluidproductieplafonds blijft. De geluidniveaus zijn berekend op basis van de Reken- en meetvoorschriften geluid 2012. Ten opzichte van de huidige geluidniveaus komt er tot 0,3 dB bij.

Een verhoging met 0,3 dB lijkt niet veel, maar gezien de korte afstand van de woningen tot de snelweg op dit traject vinden wij een hogere geluidbelasting niet aanvaardbaar. Ook blijft het bezwaar van inspreker dat de werkelijke situatie niet in beeld is gebracht, maar wordt beoordeeld op basis van modellen.

Antwoord

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 2014 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 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 RIVM voert daarnaast continu metingen uit, waarmee de rekenmodellen worden gevalideerd. De resultaten van deze metingen worden gerapporteerd in het jaarlijkse nalevingsverslag. Mochten de metingen daartoe duidelijke aanleiding geven, dan zal het Reken- en meetschrift worden gewijzigd.

5.2 – Geluid. Plaatsen geluidwerende voorzieningen

Inspreker verzoekt met klem om alvorens over te gaan tot verhogen van de maximum snelheid de benodigde geluidwerende voorzieningen te treffen, om hiermee te bereiken dat de geluidhinder voor onze inwoners niet verder toeneemt.

Antwoord

Zie beantwoording onder zienswijze 5.1

5.3 - Luchtkwaliteit

De verhoging van de maximumsnelheid op de snelweg leidt onder meer tot hogere concentraties fijnstof. In de gemeente krijgen hierdoor tientallen inwoners te maken met een slechtere luchtkwaliteit. U baseert uw besluit op het voldoen aan grenswaarden. Echter ook onder grenswaarden treden gezondheidseffecten op.

Daarnaast verbaast het inspreker dat bij de vorige verkeersbesluiten de luchtkwaliteit als reden werd genoemd om de snelheid op dit traject gedurende de dag te beperken tot 120 km/uur. Inspreker begrijpt niet dat nu verhoging van de maximum snelheid mogelijk is.

Antwoord

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. 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 in het kader van dit ontwerpverkeersbesluit uitgevoerde luchtonderzoek 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 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.

5.4 - Verkeersveiligheid

In het ontwerp-verkeersbesluit wordt gesteld dat uit onderzoek is gebleken dat op autosnelwegen de maximumsnelheid zonder bezwaar naar 130 km/uur kan worden gebracht. Hierbij wordt verwezen naar het rapport "De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid", van de TU Delft van 27 november 2011. In dit rapport wordt echter geconcludeerd dat het geen twijfel leidt dat het verhogen van de snelheidslimiet gepaard gaat met een vergrote kans op ongevallen en op ernstige ongevallen. Verder wordt gesteld dat niet alleen de absolute snelheid een belangrijke factor is als het gaat om ongevalsrisico en snelheid, maar ook factoren als wegkarakteristieken, verkeersintensiteit en de variatie in de snelheid, spelen een rol.

Het is voor inspreker daarom onbegrijpelijk dat u tot de conclusie komt dat er geen knelpunten ontstaan ten aanzien van de verkeersveiligheid. Inspreker concludeert uit het rapport dat de huidige onveilige situatie wordt vergroot als de snelheid tijdens de spits verhoogd wordt van 120 naar 130 km/uur.

Antwoord

Ik houd onverkort vast aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. Door de invoering van norm 130 km/u neemt de gemiddelde snelheid iets toe. Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen. Uit eerder onderzoek is geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen.

Het is inderdaad zo dat uit de literatuurstudie van de TU Delft blijkt dat er een mogelijke toename zou kunnen ontstaan van het aantal ongevallen. In deze studie wordt gesteld dat verhoging van de maximum snelheid mogelijk zou kunnen leiden tot een toename van het aantal ongevallen. Maar het is de vraag of dat ook leidt tot knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid op een specifiek wegtraject.

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. Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalrisico's. Op basis van deze analyse investeer ik waar nodig in verbeteringen in het wegontwerp. Op wegen waar een verhoogd ongevalrisico geldt, verminder ik dit risico door de infrastructuur verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verlengen van in/uitvoegstroken en weefvakken, het vergroten van de obstakelvrije ruimte en het afschermen van obstakels langs autosnelwegen. In het onderhavige traject zijn dergelijke maatregelen niet noodzakelijk.

Om de verkeersveiligheid op wegen onderling te vergelijken wordt gebruik gemaakt van het risicocijfer. Dit cijfer geeft de verhouding weer tussen het aantal ernstige slachtofferongevallen en het aantal verreden voertuigkilometers op het desbetreffende wegvak. Het risicocijfer op de A59 tussen Oss en Paalgraven (2011-2013) behoort tot de laagste categorie.

5.5 - Belangenafweging

In een verkeersbesluit moet de afweging gemaakt zijn tussen de verkeersveiligheid en de overige belangen Deze belangenafweging heeft naar de mening van inspreker niet plaatsgevonden; daar niet is aangetoond dat de verkeersveiligheid overdag en dus ook tijdens de spits-tijden, gebaat is bij een snelheidsverhoging naar 130 km/uur. Met andere woorden op welke wijze de uniformiteit van de norm (130 km/uur) is afgewogen tegen de verkeersveiligheid en andere belangen.

Antwoord

Uitgangspunt is "130, tenzij": overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Kan een maximum snelheid van 130 km/h niet de hele dag worden gerealiseerd, dan wordt deze via een dynamische maximumsnelheid voor een gedeelte van de dag ingesteld. Dit dient het belang van de vrijheid van het verkeer (artikel 2 lid 1 sub d Wegenverkeerswet 1994). Hiermee verbonden zijn een kortere reistijd, aansluiting bij het verwachtingspatroon van de automobilist en het maximaal benutten van het asfalt (zie Kamerstukken II 2010-2011, 32 646, nr. 1, blz. 1 en 2). Verder wordt door de halfjaarlijkse tranche van snelheidsverhogingen op wegtrajecten die dat toelaten, geleidelijk een consistent wegbeeld bereikt.

Door de verhoging van de maximumsnelheid kan de verkeersveiligheid nadelig beïnvloed worden. Het effect is echter beperkt. 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. Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalrisico's. Op basis van deze analyse investeer ik waar nodig in verbeteringen in het wegontwerp. Op wegen waar een verhoogd ongevalrisico geldt, verminder ik dit risico door de infrastructuur verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verlengen van in/uitvoegstroken en weefvakken, het vergroten van de obstakelvrije ruimte en het afschermen van obstakels langs autosnelwegen.

Op het onderhavige traject zijn echter geen knelpunten t.a.v. verkeersveiligheid geconstateerd en zijn aanvullende maatregelen niet nodig.

Voor wat betreft de overige belangen is getoetst aan de wettelijke grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. Het voldoen aan die normen is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen daarvan zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Geconstateerd is dat hier aan de normen voldaan wordt.

5.6 - Procedure

Op basis van bovengenoemde overwegingen is de zienswijze van inspreker dat voor de A59 (traject Verzorgingsplaats De Lucht - Paalgraven) het huidige snelheidsregime in stand moet blijven. U geeft aan dat de planning voor het plaatsen van de borden 19 december is. Inspreker wil er op wijzen dat inspreker, of zijn rechtsopvolger, ook bezwaar zullen maken tegen het verkeersbesluit. Inspreker adviseert u ten stelligste de borden pas te plaatsen na de definitieve uitspraak.

Antwoord

Het verkeersbesluit wordt voorbereid en vastgesteld ingevolge de bepalingen van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Uniforme openbare voorbereidingsprocedure). Dit betekent dat de bezwaarprocedure rechteens wordt overgeslagen en dat tegen het besluit direct beroep bij de bevoegde rechtbank kan worden ingediend. Het indienen van beroep heeft geen schorsende werking. De onmiddellijke inwerkingtreding van het besluit kan alleen worden voorkomen door het - gelijktijdig met het beroep - indienen van een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening bij de bevoegde rechtbank.

Zienswijze 6
Betreft A20.

6.1 – Verkeersveiligheid

Drukke op de A20 overdag

De A20 vormt een belangrijke verbinding tussen het Westland, Rotterdam en het havengebied. Het kenmerkt zich door een groot aantal vervoersbewegingen en een relatief groot aandeel vrachtverkeer (15-20%). In de dagperiode (9.00-15.00) ligt het aandeel vrachtverkeer zelfs ruim boven de 30%. Uit verkeerstellingen blijkt verder dat overdag de verkeersintensiteit ook buiten de spits hoog blijft. Een snelheid van 130 km/h is in de praktijk overdag dan ook nauwelijks haalbaar. Het verhogen van de snelheid naar 130 km/h leidt tot grotere snelheidsverschillen en meer onbegrip tussen weggebruikers onderling. Het rijgedrag van de weggebruikers zal hierdoor negatief worden beïnvloed.

Knelpunten in de spitsperioden

In de spitsperioden is er door drukte regelmatig sprake van filevorming op de afritten van de A20 en de N213 naar Westerlee. Een hogere snelheid op de A20 in de dagperioden vergroot de kans op verkeersongevallen. Bovendien wordt de ernst van deze ongevallen vergroot. De dalende trend in het aantal verkeersongevallen op de A20 is sinds de eerdere verhoging van de maximum snelheid in 2012 omgebogen en weer stijgend. De voorlopige cijfers van 2014 (14 ongevallen) wijzen ook op een toename van het aantal verkeersongevallen op de A20 tussen Maassluis-West en Vlaardingen. Een verdere verhoging van de maximum snelheid in de dagperiode leidt op dit wegvak aantoonbaar tot meer en ernstiger ongevallen en is daarom in de ogen van inspreker onverantwoord.

Korte in- en uitvoeger afrit 7 oost

De toe- en afritten aan de oostzijde van A20 afrit 7 (Maassluis/Maasland) zijn met respectievelijk 250 meter en 180 meter korter dan de publicatie "Kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling 130 km/uur" (Arcadis, 31 oktober 2011) aangeeft. De lengte kan binnen de beschikbare ruimte niet worden uitgebreid door het te smalle profiel van de brug over de Boonervliet. Door de hellingen in de toe- en afritten ligt de versnelling of vertraging van de voertuigen lager dan gebruikelijk. Weggebruikers voegen hier met onvoldoende snelheid in en remmen onvoldoende af om veilig uit te voegen. Bij 130 km/h is de vereiste lengte van toe- en afritten ongeveer 60 meter langer. Bij deze korte toe- en afritten in combinatie met een hogere maximum snelheid groeien de snelheidsverschillen en neemt de kans op ongevallen toe.

Veel overgangen in snelheid

De A20 is niet vergelijkbaar met de continue langeafstandsverbindingen buiten de randstad, waar de afstanden tussen de aansluitingen groot zijn en de intensiteiten relatief laag. De A20 kenmerkt zich door een groot aantal aansluitingen en verschillen in maximumsnelheden op relatief korte afstand. Binnen 20 kilometer bevinden zich 10 aansluitingen en 3 verkeersknooppunten. De maximum snelheid wisselt maar liefst 7 keer (100-120-100-90-100-80-100). Het weggedeelte van de A20 tussen Maassluis-West en Vlaardingen wordt aan weerszijden begrensd door wegvakken met een maximumsnelheid van 100km/u. Een overgang in maximumsnelheid van maar liefst 30 km/h geeft veel onduidelijkheid aan de weggebruiker en leidt tot een onrustig verkeersbeeld bij de overgangen. Bovendien leidt dit tot stijging van de uitstoot van CO₂.

Antwoord

Drukke op de A20 overdag

Het feit dat het aandeel van het vrachtverkeer relatief hoog is, wil niet zeggen dat daarmee de verkeersonveiligheid toeneemt bij verhoging van de maximum snelheid. Het is gebleken dat de verhoging van de snelheid op de rechter rijstrook lager is dan op de linker rijstrook, juist vanwege de aanwezigheid van het vrachtverkeer. Het blijkt ook dat het vrachtverkeer met name in de drukke periodes ervoor zorgt dat de gemiddelde snelheid lager wordt. Dat betekent dat het effect op de verkeersonveiligheid bij verhoging van de maximum snelheid zeer beperkt zal zijn. Ik deel dan ook niet de conclusie dat het rijgedrag negatief zal worden beïnvloed bij verhoging van de maximum snelheid. Uit het onderzoek (kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling) waar in de zienswijze naar wordt verwezen blijkt bovendien niet dat dit wegvak een onacceptabel hoog risico heeft ten aanzien van de verkeersveiligheid. (Zie daarvoor de bijlage met de KE1-factor en de KE2-factor uit het genoemde rapport). Er is wel sprake van een verhoogd risico, ook om redenen die in de zienswijze genoemd worden, maar dit risico is niet zodanig hoog dat er geen sprake kan zijn van verhoging van de maximum snelheid.

Knelpunten in de spitsperiode

Vanwege de invoering van de nieuwe maximum snelheid wordt er extra aandacht besteed aan de oorzaak van de ongevallen. Uit deze onderzoeken is tot nog toe niet gebleken dat er een verhoogd risico is van verkeersongevallen, laat staan dat er sprake zou zijn van een onverantwoorde stijging van de verkeersongevallen. Het karakter van dit wegvak is niet zodanig anders dan andere wegvakken dat dat aanleiding zou zijn om de maximum snelheid niet te verhogen. Zie daarvoor ook de veiligheidsclassificatie in het rapport kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling.

Korte in- en uitvoeger afrit 7 oost

Afwijkende situaties in een weg zijn in de regel geen directe aanleiding om snelheidsmaatregelen te nemen. Bovengenoemde situaties doen zich op een aantal plaatsen voor in het hoofdwegennet. En als de middelen reeds aanwezig zijn om een waarschuwing te geven (denk bijvoorbeeld aan verkeerssignalering) zullen die vaak worden ingezet, maar er worden geen speciale maatregelen of extra voorzieningen voor getroffen. Rijkswaterstaat gaat ervan uit dat de weggebruiker zijn of haar verkeersgedrag aanpast aan de lokale omstandigheden die zich voordoen. In de regel betekent dat voor de weggebruiker het aanpassen van de snelheid.

Veel overgangen in snelheid

De minister streeft ernaar om het aantal snelheidswisselingen zo klein mogelijk te houden. Daar zal in de komende jaren versterkt op worden ingezet. Het belangrijkste uitgangspunt daarbij is dat de maximum snelheid op zoveel mogelijk plaatsen van het hoofdwegennet 130 km/h is. De maximum snelheid op dit wegvak past in dat streven.

6.2 - Geluid

Wegverkeerslawaai is veruit de belangrijkste bron van geluidhinder in Maassluis. Een van de belangrijkste bronnen van wegverkeerslawaai is de Rijksweg A20. Binnen de gemeente Maassluis ondervindt 1,1% hinder en 0,4% ernstig hinder van wegverkeerslawaai veroorzaakt door de A20. Dat komt neer op meer dan 400 mensen die hinder ondervinden van de A20 en die hierdoor een grotere kans hebben op gezondheidsklachten, zoals stress en hart- en vaatziekten.

In 2006 heeft de gemeente Maassluis opdracht gegeven voor een geluidsonderzoek naar de geluidsproductie op de gevels van de woningen. Naar aanleiding van dit onderzoek is onder andere geconcludeerd dat de geluidsproductie op de woningen sinds 1986 vier dB(A) is toegenomen (planjaar 2006)¹.

Antwoord

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 2014 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 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.

6.3 – Effect Blankenburgtunnel

Als de snelheid wordt verhoogd naar 130 km/h dan zal dat leiden tot een toename van de geluidsbelasting op de woningen. De geluidsproductie zal nog verder toenemen met de komst van de Blankenburgtunnel. Uit de "Kwantitatieve risicoanalyse (QRA)" en "verkeerssimulaties Kethelplein" beide opgesteld door Witteveen+Bos blijkt dat de verkeersintensiteit met de komst van de Blankenburgtunnel op de A20 groter wordt dan voorzien. Conclusie van inspreker is dan ook dat de woonwijken in Maassluis in aanmerking komen voor saneringsmaatregelen, zoals beschreven in de tweede pijler "Saneren van te hoge geluidsbelasting op woningen" van de nieuwe geluidswetgeving.

Antwoord

De besluitvorming t.a.v. de maximumsnelheid op de A20 en het project Blankenburgverbinding verloopt separaat. De tijdlijn tussen deze 2 besluiten loopt sterk uiteen. Een openstelling van de Blankenburgverbinding is pas rond 2022 te verwachten.

Ik wil daarom nu een besluit nemen om de maximumsnelheid op het traject A20 Vlaardingen-West tot Maasdijk te verhogen naar 130 km/h voor het gehele etmaal. Te zijner tijd zal, afhankelijk van het verkeersontwerp en de effecten van de Blankenburgverbinding, bezien worden of en welke voorzieningen getroffen moeten worden in relatie tot de realisatie van een Blankenburgverbinding. Een en ander zal worden vastgelegd in het Tracébesluit voor de Blankenburgverbinding.

6.4 – Geluidswerende voorzieningen en verlengen toe- en afritten bij aansluiting Maassluis (7)

Indien de minister blijft bij haar standpunt ten aanzien van deze voorgestelde snelheidsverhoging, dan verzoekt inspreker de minister om de negatieve geluidseffecten te beperken door het aanbrengen van een

¹ Akoestisch onderzoek geluidshinder ten gevolge van Rijksweg 20 te Maassluis, Tebodin 3 november 2006

nieuwe geluidswerende constructie, alsmede om de negatieve effecten voor de verkeersveiligheid te beperken door het verlengen van de op- en afritten bij de brug over de Boonervliet.

Antwoord

Hiervoor is reeds aangegeven dat noch de geluidwetgeving noch de veiligheidssituatie noopt tot het treffen van aanvullende maatregelen. Het voldoen aan de geldende normen is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de veiligheid van weggebruikers te beschermen. Bij het vaststellen van die normen zijn de relevante risico's immers meegewogen.

Zienswijze 7
Betreft A12

Inspreker onderschrijft de ambitie om te komen tot eenduidige snelheden zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Het voeren van verschillende maximumsnelheden op een wegvak gedurende de dag is niet altijd logisch. Hoewel met betere (dynamische) bebording een en ander opgelost had kunnen worden, begrijpt inspreker de keuze om de maximumsnelheid op onder andere de A12 te verhogen naar 130 km/h.

7.1 - Geluid

In het verkeersbesluit geeft u een onderbouwing van uw keuze voor 130 km/h en heeft u de verschillende belangen tegen elkaar afgewogen. U geeft aan dat met de invoering van 130 km/h de geluidproductieplafonds niet worden overschreden. De feitelijke situatie voor de inwoners van met name Maarn en Maarsbergen verslechtert echter wel degelijk door deze snelheidsverhoging. De leefbaarheid in deze kernen komt nog meer onder druk te staan.

Antwoord

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 2014 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 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.

7.2 – MER-plicht

De belangen natuur en verkeersveiligheid zijn goed in beeld gebracht door de diverse onderzoeken die zijn toegevoegd bij het verkeersbesluit. Voor wat betreft de verkeersveiligheid vindt inspreker het wel noodzakelijk dat de bestaande plusstrook wordt opgewaardeerd naar een normale rijstrook. Inspreker vraagt zich af in welk besluit deze verkeerskundige aanpassing is aangekondigd en of voor een dergelijke aanpassing in combinatie met de snelheidsverhoging, geen MER uitgevoerd had moeten worden. Naar mening van inspreker is er immers sprake van een aanpassing van het Wegaanpassingsbesluit voor de A12 LuVe.

Antwoord

De linkerrijstrook (plus/spitsstrook) is te smal om daar de maximumsnelheid naar 130 km/h te verhogen, hetgeen een opwaardering tot een 'normale' rijstrook in de weg staat. Bij een gesloten plusstrook wordt op het betreffende traject de maximumsnelheid 130 km/h. Echter op het moment dat de plusstrook open gaat, wordt de maximum snelheid op het betreffende weggedeelte teruggebracht tot 100 km/h.

In de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage is bepaald in welke gevallen er een m.e.r.-plicht geldt. Het nemen van het onderhavige verkeersbesluit is niet een maatregel waarvoor op grond van vorengenoemde regelingen de verplichte m.e.r.-procedure doorlopen behoeft te worden.

7.3 – Lucht. Stikstofdioxide.

De snelheidsverhoging heeft tot gevolg dat er meer luchtverontreinigende stoffen worden uitgestoten, waardoor de leefomgevingskwaliteit van de inwoners van Maarn en Maarsbergen verslechtert. Daarnaast leidt de snelheidsverhoging tot een grotere emissie van stikstofdioxide dat ten koste kan gaan van de ontwikkelruimte van agrariërs in onze gemeente.

Antwoord

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd.

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 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.

Voor wat betreft de ontwikkelruimte van agrariërs: aangezien de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) thans nog niet is vastgesteld, kan nog geen sprake zijn van 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 beoordeeld.

Inspreker refereert naar de benodigde ontwikkelruimte voor agrariërs.

Ontwikkelruimte is een onderdeel van de in voorbereiding zijn Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), die van toepassing gaat zijn op de Nederlandse Natura 2000-gebieden. Langs het betreffende traject van de A12 liggen echter geen Natura 2000-gebieden, waar de verhoging van de maximumsnelheid mogelijk invloed op zou kunnen hebben. Daarom heeft dit onderwerp geen relevantie voor het onderhavige Verkeersbesluit.

Er is vanuit het oogpunt van zorgvuldige besluitvorming conform de Natuurbeschermingswet 1998 wel onderzoek gedaan naar mogelijke effecten van de snelheidsverhoging op het Beschermde natuurmonument Meeuwenkampje, dat net buiten de gemeente Utrechtse Heuvelrug is gelegen op het grondgebied van de gemeenten Renswoude en Veenendaal op een afstand van 400 m tot 1.000 m van de A12. Dit vanuit het oogpunt van zorgvuldige besluitvorming. Uit deze betreffende natuurtoetsen blijkt dat geen sprake is van aantasting van de wezenlijke kenmerken van het betreffende Beschermde natuurmonument.

7.4 – Lucht. Kooldioxide.

Bovendien wordt meer kooldioxide uitgestoten ten gevolge van de snelheidsverhoging en dit gaat in tegen de klimaatdoelstellingen in het Energieakkoord.

Antwoord

Het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) is volgens het kabinet de beste manier om CO₂-uitstoot te verminderen. De 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.

7.5 – Lucht. Monitoringstool.

De monitoringstool die gebruikt is, is niet ontwikkeld voor snelheden van 130 km/h en daarom is inspreker van mening dat er onderzoek dient te worden gedaan met een geavanceerd rekenmodel voor luchtkwaliteit. Inspreker heeft twijfels over de representativiteit van de berekeningen en dringt aan op het uitvoeren van metingen om de berekeningen te valideren.

Antwoord

De luchtkwaliteit langs autosnelwegen wordt sinds jaar en dag in beeld gebracht door middel van modelberekeningen. Dit maakt het mogelijk om op iedere locatie in Nederland de luchtkwaliteit te bepalen. Bovendien is een modelberekening nodig om prognoses voor de toekomst te maken.

De manier waarop metingen en berekeningen moeten worden uitgevoerd, is wettelijk vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007) en is in lijn met de Europese regelgeving. Het uitgevoerde onderzoek is conform deze standaarden uitgevoerd en toont aan dat grenswaarden niet worden overschreden. 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.

7.6 - PAS

Op dit moment wordt er nog gewerkt aan de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS). In de stukken die als bijlage bij het verkeersbesluit zijn gevoegd is niet duidelijk gemaakt wat de consequenties van dit besluit zijn in de PAS en met name voor de vrije depositie ruimte (segment 2). Inspreker is van mening dat de snelheidsverhoging niet ten koste mag gaan van de vrije ruimte uit de PAS en dus niet ten koste mag gaan (ontwikkelruimte) van de agrariërs in onze gemeente. Inspreker verzoekt dan ook nadrukkelijk om de snelheidsverhoging in samenhang met de PAS in beeld te brengen en daarbij aan te geven wat de consequentie is van de snelheidsverhoging ten aanzien van de gezondheidsrisico's en de ontwikkelruimte voor de agrariërs ten opzichte van de huidige situatie.

Antwoord

Zie beantwoording onder zienswijze 7.3.

Zienswijze 8
Betreft A59.

Zie ook zienswijzen 5 en 13

8.1 – Geluid (zie ook 5.1)

Voor de snelweg geldt dat door verhoging van de snelheid de geluidsoverlast zal toenemen. De gemeente 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. Met het aanbieden van het rapport hebben deze gemeenten aandacht gevraagd voor de geluidhinder van een groot aantal inwoners van onze gemeenten als gevolg van de rijkswegen. Het onderzoek toont aan dat 4320 woningen in meerdere of mindere mate geluidhinder als gevolg van de rijkswegen ondervinden. Met het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/uur, zonder aanvullende maatregelen, zal de hinder toenemen voor de woningen in de nabijheid van de snelweg. Het betreft dan een groot gedeelte, ruim 1500 woningen, van de kern van Heesch die strak tegen de A59 aanliggen.

In uw ontwerp besluit verwijst u naar het rapport "Rapport M.2014.0772.01 .R003 Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2014 6 trajecten". In dit rapport wordt geconstateerd dat ook met de verhoging van de snelheid naar 130 km/uur het geluidniveau onder de vastgestelde geluidproductieplafonds blijft. De geluidniveaus zijn berekend op basis van de Reken- en meetvoorschriften geluid 2012. Ten opzichte van de huidige geluidniveaus komt er tot 0,3 dB bij.

Een verhoging met 0,3 dB lijkt niet veel, maar gezien het grote aantal woningen op korte afstand van de snelweg vinden wij een hogere geluidbelasting onaanvaardbaar. Het bezwaar blijft dat de werkelijke situatie zoals in het rapport van inspreker in beeld gebracht is, niet wordt beoordeeld, maar de beoordeling vindt plaats op basis van modellen.

Antwoord

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 2014 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 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 RIVM voert daarnaast continu metingen uit, waarmee de rekenmodellen worden gevalideerd. De resultaten van deze metingen worden gerapporteerd in het

jaarlijkse nalevingsverslag. Mochten de metingen daartoe duidelijke aanleiding geven, dan zal het Reken- en meetschrift worden gewijzigd.

8.2 – Geluid. Plaatsen geluidwerende voorzieningen (zie ook 5.2)

Wij verzoeken u met klem om alvorens over te gaan tot verhoging van de maximum snelheid de benodigde geluidwerende voorzieningen te treffen, om hiermee te bereiken dat de geluidhinder voor onze inwoners niet verder toeneemt.

Antwoord

Zie beantwoording onder zienswijze 8.1.

8.3 - Luchtkwaliteit (zie ook 5.3)

De verhoging van de maximumsnelheid op de snelweg leidt onder meer tot hogere concentraties fijnstof. Meer snelheid geeft meer geluid en dus ook meer aantasting van de luchtkwaliteit. In onze gemeente krijgt 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. Daarnaast verbaast het inspreker dat bij de vorige verkeersbesluiten de luchtkwaliteit als reden werd genoemd de snelheid op dit traject gedurende de dag te beperken tot 120 km/uur. Inspreker begrijpt niet dat nu de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur mogelijk is.

Antwoord

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. 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 in het kader van dit ontwerpverkeersbesluit uitgevoerde luchtonderzoek 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 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.

8.4 – Verkeersveiligheid. Terugslag op A59

Specifiek op het traject Verzorgingsplaats De Lucht - Paalgraven is de verkeersveiligheid in het geding. De aansluiting van de A59 op de A50 in de richting Den Bosch Eindhoven verloopt via het "onderliggende 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.

Op het betreffende wegvak van de A59 afslag Oss-oost is er bovendien sprake van een korte uitvoegstrook, waardoor het verkeer zeer regelmatig over afstanden van meerdere honderden meters, stilstaat op de vluchtstrook. Het snelheidsverschil tussen het rijdende en stilstaande verkeer over een dergelijke lengte veroorzaakt een onveilige situatie.

Antwoord

Allereerst wil ik opmerken dat ik mij onverkort houd aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op dit moment op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Om de verkeersveiligheid op wegen onderling te vergelijken wordt gebruik gemaakt van het risicocijfer. Dit cijfer geeft de verhouding weer tussen het aantal ernstige slachtofferongevallen en het aantal verreden voertuigkilometers op het desbetreffende wegvak. Het risicocijfer op de A59 tussen Oss en Paalgraven (2011-2013) behoort tot de laagste categorie.

De maatregelen die in het kader van Beter Benutten¹ zijn genomen om de verkeersafwikkeling aan het einde van de afrit Oss-Oost te verbeteren zijn inmiddels gereed. Door verhoging van de capaciteit van het aansluitende onderliggend wegennet wordt terugslag van wachtrijen op het hoofdwegennet verminderd c.q. voorkomen.

¹ Een project van mijn ministerie, provincie en gemeente(n). In dit geval doet de Provincie de realisatie en de financiering wordt geregeld door mij, provincie Noord Brabant en gemeente Oss.

8.5 – Verkeersveiligheid

In het ontwerp-verkeersbesluit wordt gesteld dat uit onderzoek is gebleken dat op autosnelwegen, de maximumsnelheid zonder bezwaar naar 130 km/uur kan worden gebracht. Hierbij wordt verwezen naar het rapport "De relatie tussen snelheidslimietveranderingen en verkeersveiligheid", van de TU Delft van 27 november 2011. In dit rapport wordt echter geconcludeerd dat het geen twijfel leidt dat het verhogen van de snelheidslimiet gepaard gaat met een vergrote kans op ongevallen en op ernstige ongevallen. Verder wordt gesteld dat niet alleen de absolute snelheid een belangrijke factor is als het gaat om ongevalsrisico en snelheid, maar ook factoren als wegkarakteristieken, verkeersintensiteiten en de variatie in snelheid, spelen een rol.

Het is voor inspreker daarom onbegrijpelijk dat u tot de conclusie komt dat er geen knelpunten ontstaan ten aanzien van de verkeersveiligheid. Inspreker concludeert uit het rapport dat de huidige onveilige situatie wordt vergroot als de snelheid tijdens de spits verhoogd wordt van 120 naar 130 km/uur.

Antwoord

Ik houd onverkort vast aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. Door de invoering van norm 130 km/u neemt de gemiddelde snelheid iets toe. Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen. Uit eerder onderzoek is geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen.

Het is inderdaad zo dat uit de literatuurstudie van de TU Delft blijkt dat er een mogelijke toename zou kunnen ontstaan van het aantal ongevallen. In deze studie wordt gesteld dat verhoging van de maximum snelheid mogelijk zou kunnen leiden tot een toename van het aantal ongevallen. Maar het is de vraag of dat ook leidt tot knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid op een specifiek wegtraject.

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. Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. Op basis van deze analyse investeer ik waar

nodig in verbeteringen in het wegontwerp. Op wegen waar een verhoogd ongevalrisico geldt, verminder ik dit risico door de infrastructuur verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verlengen van in/uitvoegstroken en weefvakken, het vergroten van de obstakelvrije ruimte en het afschermen van obstakels langs autosnelwegen. In het onderhavige traject zijn dergelijke maatregelen niet noodzakelijk.

Om de verkeersveiligheid op wegen onderling te vergelijken wordt gebruik gemaakt van het risicocijfer. Dit cijfer geeft de verhouding weer tussen het aantal ernstige slachtofferongevallen en het aantal verreden voertuigkilometers op het desbetreffende wegvak. Het risicocijfer op de A59 tussen Oss en Paalgraven (2011-2013) behoort tot de laagste categorie.

8.6 - Belangenafweging

De motivering van een verkeersbesluit moet in ieder geval vermelden welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Uit het concept-verkeersbesluit blijkt dat dit het uitgangspunt van het nieuwe snelhedenbeleid is: "130 km/h op de autosnelweg is de norm". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht.

Op dit betreffende traject vanaf de Verzorgingsplaats De Lucht - Paalgraven geldt een snelheidsregime van 120 km/uur overdag en 130 km/uur in de nachtelijke uren. In een verkeersbesluit moet de afweging gemaakt zijn tussen de verkeersveiligheid en de overige belangen. Deze belangenafweging heeft naar de mening van inspreker niet plaatsgevonden; daar niet is aangetoond dat de verkeersveiligheid overdag en dus ook tijdens de spijstijden, gebaat is bij een snelheidsverhoging naar 130 km/uur. Met andere woorden op welke wijze de uniformiteit van de norm (130 km/uur) is afgewogen tegen de verkeersveiligheid en andere, overige belangen.

Antwoord

Uitgangspunt is "130, tenzij": overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Kan een maximum snelheid van 130 km/h niet de hele dag worden gerealiseerd, dan wordt deze via een dynamische maximumsnelheid voor een gedeelte van de dag ingesteld. Dit dient het belang van de vrijheid van het verkeer (artikel 2 lid 1 sub d Wegenverkeerswet 1994). Hiermee verbonden zijn een kortere reistijd, aansluiting bij het verwachtingspatroon van de automobilist en het maximaal benutten van het asfalt (zie Kamerstukken II 2010-2011, 32 646, nr. 1, blz. 1 en 2). Verder wordt door de halfjaarlijkse tranche van snelheidsverhogingen op wegtrajecten die dat toelaten, geleidelijk een consistent wegbeeld bereikt.

Door de verhoging van de maximumsnelheid kan de verkeersveiligheid nadelig beïnvloed worden. Het effect is echter beperkt. 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. Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalrisico's. Op basis van deze analyse investeer ik waar nodig in verbeteringen in het wegontwerp. Op wegen waar een verhoogd ongevalrisico geldt, verminder ik dit risico door de infrastructuur verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verlengen van in/uitvoegstroken en weefvakken, het vergroten van de obstakelvrije ruimte en het afschermen van obstakels langs autosnelwegen. Op het onderhavige traject zijn echter geen knelpunten t.a.v. verkeersveiligheid geconstateerd en zijn aanvullende maatregelen niet nodig.

Voor wat betreft de overige belangen is getoetst aan de wettelijke grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. Het voldoen aan die normen is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen daarvan zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Geconstateerd is dat hier aan de normen voldaan wordt.

8.7 - Procedure

Op basis van bovengenoemde overwegingen is onze zienswijze dat voor de A59 over het traject Verzorgingsplaats De Lucht - Paalgraven het huidige snelheidsregime in stand moet blijven.

U geeft in uw begeleidend schrijven aan dat de planning voor het plaatsen van de borden 19 december is. Inspreker wijst er op wijzen dat zij ook bezwaar zullen maken tegen het verkeersbesluit dat u in deze gaat nemen. Inspreker adviseert ten stelligste de borden pas te plaatsen als er een definitieve uitspraak is.

Antwoord

Het verkeersbesluit wordt voorbereid en vastgesteld ingevolge de bepalingen van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Uniforme openbare voorbereidingsprocedure). Dit betekent dat de bezwaarprocedure rechtens wordt overgeslagen en dat tegen het besluit direct beroep bij de bevoegde rechtbank kan worden ingediend. Het indienen van beroep heeft geen schorsende werking. De onmiddellijke inwerkingtreding van het besluit kan alleen worden voorkomen door het - gelijktijdig met het beroep - indienen van een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening bij de bevoegde rechtbank.

Zienswijze 9
Betreft A20.

9.1 – Effectiviteit geluidschermen.

Op Vlaardings grondgebied doorkruist de A20 niet alleen de stedelijke omgeving maar ook het natuur-en recreatiegebied Midden-Delfland. Voor beide heeft een verhoging van de snelheid nadelige gevolgen. Langs het stedelijk traject waar de snelheidsverhoging is voorzien bevinden zich geluidschermen. Deze schermen zijn berekend op de huidige maximum snelheid overdag van 120 km/h. Bij een hogere snelheid wordt de effectiviteit van de schermen verminderd zoals nu het geval is in de avond- en nachtelijke uren bij de geldende maximum snelheid van 130 km/h, hetgeen leidt tot meer geluidsoverlast.

Antwoord

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 2014 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.

9.2 – Natuur. Fauna.

Aan de westzijde van het stedelijk gebied van Vlaardingen ligt natuur-en recreatiegebied Midden-Delfland met de voor Vlaardingen belangrijke Broekpolder waar zich beschermde diersoorten bevinden. De A20 loopt hier zonder geluidswerende voorzieningen doorheen. Een verhoging van de snelheid leidt tot verstoring van de fauna in dit gebied.

Antwoord

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.

De Broekpolder is getransformeerd van een agrarische polder naar een recreatiegebied. Alleen de uiterst oostelijke strook van de polder grenzend aan de Vlaardingervaart behoort tot de EHS. Direct ten westen van dit recreatiegebied ligt het veenweidegebied Aalkeet-Buitenpolder, waarin ook de eendenkooi Het Aalkeetbuiten in ligt. Het Vlaardingse deel van de Aalkeet-Buitenpolder behoort in zijn geheel tot 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.

De Aalkeet-Buitenpolder en de hierbinnen gelegen eendenkooi hebben tevens een status 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 aan geluid (minder dan 1 dB(A)) als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidgevoelige vogels wordt uitgesloten.

9.3 – Lucht. CO2.

In het algemeen zal de uitstoot van CO2 en fijnstof toenemen bij een hogere snelheid en zorgen voor een verslechtering van het milieu met alle bijbehorende gezondheidsrisico's.

De realisatie van de Blankenburgverbinding leidt tot 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 stedelijke omgeving en de natuur-en recreatiegebieden.

Antwoord

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. 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 in het kader van dit ontwerpverkeersbesluit uitgevoerde luchtonderzoek 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 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.

Het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) is volgens het kabinet de beste manier om CO2-uitstoot te verminderen. De 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 besluitvorming t.a.v. de maximumsnelheid op de A20 en het project Blankenburgverbinding verloopt separaat. De tijdlijn tussen deze 2 besluiten loopt sterk uiteen. Een openstelling van de Blankenburgverbinding is pas rond 2022 te verwachten.

Ik wil daarom nu een besluit nemen om de maximumsnelheid op het traject A20 Vlaardingen-West tot Maasdijk te verhogen naar 130 km/h voor het gehele etmaal. Te zijner tijd zal, afhankelijk van het verkeersontwerp en de effecten van de Blankenburgverbinding, bezien worden of en welke voorzieningen getroffen moeten worden in relatie tot de realisatie van een Blankenburgverbinding. Een en ander zal worden vastgelegd in het Tracébesluit voor de Blankenburgverbinding.

9.4 - Belangenafweging

Inspreker is van oordeel dat het niet wenselijk is de maximum snelheid te verhogen naar 130 km/h. Ook in het verleden (zienswijzen 2012) hebben wij hiervoor gepleit. Inspreker verzoekt daarom om de A20 tussen de aansluiting Vlaardingen- West en de N213 niet op te nemen in het definitieve verkeersbesluit 'Verhoging van de maximumsnelheid op delen van de autosnelwegen A4, A12, A20, A27 en A59' en pleiten voor

handhaving van de bestaande maximumsnelheid van 120 km/h (06.00-19.00 uur).

Antwoord

Geconstateerd is dat wordt voldaan aan zowel de milieunormen als de veiligheidsnormen. Het voldoen aan de geldende normen is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de veiligheid van weggebruikers te beschermen. Bij het vaststellen daarvan zijn de relevante risico's immers meegewogen. Aldus staat niets de verhoging van de maximumsnelheid in de weg.

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 verkeersbesluit past in het beleid dat, waar mogelijk, de maximumsnelheid naar 130 km/h gebracht wordt. Relevant is dat het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 op 1 september 2012 daarvoor is aangepast.

Zienswijze 10

Betreft A27.

De voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur (overdag) is wat inspreker betreft ondenkbaar en niet acceptabel.

De invoering van 130 km/h acht inspreker in strijd met de eigen uitgangspunten van het Ministerie, namelijk:

- 1. niet op wegvakken langs bebouwing;**
- 2. alleen als de leefomgeving dit toelaat;**
- 3. niet op wegvakken langs natuurgebieden;**

Ad 1.

De bebouwing van Blaricum grenst dicht tegen de A27.

10.1 - Geluid

Ad 2.

Een groot deel van de inwoners van Blaricum ondervindt nu al aanzienlijke geluidhinder van de A27, wat negatieve gevolgen heeft voor de leefomgeving.

Voor Blaricum geldt dat momenteel al een groot aantal woningen een hogere geluidbelasting heeft dan de voorkeurswaarde van 48 dB. Dit aantal zal toenemen door invoering van de maatregel van de maatregel.

Antwoord

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de invoering van de maximumsnelheid van 130 km/uur een beperkte toename van 0.1 tot 0.4 dB van de geluidproductie oplevert. Dit heeft inderdaad een effect op de geluidbelasting van de omliggende woningen.

De geluidproductieplafonds worden nergens overschreden. Dit betekent dat de geluidproductie van de weg (inclusief snelheidsverhoging) niet hoger is dan het geldende geluidproductieplafond. Het plafond stelt niet alleen een bovengrens aan de geluidproductie op een referentiepunt, maar ook een bovengrens voor de geluidsbelasting van alle nabij het plafond gelegen geluidsgevoelige objecten. Als het geluidproductieplafond niet wordt overschreden, zal de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten ook niet kunnen uitstijgen boven de toegestane waarde.

10.2 – Natuurgebied De Kampen. Eemmeer.

Ad 3.

Hoewel de extra milieubelasting door de voorgenomen snelheidsverhoging binnen de wettelijke normen blijft, kunnen we er niet omheen dat we te maken krijgen met een toename daarvan. Inspreker is van mening dat dit om bovengenoemde redenen niet acceptabel is.

Langs het traject van de A27 ter hoogte van de gemeente Blaricum bevinden zich natuurgebieden. Het betreft het natuurgebied De Kampen en een gedeelte van het Eemmeer. De Kampen wordt aan de westzijde begrensd door de A27. De Kampen maakt onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. De Kampen heeft een belangrijke ecologische samenhang met het Eemmeer. Veel vogelsoorten gebruiken het Eemmeer als rustgebied en de binnendijks gelegen polders als foerageergebied. Voorbeelden zijn de smient, kleine zwaan en diverse ganssoorten als grauwe gans en kolgans. De Kampen is daarom ook deels aangewezen als Weidevogelleefgebied. Het aangrenzende Eemmeer is begrensd als speciale beschermingszone in het kader van de Europese Vogelrichtlijn. Het gebied De Kampen zal ook verder worden ingericht als natuurgebied voor de weidevogels.

Verhoging van de geluid en fijnstof productie voor deze gebieden achten wij ontoelaatbaar, ondanks het feit dat dit binnen de grenzen valt van hetgeen wettelijk toelaatbaar is.

Antwoord

Aangrenzend aan de A27 ligt het Natura 2000-gebied Eemmeer & Gooimeer Zuidoever. Dit gebied is aangewezen op grond van de Vogelrichtlijn. De vogelsoorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn bepaald zijn alle niet gevoelig voor stikstofdepositie met uitzondering van de Vissief. De Vissief is gevoelig voor stikstofdepositie, maar alleen in habitattypen die niet aanwezig zijn in het Natura 2000-gebied Eemmeer & Gooimeer Zuidoever. Een (significant) effect op deze soort als gevolg van een toename aan stikstofdepositie kan daarom op voorhand worden uitgesloten.

Verder is het gebied aangewezen voor een aantal voor geluid gevoelige vogelsoorten, maar gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1dB(A)) als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden kan (significante) verstoring van de aangewezen vogelsoorten worden uitgesloten.

Natuurgebied de Kampen maakt 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. Het rijksbeleid over de EHS-bescherming is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Dit is uitgewerkt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit beschermingsregime is volgens het Barro alleen van toepassing in EHS-gebieden. Activiteiten die buiten een EHS-gebied plaatsvinden en daarmee effecten veroorzaken in het EHS-gebied hebben niet te maken met dit beschermingsregime. Er geldt volgens het Barro dus geen 'externe werking'. 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. Daarnaast heeft het gebied een status als weidevogelgebied. Op weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhoging vergt.

Ten overvloede wordt het volgende opgemerkt. Gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB(A)) als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden wordt verstoring van geluidgevoelige vogels uitgesloten. Ook effecten op voor stikstofdepositie gevoelige soorten of vegetaties kunnen worden uitgesloten, omdat uit de natuurtoetsen voor de nabij de A27 gelegen Beschermd natuurmonumenten, die deel uitmaken van het Gooisch Natuurreservaat, is gebleken dat als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid naar permanent 130 km/u op de A27 geen sprake is van aantasting van de wezenlijke kenmerken, ook niet door toename van stikstofdepositie. De afstand tot de A27 van bijvoorbeeld het Beschermd natuurmonument Groeve Oostermeent is gemiddeld genomen vergelijkbaar met die tot het natuurgebied De Kampen. Voor dit gebied geldt derhalve een vergelijkbare conclusie.

10.3 – Geluidreducerend asfalt.

In 2012 heeft u al de invoering van 130 km/h 's-nachts op dit deel van de A27 doorgevoerd. Daar komt deze maatregel nu nog eens bovenop. Deze maatregel kan om de bovengenoemde redenen alleen doorgang vinden als de nadelige geluidgevolgen daarvan worden gecompenseerd door het wegvak van de A27 ter hoogte van Blaricum te voorzien van geluidreducerend asfalt, zoals op het aansluitende wegvak van de A27 ten zuiden van het knooppunt Eemnes.

Antwoord

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 2014 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.

10.4 - Belangenafweging

Tot slot spreekt inspreker de verwachting uit dat alle bovengenoemde punten van de zienswijze van inspreker bij de definitieve besluitvorming zullen worden betrokken en niet zal worden overgaan tot een verhoging van de maximumsnelheid.

Antwoord

In het voorgenomen besluit tot verhoging van de maximumsnelheid zijn alle zienswijzen meegewogen. Alle aangedragen punten zijn beoordeeld en hebben niet geleid tot een aanpassing van het ontwerpbesluit.

Zienswijze 11

Betreft A27.

De voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur (overdag) is wat inspreker betreft ondenkbaar en niet acceptabel.

De invoering van 130 km/h acht inspreker in strijd met de eigen uitgangspunten van het Ministerie, namelijk:

- 1. niet op wegvakken langs bebouwing;**
- 2. alleen als de leefomgeving dit toelaat;**
- 3. niet op wegvakken langs natuurgebieden;**

Ad 1.

De A27 doorsnijdt Eemnes, met bebouwing op zeer korte afstand vanaf de A27. Verder grenst ook de bebouwing van Laren en Blaricum direct aan de A27.

11.1 – Geluid (zie ook 10.1)

Ad 2.

Een groot deel van de inwoners van Eemnes, Blaricum en Laren ondervindt nu al aanzienlijke geluidhinder van de A27, wat negatieve gevolgen heeft voor de leefomgeving.

Antwoord

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 2014 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 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.

11.2 – Natuur. Stillegebieden Eemmeer en Eemland. Weidevogelgebied.

Ad 3.

Hoewel de extra milieubelasting door de voorgenomen snelheidsverhoging binnen de wettelijke normen blijft, kunnen we er niet omheen dat we te maken krijgen met een toename daarvan. Inspreker is van mening dat dit om bovengenoemde redenen niet acceptabel is.

In de Eemnesser polder, langs het gehele traject van de A27 tussen knooppunt Eemnes en Stichtsebrug bevinden zich twee stillegebieden, genaamd "Eemmeer" en "Eemland", alsmede een waardevol, beschermd weidevogelgebied. In het Ontwerp verkeersbesluit geeft u aan dat voor dit soort gebieden geen toetsingskaders zijn ontwikkeld. Dat betekent echter niet dat verhoging van de geluid en fijnstof productie voor deze gebieden toelaatbaar is omdat de extra milieubelasting door de voorgenomen maatregel slechts gering zou zijn.

Op 26 april 2012 hebben wij reeds bezwaar gemaakt tegen de invoering van 130 km/h 's-nachts op dit deel van de A27. Desondanks is dat toch doorgezet. Daar komt deze maatregel nu nog eens bovenop. Deze maatregel kan om de bovengenoemde redenen alleen doorgang vinden als de nadelige geluidgevolgen daarvan worden gecompenseerd door het gehele wegvak van de A27 ter hoogte van Eemnes, Laren en Blaricum te voorzien van geluid reducerend asfalt, als op het aansluitende wegvak van de A27 ten zuiden van het knooppunt Eemnes.

Antwoord

Aangrenzend aan de A27 ligt het Natura 2000-gebied Eemmeer & Gooimeer Zuidoever. Dit gebied is aangewezen op grond van de Vogelrichtlijn. De vogelsoorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn bepaald zijn alle niet gevoelig voor stikstofdepositie met uitzondering van de Vissief. De Vissief is gevoelig voor stikstofdepositie, maar alleen in habitattypen die niet aanwezig zijn in het Natura 2000-gebied Eemmeer & Gooimeer Zuidoever. Een (significant) effect op deze soort als gevolg van een toename aan stikstofdepositie kan daarom op voorhand worden uitgesloten. Verder is het gebied aangewezen voor een aantal voor geluid gevoelige vogelsoorten, maar gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1dB(A)) als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden kan (significante) verstoring van de aangewezen vogelsoorten worden uitgesloten.

In de milieuverordening van de Provincie Utrecht zijn specifieke verboden opgenomen ten aanzien van stiltegebied Eemland. Zo is het bijvoorbeeld verboden een toestel te gebruiken waardoor de ervaring van de natuurlijke geluiden kan worden verstoord of om met een waterscooter te varen. Naast de specifieke verboden kent de milieuverordening een algemene zorgplicht voor gedragingen in milieubeschermingsgebieden (art. 23). Deze zorgplicht houdt in dat schadelijke handelingen zoveel mogelijk achterwege worden gelaten. Indien dat redelijkerwijs niet kan worden gevegd dienen maatregelen te worden getroffen om de schade zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Daarnaast geldt een richtwaarde waar rekening mee moet worden gehouden bij het nemen van besluiten o.a. op grond van de Wegenverkeerswet 1994.

Het verkeersbesluit leidt niet tot activiteiten waarmee de specifieke verboden worden overtreden. De toename van geluid in het stiltegebied als gevolg van de dynamische snelheidsverhoging is zeer beperkt. Dit kan niet gekwalificeerd worden als schade in de zin van de provinciale milieuverordening die voorkomen of beperkt moet worden. De Minister heeft dan ook overwogen dat de zorgplichtbepaling niet in de weg staat aan het nemen van het verkeersbesluit. Het belang gemoeid met het verkeersbesluit weegt in dit geval zwaarder dan het belang van het voldoen aan de richtwaarde.

In de milieuverordening van de Provincie Noord-Holland zijn specifieke verboden opgenomen ten aanzien van stiltegebied Eemmeer. Zo is het bijvoorbeeld verboden een toestel te gebruiken waardoor de ervaring van de natuurlijke geluiden kan worden verstoord of om met een waterscooter te varen. Naast de specifieke verboden kent de milieuverordening een algemene zorgplicht voor gedragingen in milieubeschermingsgebieden (art. 4.1.3). Deze zorgplicht houdt in dat handelingen de heersende natuurlijke rust niet mogen verstoren. Indien dat redelijkerwijs niet kan worden gevegd, dienen maatregelen te worden getroffen om de verstoring te voorkomen, mits deze maatregelen redelijkerwijs kunnen worden gevegd.

Het verkeersbesluit leidt niet tot activiteiten waarmee de specifieke verboden worden overtreden. De toename van geluid in het stiltegebied als gevolg van de dynamische snelheidsverhoging is zeer beperkt. Dit kan niet gekwalificeerd worden als een handeling in de zin van de provinciale milieuverordening die de natuurlijke rust in het gebied verstoort. De Minister heeft dan ook overwogen dat de zorgplichtbepaling niet in de weg staat aan het nemen van het verkeersbesluit.

Natuurgebied Eemland maakt 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. Daarnaast heeft het gebied een status als weidevogelgebied. Op weidevogelgebieden is inderdaad geen specifiek wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhoging vergt.

Ten overvloede wordt het volgende opgemerkt. Gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB(A)) als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden wordt verstoring van geluidgevoelige vogels uitgesloten. Ook effecten op voor stikstofdepositie gevoelige soorten of vegetaties kunnen worden uitgesloten, omdat uit de natuurtoetsen voor de nabij de A27 gelegen Beschermd natuurmonumenten, die deel uitmaken van het Gooisch Natuurreservaat, is gebleken dat als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid naar permanent 130 km/u op de A27 geen sprake is van aantasting van de wezenlijke kenmerken, ook niet door toename van stikstofdepositie. De afstand tot de A27 van bijvoorbeeld het Beschermd natuurmonument Groeve Oostermeent is gemiddeld genomen geringer dan die tot het weidevogelgebied Eemland. Voor dit gebied geldt derhalve een vergelijkbare conclusie.

De gevolgen van de dynamische snelheidsverhoging in 2012 zijn verwerkt in de autonome situatie, die de uitgangssituatie vormt voor het toetsen van het huidige verkeersbesluit. Op grond daarvan is beoordeeld in hoeverre er sprake kan zijn van effecten op natuurgebieden. Gebleken is dat effecten ten gevolge van dit verkeersbesluit op voorhand zijn uit te sluiten.

11.3 - Belangenafweging
Tot slot spreekt inspreker de verwachting uit dat alle bovengenoemde punten van de zienswijze van inspreker bij de definitieve besluitvorming zullen worden betrokken.

Antwoord

In het voorgenomen besluit tot verhoging van de maximumsnelheid zijn alle zienswijzen meegewogen. Alle aangedragen punten zijn beoordeeld en hebben niet geleid tot een aanpassing van het ontwerpbesluit.

Zienswijze 12

Betreft A12.

Algemeen

Om de leefbaarheid van de woonkernen Maarn en Maarsbergen te bevorderen en waar mogelijk te verbeteren dient inspreker deze zienswijze in. Inspreker is een vereniging waarvan circa 22% van alle huishoudens van deze beide woonkernen lid is. Inspreker heeft derhalve een groot draagvlak en is stevig verankerd in de lokale samenleving.

De A12 doorsnijdt letterlijk de woonkern van Maarn en loopt rakelings langs de woonkern van Maarsbergen. Geluidsoverlast en luchtvervuiling zijn elementen die het welzijn van inspreker aantasten. Met het huidige regiem van 100/120 overdag en 's nachts 130 km is voor inspreker reeds een grens overschreden. Door nu de snelheid op de A12 te verhogen naar permanent 130 km per uur wordt onze leefomgeving verder aangetast en is het derhalve onverantwoord om deze snelheidsverhoging door te voeren.

Bezwaren

Bezwaren van inspreker richten zich op de volgende punten die in de onderstaande paragrafen verder worden uitgewerkt:

1. Noodzaak wijziging Wegaanpassingsbesluit A12 Utrecht-Maarsbergen (september 2009)
2. Geluid
3. Luchtkwaliteit
4. Veiligheid
5. Natuur
6. Belangenafweging

12.1 - Verband met Wab A12 Utrecht-Maarsbergen

1. Noodzaak wijziging Wegaanpassingsbesluit A12 Utrecht-Maarsbergen

Inspreker vraagt zich af hoe het betreffende verkeersbesluit waar wij bezwaar tegen maken, zich verhoudt tot het Wegaanpassingsbesluit (Wab) A12 Utrecht Maarsbergen, zoals u dat in september 2009 hebt vastgesteld. In dit besluit zijn de volgende relevante bepalingen opgenomen:

Artikel 1 Aanpassingsmaatregelen

***1. Op het wegvak Utrecht (knooppunt Lunetten-Maarsbergen worden op de zuidelijke rijbaan de volgende aanpassingsmaatregelen getroffen:
(....)***

c. Op het wegvak Driebergen-Maarn wordt tussen km 71,5 en km 77,5 aan de middenbermzijde een plusstrook gerealiseerd. Tussen km 71,5 en km 77,5 wordt de rijbaan verbreed van ca. 11 m naar ca. 13,40 m. Hierop worden gerealiseerd, een plusstrook van 2,75 m, een linkerrijstrook van 3,50 m, een rechterrijstrook van 3,35 m, een vluchtstrook van 3,10 m en aan de linkerzijde van de rijbaan een redresseerstrook van 0,70 m.

d. Op het wegvak Maarn-Maarsbergen wordt tussen km 77,5 en km 81,3 aan de middenbermzijde een plusstrook gerealiseerd. De rijbaan wordt verbreed van ca. 11 m naar ca. 13,75 m. Hierop worden gerealiseerd een plusstrook van 2,75 m, een linkerrijstrook van 3,50 m, een rechterrijstrook van 3,35 m, een vluchtstrook van 3,45 m en aan de linkerzijde een redresseerstrook van 0,70 m.

2. Op het wegvak Utrecht (knooppunt Lunetten) - Maarsbergen worden op de noordelijke rijbaan de volgende aanpassingsmaatregelen getroffen: (....)

Op het wegvak Driebergen - Maarn wordt tussen km 70,9 en km 77,5 aan de middenbermszijde een plusstrook gerealiseerd. De rijbaan wordt tussen km 70,9 en km 71,8 verbreed van ca. 11 m naar ca. 13,40 m. Tussen km 71,8 en km 73,3 wordt de rijbaan verbreed van ca. 11 m naar ca. 14,85 m in verband met het aanleggen van een verlengde uitvoegstrook voor de afrit Driebergen.

Vanaf km 73,3 tot km 77,5 geldt weer een rijbaanbreedte van ca. 13,40 m. Hierop worden gerealiseerd een plusstrook van 2,75 m, een linkerrijstrook van 3,50 m, een rechterrijstrook van 3,35 m, een vluchtstrook van 3,10 m en aan de linkerzijde van de rijbaan een redresseerstrook van 0,70 m.

d. Op het wegvak Maarn - Maarsbergen wordt tussen km 77,5 en km 80,6 aan de middenbermszijde een plusstrook gerealiseerd.

Tevens geeft u in het Wab aan dat ten tijde dat de plusstrook is geopend er een maximumsnelheid van 100 km per uur geldt en dat er, wanneer deze strook is geopend, er een breedtebeperking geldt voor het verkeer op deze strook (art. 4 van het Wab).

Inspreker vraagt zich daarom af hoe het verkeersbesluit, dat u nu wenst te nemen, zich verhoudt tot het Wab. In het ontwerp verkeersbesluit van 15 oktober jl. geeft u aan dat u op het betreffende traject de snelheid generiek wil verhogen tot 130 km/h. Inspreker vraagt of hij hieruit mag opmaken dat u de betreffende plusstroken opwaardeert tot gewone rijstroken? Is hiervoor in dat geval geen aanpassing van het Wab nodig? Zo niet, hoe verhoudt dit besluit dan zich tot art. 4 van het Wab waarbij bij openstelling van een plusstrook een maximumsnelheid van 100 km/h geldt?

Antwoord

De linkerrijstrook (plus/spitsstrook) is te smal om daar de maximumsnelheid naar 130 km/h te verhogen, hetgeen tevens een opwaardering tot een 'normale' rijstrook in de weg staat.

Bij gesloten plusstroken wordt op het betreffende traject de maximumsnelheid 130 km/h. Echter op het moment dat de plusstroken open gaan wordt de maximumsnelheid op het betreffende weggedeelte teruggebracht tot 100 km/h. Een aanpassing van het Wab is derhalve niet nodig.

12.2 – 100 km/h bij geopende spitsstrook.

Inspreker verzoekt u dan ook in ieder geval de tijden dat de plusstrook is geopend uit te zonderen van de gewenste snelheidsverhoging en een maximumsnelheid van 100 km/h te handhaven voor deze situatie. Inspreker gaat er daarbij vanuit dat ook de overige bepalingen voor de spitsstroken, zoals opgenomen in het Wab van kracht blijven. Zo u ook voor de periode dat de plusstroken geopend zijn een maximale snelheid van 130 km/h wenst te reguleren, acht inspreker dat alleen mogelijk met een aanpassing van het Wab. Inspreker verzoekt in dat geval tevens ook een wijzigingsprocedure voor het Wab, met de daarbij noodzakelijke procedures en rapporten (MER, Passende beoordeling) te doorlopen.

Antwoord

Voor het antwoord kan worden verwezen naar de reactie op vraag 12.1.

12.3 – Akoestisch onderzoek met 100 km/h bij geopende spitsstrook

2. Geluid

In het akoestisch rapport (Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2014, DGMR) wordt geconcludeerd dat de verhoging van de maximumsnelheid leidt een toename in de geluidproductie van 0-0,4 dB. DGMR heeft hier voor de bestaande situatie vergeleken met gewenste situatie (bestaand: maximumsnelheid van 120 km/h tussen 06.00 uur en 19.00 uur en 130 km/h voor de resterende periode, nieuw: permanent 130 km/h). Niet duidelijk is hoe de maximumsnelheid van 100 km/h, die op delen van de dag geldt -wanneer de plusstrook is geopend-, hierin is verwerkt. Inspreker verzoekt u daaromtrent helderheid te verschaffen. Zeker wanneer na het nieuwe verkeersbesluit een permanente maximumsnelheid van 130 km/h geldt, kan het verschil tussen de bestaande en gewenste situatie zelfs groter zijn dan nu voorgesteld.

Inspreker verzoekt dan ook de noodzakelijke belangenafweging te baseren op de juiste cijfers.

Antwoord

Bij de geopende plus/spitsstrook blijft de maximum snelheid van 100 km/h ter plaatse ongewijzigd. Er is dus geen sprake van een permanente maximumsnelheid van 130 km/h op dit traject. Onder deze omstandigheden zal de toename van de geluidsproductie altijd binnen de 0 tot 0,4 dB blijven.

Het geluidregister bevat geen gegevens over de verschillende bedrijfssituaties bij spits- en plusstroken. In het register is de worstcase-situatie opgenomen en dat is de situatie met gesloten spitsstrook. Dit impliceert dat ook voor de bepaling van de geluidproductieplafonds deze situatie wordt aangehouden.

12.4 – Lucht. Vergelijking 120 en 130 km/h.

3. Luchtkwaliteit

Om tot een goede belangenafweging voor het aspect luchtkwaliteit te komen is het van belang niet alleen te toetsen aan de wettelijke grenswaarden, maar ook inzicht te hebben in de gevolgen van het besluit op de luchtkwaliteit (vergelijking van situatie met snelheid 120 en 130 km/h). Het luchtkwaliteitsonderzoek (Harmonisatie onderzoek 130 km/uur, Tauw) geeft hier geen inzicht in. Inspreker verzoekt alsnog dit inzichtelijk te maken. Voor ons is dat van groot belang omdat, vooral in Maarn, verschillende woningen dicht op de snelweg staan.

Antwoord

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor luchtkwaliteit 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 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord.

12.5 – Lucht. Fijn stof.

Uit onderzoek van TNO (zie tabel hieronder) is gebleken dat de emissie van fijnstof met 2-3% toeneemt (PM_{2,5}) t.o.v. een snelheid van 120 km/h en voor NO₂ met ruim 20%. Wordt dit vergeleken met een snelheid van 100 km/h dan zijn deze verschillen waarschijnlijk nog veel groter.

Tabel 2

Relatie verschil tussen de emissiefactoren voor licht wegverkeer voor de 130 km/u en de 120 km/u situatie bij vrije doorstroming voor 2010, 2015, 2020 en 2030

Zichtjaar	PM ₁₀ ¹⁾ [%]	PM _{2,5} ²⁾ [%]	NO _x [%]	NO ₂ [%]	CO ₂ [%]
2010	2,5	3,5	20	22	5
2015	1,5	2,9	20	22	5
2020	0,9	2,3	20	22	5
2030	0,6	1,9	19	22	5

1) Alleen de emissiefactoren voor licht wegverkeer zijn opgenomen. Voor vrachtverkeer zijn de emissiefactoren gelijk verondersteld aan die van de andere snelwegsituaties bij vrije doorstroming. Voor deze groep wordt geen snelheidsverhoging voorgesteld.

2) De PM₁₀ en PM_{2,5} emissiefactoren zijn een combinatie verbranding en slijtage van banden, remmen en wegdek.

Daar komt bij dat op grond van verschillende literatuurbronnen, wonen binnen een afstand van 300 meter van een snelweg als schadelijk voor de gezondheid wordt geacht. Ook de GGD adviseert om geen gevoelige bestemmingen (o.a. woonhuizen) te realiseren binnen een afstand van 300 meter van de snelweg, zie bijlage 1. Ook in haar advies aan u omtrent snelheidsverhoging tot 130 km/h heeft zij u verzocht volksgezondheidsaspecten zwaarte laten meewegen in uw besluitvorming, zie bijlage 2.

Inspreker verzoekt dan ook inzicht te verschaffen in de gevolgen van uw besluit op de luchtkwaliteit in de omgeving en de uitkomsten en de effecten daarvan op onze gezondheid nadrukkelijker, en meer dan wat u tot nu toe heeft gedaan, te betrekken in uw belangenafweging.

Antwoord

De minister heeft zorgvuldig de effecten van een snelheidsverhoging op grond van de vigerende wettelijke normen voor luchtkwaliteit 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 in te voeren snelheidsverhoging gezien het onderliggende onderzoek verantwoord.

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.

12.6 – Verkeersveiligheid. Ongevallen.

4. Veiligheid

In de toelichting op uw besluit geeft u aan dat uit onderzoek is gebleken dat op autosnelwegen de maximumsnelheid zonder bezwaar naar 130 km/h kan worden gebracht, voor wat het aspect veiligheid. U verwijst hierbij naar het rapport 'De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid', van de TU Delft van 27 november 2011.

In het betreffende rapport wordt de volgende eindconclusie getrokken: "Op basis van de literatuur moeten we concluderen dat het geen twijfel leidt dat het verhogen van de snelheidslimiet gepaard gaat met een vergrote kans op ongevallen en op ernstigere ongevallen. Er is echter nog aanzienlijke onzekerheid over de precieze representatie (al wordt hier exponentieel als meest accuraat verondersteld voor individuele voertuigsnelheid) en de precieze kwantificatie van het effect."

Meer specifiek concludeert het rapport het volgende:

- **In bijna alle literatuur wordt verondersteld dat de verandering die ontstaat door een snelheidsverlaging, omgekeerd evenredig is aan de verandering die ontstaat door een snelheidsverhoging (omgekeerde causaliteit). Bijvoorbeeld: in het geval van het experiment van Nilsson (2004) werd er een limiet verlaagd van 130 naar 110 km/u wat resulteerde in 16.6% minder ongelukken met gewonden en 12,5% minder dodelijke ongevallen. In het geval van omgekeerde causaliteit neemt men dan aan dat er bij een verhoging van 110 naar 130 km/u, 16.6% meer ongelukken met gewonden en 12,5% meer dodelijke ongevallen zullen gebeuren. Of deze aanname zondermeer gemaakt mag worden is niet verder onderzocht.**
- **Spill-over effecten: de onderzoeken uit verschillende landen laten zien dat er duidelijke spillover effecten zijn naar andere wegtypen (Wagenaar; 1990, Barach et al. 1995). Dit betekent dat bestuurders geneigd zijn de snelheid op andere wegen, die minder geschikt zijn voor hogere snelheden, ook te vergroten**
- **Bij voorgaande veranderingen liet onderzoek zien dat men na verloop van tijd het oude gedrag weer aannam. Zo beschrijft het rapport van Roszbach en Blokpoel (1991) dat de automobilisten na de snelheidslimiet verhoging van 100 naar 120 km/u in Nederland, langzamer gingen rijden (voorheen werd er veel te hard gereden). Dit effect was een jaar na de invoering nog maar marginaal aanwezig.**
- **Het ex-ante inschatten van de effecten is iets anders dan het ex-post vaststellen van het daadwerkelijke effect. (. . .) Over het algemeen wordt aangenomen dat de snelheidslimietverandering zal leiden tot een hogere gereden snelheid en meer (dodelijke) ongevallen.**

Uw conclusie dat zonder bezwaar, vanuit het aspect veiligheid, de snelheid kan worden verhoogd naar 130 km/h wordt derhalve niet gedragen door de conclusies uit het onderzoek. De conclusies uit het onderzoek stellen juist het tegenovergestelde: dat met snelheidsverhoging meer ongevallen zijn te verwachten. Ook kunnen er negatieve effecten optreden op de veiligheid van het onderliggend wegennet.

Antwoord

Het is inderdaad zo dat uit de literatuurstudie van de TU Delft blijkt dat er een mogelijke toename zou kunnen ontstaan van het aantal ongevallen. In deze studie wordt gesteld dat verhoging van de maximum snelheid mogelijk zou kunnen leiden tot een toename van het aantal ongevallen. Maar het is de vraag of dat ook leidt tot een exponentiële toename van de verkeersonveiligheid.

Door de invoering van de norm 130 km/u neemt de gemiddelde snelheid iets toe. Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen. Uit onderzoek dat hier in Nederland gehouden naar het effect op een snelheidsverhoging van 120 naar 130 km/u is geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen.

Daarnaast neemt de minister in het kader van de verhoging van de maximum snelheid op een groot aantal wegvakken (vaak technische) maatregelen om te komen tot een substantiële verbetering van de verkeersveiligheid. Dat zijn de zogenoemde AKOE-maatregelen (AKOE staat voor aanpak van kritische ontwerpelementen). Deze maatregelen zijn destijds bij de invoering van de hogere maximumsnelheid opgenomen en ze zijn inmiddels nagenoeg voltooid.

De vrees dat er spill-over effecten zullen ontstaan wordt door mij niet gedeeld. Er is namelijk een duidelijke overgang van wegcategorieën die waarneembaar is bij het verlaten van het hoofdwegennet. Door deze duidelijke overgang mag verwacht worden dat weggebruikers hun gedrag zullen aanpassen aan het type weg waarop ze zich bevinden.

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. Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. Op basis van deze analyse investeer ik waar nodig in verbeteringen in het wegontwerp. Op wegen waar een verhoogd ongevalsrisico geldt, verminder ik dit risico door de infrastructuur verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verlengen van in/uitvoegstroken en weefvakken, het vergroten van de obstakelvrije ruimte en het afschermen van obstakels langs autosnelwegen. In het onderhavige traject zijn dergelijke maatregelen niet noodzakelijk.

12.7 – Verkeersveiligheid. Vervoer gevaarlijke stoffen
Gevolgen voor de verkeersveiligheid hebben ook gevolgen voor risico's van transport van gevaarlijke stoffen. Een hogere kans op ongevallen leidt tot een groter plaatsgebonden risico en hoger groepsrisico.
Inspreker verzoekt u dan ook de gevolgen van de snelheidsverhoging voor de risico's van ongevallen met gevaarlijke stoffen voor de omgeving in beeld te brengen en daarvoor de vereiste procedures te doorlopen (o.a. verantwoording groepsrisico en advies regionale brandweer). In het ontwerp besluit vindt inspreker daarover niets terug.
Inspreker verzoekt dan ook uw besluit te heroverwegen op basis van de juiste conclusies en gegevens en toename van risico's met transport van gevaarlijke stoffen nadrukkelijk in uw afweging te betrekken.

Antwoord

De A12 bij Maarn en Maarsbergen is ontworpen voor een snelheid van 120 km/h. Autosnelwegen die zijn ontworpen voor een snelheid van 120 km/h zijn veilig te bereiden met een snelheid van 130 km/h. Snelheidsverhoging heeft alleen effect op de externe veiligheid als de ongevalskans ofwel de verkeersveiligheid significant verslechtert. Andere factoren zoals het aantal transporten van gevaarlijke stoffen voor berekening van de externe veiligheid blijven gelijk. Op dit traject zijn geen knelpunten of ongevalsconcentraties t.a.v. verkeersveiligheid geconstateerd.

Aangezien het vervoer van gevaarlijke stoffen in de regel door vrachtverkeer plaatsvindt en voor deze groep de wettelijke maximumsnelheid niet wijzigt, zie ik geen noodzaak de door u bedoelde procedures te doorlopen.

12.8 – Stikstofdepositie Meeuwenkampje.

5. Natuur/stikstof

Uit de toelichting op uw besluit blijkt dat u negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten uitsluit.
Inspreker heeft de rapporten/documenten waarop u uw stelling baseert nader bestudeerd.

Beschermde natuurmonument Meeuwenkampje

Door Grontmij is onderzoek gedaan naar de effecten van uw besluit op het beschermd natuurmonument Meeuwenkampje, gelegen ten noorden van de A12 (Natuurtoets snelheidsverhoging 130 km/uur -Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken van Beschermde natuurmonument

Meeuwenkampje). Uit dit onderzoek blijkt dat de kritische depositiewaarde voor een aantal habitattypen ruim overschreden worden, zoals blijkt uit de onderstaande tabel.

Habitattypen die vergelijkbaar zijn met de wezenlijke botanische kenmerken van het Beschermd natuurmonument, de kritische depositiewaarden en de gemiddelde totale depositie (mol N/ha/j) op het Beschermd natuurmonument binnen ca. 3 km van de weg.

Habitatype		KDW	2014	2015	2024
H6230	Heischrale graslanden	857	1886	1936	1756
H6410	Blauwgraslanden	1071	1886	1936	1756
H7230	Kalkmoerassen	1143	1886	1936	1756
H6430B	Ruigten en Zomen	>2400	1886	1936	1756

Vervolgens concludeert u dat ten gevolge van de snelheidsverhoging de stikstofdepositie daalt ten opzichte van 2014. U maakt hiermee echter een oneerlijke en onterechte vergelijking. Zoals eerder vermeld, is uit onderzoek van TNO gebleken dat de emissie van stikstof met ongeveer 20% toeneemt ten gevolge van de snelheidsverhoging (excl. 80 km voertuigen). De depositie ten gevolge van deze bron zal naar verwachting recht evenredig toenemen. Doordat u vergelijkt met 2014 is er sprake van een absolute afname. Deze afname wordt hoogstwaarschijnlijk veroorzaakt door het langzamerhand schoner worden van motorvoertuigen. Deze maatregelen worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren en de te hoge stikstofdepositie in natuurgebieden te verminderen. Het is de vraag of u deze maatregelen u wel kunt toe-eigenen om uw besluit mogelijk te maken. U gebruikt feitelijk generieke maatregelen om stikstofdepositie te verminderen als mitigerende/compenserende maatregelen voor uw besluit. Inspreker acht dit geen juiste gang van zaken.

Daar komt bij dat wanneer u gebruik zou mogen maken van deze generieke maatregelen om uw besluit mogelijk te maken, ook andere partijen dit zouden mogen doen, bijv. veehouderijen die uitbreiding wensen van hun bedrijfsactiviteiten. Daarmee is het risico levensgroot dat de ingezette dalende trend weer teniet wordt gedaan door allerlei nieuwe activiteiten. Inspreker neemt aan dat de wetgever dit niet op deze wijze heeft beoogd. Daarnaast is inspreker van mening dat u ook het aspect cumulatie (t.g.v. andere plannen en projecten) zou moeten meewegen in uw beoordeling.

Inspreker verzoekt dan ook voor het Meeuwenkampje de depositie ten gevolge van de situatie met en zonder snelheidsverhoging te vergelijken voor eenzelfde jaar (2015 met en zonder snelheidsverhoging, idem 2025) en daarin ook het aspect cumulatie te betrekken. Op deze wijze brengt u op een correcte wijze de gevolgen van uw besluit voor het Meeuwenkampje in beeld. Op grond van deze correcte benadering verzoekt inspreker dan ook opnieuw een afweging te maken.

Antwoord

Ten behoeve van de snelheidsverhoging is een natuurtoets opgesteld waarin mogelijke effecten op het Beschermd natuurmonument Meeuwenkampje zijn onderzocht. Het doel van deze natuurtoets is om te onderzoeken of de wezenlijke kenmerken van het Beschermd natuurmonument mogelijk worden aangetast. Het gaat daarbij om de effecten in de toekomst, wanneer het project gerealiseerd is.

Voor de berekening van de stikstofdepositie in de toekomst, wordt voor de achtergronddepositie gebruik gemaakt van de Grootchalige Depositiekaarten Nederland (GDN). Deze worden specifiek met dit doel opgesteld door het RIVM.

In de komende jaren zullen de verwachte verkeersemissies ondanks de autonome verkeersgroei afnemen vanwege het grotere aandeel schone auto's en meer elektrische tractie in het wagenpark (zie onder meer http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL2014_Grootschalige-concentratieen-depositiekaarten-Nederland-Rapportage-2014.pdf). Evenwel kan de autonome afname minder snel verlopen vanwege de verhoging van de maximumsnelheid. Het op termijn schoner worden van de motoren is verwerkt in de berekening van de toekomstige achtergronddeposities in de GDN. Het schoner worden van motoren is een trend die duidelijk zichtbaar is en ook in de toekomst door de overheid zal worden gestimuleerd. In het kader van de natuurtoets wordt deze daling derhalve niet beschouwd als mitigerende maatregel maar als autonome ontwikkeling, gebaseerd op de beste wetenschappelijke inzichten omtrent de ontwikkelingen van de stikstofemissie door het wegverkeer.

Uit jurisprudentie (uitspraak 201011757/1/R1 en 201012728/1/R1) blijkt dat ten aanzien van Natura 2000-gebieden ook de verminderde afname in beeld moet worden gebracht. Het gaat dan om de vergelijking tussen de effecten met een snelheidsverhoging en de effecten zonder snelheidsverhoging in een bepaald peiljaar. Uit jurisprudentie blijkt echter niet dat deze vergelijking ook gemaakt moet worden in het kader van het beoordelen van effecten op Beschermden natuurmonumenten. Dat is ook in lijn met het minder strikte toetsingskader voor Beschermden natuurmonumenten op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

De Natuurbeschermingswet 1998 kent ten aanzien van Beschermden natuurmonumenten, zoals Meeuwenkampje geen verplichting om mogelijke effecten als gevolg van cumulatie met andere projecten of plannen in beeld te brengen.

12.9 – Natura 2000. Beoordeling grens 3 km.

Natura 2000-gebieden

Voor uw berekening en beoordeling van Natura 2000-gebieden heeft u zich beperkt tot gebieden die zijn gelegen op een maximale afstand van 3 km van het tracé waarvoor u een snelheidsverhoging beoogt. Een reden waarom u zich beperkt tot deze afstand wordt niet gegeven. Een berekening waaruit zou blijken dat de depositie op meer dan 3 km afstand verwaarloosbaar is, ontbreekt. Uit berekeningen met bijvoorbeeld veehouderijen weten we dat emissies van stikstof tot 10 á 20 km afstand significante bijdragen kunnen hebben aan de depositie. Inspreker verzoekt dan ook uw keuze nader te motiveren, danwel gebieden die verder weg zijn gelegen in uw beoordeling te betrekken. In dit kader wijst inspreker bijvoorbeeld op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden 'Rijntakken' (ong. 6 km afstand), 'Binnenveld (ong. 6 km afstand) en 'Veluwe' (ong. 9 km afstand).

Antwoord

Gezien het exponentieel dalende verband tussen de afstand tot de weg en depositie van stikstof leert de ervaring dat de afstand, waarop effecten verwacht kunnen worden die herleidbaar zijn tot de verhoging van de maximumsnelheid, in de regel niet groter is dan 3 km. De veelal (zeer) hoge achtergronddepositie wordt dan leidend voor mogelijke effecten op voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden.

Gezien de substantieel grotere afstand tot de genoemde Natura 2000 gebieden (minimaal de dubbele afstand) zijn daarmee tot het project herleidbare deposities

en daarmee effecten op de betreffende Natura 2000 gebieden op voorhand uit te sluiten.

Er is voor mij dan ook geen aanleiding om onderzoek of berekeningen te doen naar mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden in het kader van dit verkeersbesluit.

12.10 – Belangenafweging. Nut verhoging maximumsnelheid.

6. Belangenafweging

Op grond van artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) vermeldt de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Inspreker is van mening dat onvoldoende inzicht is gegeven van de belangen die in het geding zijn en op welke wijze u die heeft afgewogen. Daarbij geldt dat u, zoals hiervoor is aangegeven, naar het inzicht van inspreker op onvoldoende of onjuiste wijze de gevolgen van uw besluit voor mens en natuur in beeld heeft gebracht.

Daar komt bij dat inspreker het belang van een permanente maximale snelheid van 130 km/h op het aangegeven traject niet inziet. Uit onderzoek waarvoor u opdracht hebt gegeven (Evaluatie experimenten Dynamax 130 km/h, 28 november 2011) blijkt dat ten opzichte van wegen waar voorheen 120 km/h gold, de gemiddelde snelheid ongeveer 2 a 3 km/h steeg. Het betreft hier een tracé van ongeveer 20 km. De totale reiswinst ten gevolge van de snelheidsverhoging bedraagt in dat geval ongeveer 12 seconden. Voor zover inspreker dat tot nu toe kan zien (zoals al aangegeven ontbreken nog veel gegevens) staat deze tijdwinst in geen verhouding tot de negatieve effecten voor natuur, verkeersveiligheid, leefomgeving, gezondheid en risico's voor de omgeving.

Conclusie

Alles overziende verzoekt inspreker dan ook om het ontwerpverkeersbesluit niet verder in procedure te nemen en af te zien van de gewenste snelheidsverhoging.

Antwoord

Uitgangspunt is "130, tenzij": overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Kan 130 km/h niet gedurende de hele dag, dan via een dynamische maximumsnelheid voor een gedeelte daarvan. Dit dient het belang van de vrijheid van het verkeer (artikel 2, lid 1, sub d, van de Wegenverkeerswet 1994). Hiermee verbonden zijn een kortere reistijd, aansluiting bij het verwachtingspatroon van de automobilist en het maximaal benutten van het asfalt (zie Kamerstukken II 2010-2011, 32 646, nr. 1, blz. 1 en 2).

Verder wordt door de halfjaarlijkse tranche van snelheidsverhogingen op wegtrajecten die dat toelaten, geleidelijk een consistent wegbeeld bereikt. De reistijdwinst –die per individuele maatregel vrij beperkt is– zal dus ook steeds toenemen.

Voor wat betreft de overige belangen is getoetst aan de wettelijke grenswaarden op milieugebied en qua verkeersveiligheid, conform de daarvoor bestaande regels. Het

voldoen aan de geldende normen is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de veiligheid van weggebruikers te beschermen. Bij het vaststellen daarvan zijn de relevante risico's immers meegenomen.

Voor zover de gedachte heerst dat er sprake is van een continue regime van 130 km/h is er sprake van een misverstand. Zoals hierboven is aangegeven, gaat bij opening van de plusstrook de snelheid op het weggedeelte terug naar 100 km/h. Aldus zijn de effecten op natuur, leefomgeving, gezondheid en risico's voor de omgeving uiterst beperkt. Derhalve wordt doorslaggevend belang gehecht aan de uitvoering van het kabinetsbeleid om de maximumsnelheid zo veel mogelijk op 130 km/h te brengen. Het voorgenomen snelheidsregime wordt gehandhaafd.

De zienswijze omvat tevens 2 bijlagen:

- 1. Samenvatting advies Luchtkwaliteit en gevoelige bestemmingen (GGD)**
- 2. Brief GGD aan Minister omtrent voorgenomen snelheidsverhogingen**

Zienswijze 13

Betreft A59.

Zie ook zienswijzen 5 en 8

13.1 – Geluid (zie ook 5.1)

Voor de snelweg geldt dat 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 hebben wij aandacht gevraagd voor de geluidshinder van een groot aantal inwoners van onze gemeenten als gevolg van de rijkswegen. De rapporten zijn ook aangeboden aan Rijkswaterstaat Noord-Brabant en Rijkswaterstaat Oost-Nederland.

Uit het onderzoek blijkt dat in onze gemeenten 4320 woningen in meerdere of mindere mate geluidshinder als gevolg van de rijkswegen ondervinden.

Met het verhogen van de maximum snelheid naar 130 km/u, zonder aanvullende maatregelen, zal de hinder toenemen en zal het aantal gehinderde woningen verder toenemen.

In uw ontwerp besluit verwijst u naar het rapport "Rapport M.2014.0772.01. R003 Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2014 6 trajecten". In dit rapport wordt geconstateerd dat ook met de verhoging van de snelheid naar 130 km/uur het geluidniveau onder de vastgestelde geluidproductieplafonds blijft. De geluidniveaus zijn berekend op basis van de Reken- en meetvoorschriften geluid 2012. Ten opzichte van de huidige geluidniveaus komt er tot 0,3 dB bij.

Een verhoging met 0,3 dB lijkt niet veel, maar gezien het grote aantal woningen op korte afstand van de snelweg op dit traject vinden wij een hogere geluidbelasting niet aanvaardbaar. Ook blijft ons bezwaar dat de werkelijke situatie zoals in ons rapport in beeld is gebracht, niet wordt beoordeeld. Er wordt alleen op basis van modellen beoordeeld.

Antwoord

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 monitoringsystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2014 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 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 RIVM voert daarnaast continu metingen uit, waarmee de rekenmodellen worden gevalideerd. De resultaten van deze metingen worden gerapporteerd in het jaarlijkse nalevingsverslag. Mochten de metingen daartoe duidelijke aanleiding geven, dan zal het Reken- en meetschrift worden gewijzigd.

**13.2 – Geluid. Plaatsen geluidwerende voorzieningen (zie ook 5.2)
Inspreker verzoekt met klem om alvorens over te gaan tot verhogen van de maximum snelheid de benodigde geluidwerende voorzieningen te treffen, om hiermee te bereiken dat de geluidhinder voor onze inwoners niet verder toeneemt.**

Antwoord

Zie beantwoording onder zienswijze 13.1.

13.3 - Luchtkwaliteit (zie ook 5.3)

De verhoging van de maximumsnelheid op de snelweg leidt onder meer tot hogere concentraties fijnstof. In onze gemeente krijgt 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.

Daarnaast verbaast het inspreker dat bij de vorige verkeersbesluiten de luchtkwaliteit als reden werd genoemd de snelheid op dit traject gedurende de dag te beperken tot 120 km/uur. Inspreker begrijpt niet dat nu de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur mogelijk is.

Antwoord

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. 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 in het kader van dit ontwerpverkeersbesluit uitgevoerde luchtonderzoek 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 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.

13.4 – Verkeersveiligheid. Terugslag op A59

Specifiek op het traject Verzorgingsplaats De Lucht - Paalgraven is de verkeersveiligheid in het geding. De aansluiting van de A59 op de A50 in de

richting Den Bosch Eindhoven verloopt via het "onderliggende 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 zeer recent maatregelen uitgevoerd om het knooppunt Paalgraven te verbeteren, het is echter nog te vroeg om te constateren of deze maatregelen ook daadwerkelijk effect hebben.

Antwoord

Allereerst wil ik opmerken dat ik mij onverkort houd aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op dit moment op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Om de verkeersveiligheid op wegen onderling te vergelijken wordt gebruik gemaakt van het risicocijfer. Dit cijfer geeft de verhouding weer tussen het aantal ernstige slachtofferongevallen en het aantal verreden voertuigkilometers op het desbetreffende wegvak. Het risicocijfer op de A59 tussen Oss en Paalgraven (2011-2013) behoort tot de laagste categorie.

De maatregelen die in het kader van Beter Benutten¹ zijn genomen om de verkeersafwikkeling aan het einde van de afrit Oss-Oost te verbeteren zijn inmiddels gereed. Door verhoging van de capaciteit van het aansluitende onderliggend wegennet wordt terugslag van wachtrijen op het hoofdwegennet verminderd c.q. voorkomen.

¹ Een project van mijn ministerie, provincie en gemeente(n). In dit geval doet de Provincie de realisatie en de financiering wordt geregeld door mij, provincie Noord Brabant en gemeente Oss.

13.5 – Verkeersveiligheid

In het ontwerp-verkeersbesluit wordt gesteld dat uit onderzoek is gebleken dat op autosnelwegen, de maximumsnelheid zonder bezwaar naar 130 km/h kan worden gebracht. Hierbij wordt verwezen naar het rapport "De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid", van de TU Delft van 27 november 2011. In dit rapport wordt echter geconcludeerd dat het geen twijfel leidt dat het verhogen van de snelheidslimiet gepaard gaat met een vergrote kans op ongevallen en op ernstige ongevallen. Verder wordt gesteld dat niet alleen de absolute snelheid een belangrijke factor is als het gaat om ongevalsrisico en snelheid, maar ook factoren als wegkarakteristieken, verkeerintensiteit en de variantie in de snelheid, spelen een rol.

Het is voor inspreker daarom onbegrijpelijk dat u tot de conclusie komt dat er geen knelpunten ontstaan ten aanzien van de verkeersveiligheid. Inspreker concludeert uit het rapport dat de huidige onveilige situatie wordt vergroot als de snelheid tijdens de spits verhoogd wordt van 120 naar 130 km/uur.

Antwoord

Ik houd onverkort vast aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. Door de invoering van norm 130 km/u neemt de gemiddelde snelheid iets toe. Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen. Uit eerder onderzoek is geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen.

Het is inderdaad zo dat uit de literatuurstudie van de TU Delft blijkt dat er een mogelijke toename zou kunnen ontstaan van het aantal ongevallen. In deze studie wordt gesteld dat verhoging van de maximum snelheid mogelijk zou kunnen leiden tot een toename van het aantal ongevallen. Maar het is de vraag of dat ook leidt tot knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid op een specifiek wegtraject.

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. Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalrisico's. Op basis van deze analyse investeer ik waar nodig in verbeteringen in het wegontwerp. Op wegen waar een verhoogd ongevalrisico geldt, verminder ik dit risico door de infrastructuur verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verlengen van in/uitvoegstroken en weefvakken, het vergroten van de obstakelvrije ruimte en het afschermen van obstakels langs autosnelwegen. In het onderhavige traject zijn dergelijke maatregelen niet noodzakelijk.

Om de verkeersveiligheid op wegen onderling te vergelijken wordt gebruik gemaakt van het risicocijfer. Dit cijfer geeft de verhouding weer tussen het aantal ernstige slachtofferongevallen en het aantal verreden voertuigkilometers op het desbetreffende wegvak. Het risicocijfer op de A59 tussen Oss en Paalgraven (2011-2013) behoort tot de laagste categorie.

13.6 – Verkeersveiligheid. Stilstand op vluchtstrook.
Op het betreffende wegvak van de A59 in Oss is er bovendien sprake van een te korte uitvoegstrook, waardoor het verkeer zeer regelmatig tot een afstand van ruim 1 kilometer stilstaat op de vluchtstrook. Het snelheidsverschil tussen het rijdend verkeer en stilstaand verkeer over een dergelijk lengte veroorzaakt een verkeersonveilige situatie. Deze conclusie wordt naar de mening van inspreker ook ondersteund door het door u aangehaalde rapport. Ook om die reden is het, naar de mening van inspreker, onverantwoord om de snelheid te verhogen naar 130 km/uur.

Antwoord

Allereerst wil ik opmerken dat ik mij onverkort houd aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op dit moment op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. Om de verkeersveiligheid op wegen onderling te vergelijken wordt gebruik gemaakt van het risicocijfer. Dit cijfer geeft de verhouding weer tussen het aantal ernstige slachtofferongevallen en het aantal verreden voertuigkilometers op het desbetreffende wegvak. Het risicocijfer op de A59 tussen Oss en Paalgraven (2011-2013) behoort tot de laagste categorie.

De maatregelen die in het kader van Beter Benutten¹ zijn genomen om de verkeersafwikkeling aan het einde van afrit Oss-Oost te verbeteren zijn inmiddels gereed. Door verhoging van de capaciteit van het aansluitende onderliggend wegennet wordt terugslag van wachtrijen op het hoofdwegennet voorkomen.

¹ Een project van mijn ministerie, provincie en gemeente(n). In dit geval doet de Provincie de realisatie en de financiering wordt geregeld door mij, provincie Noord Brabant en gemeente Oss.

13.7 – Verband met eerdere beroepsprocedure
In de beroepsprocedure die inspreker tegen het vorige verkeersbesluit heeft aangespannen is door u in het verweerschrift en in uw pleidooi

gesteld dat tijdens de periode dat de "terugslag" op de snelweg op treedt een snelheidsbeperking van 120 km/uur geldt. Het is voor inspreker niet acceptabel dat u het door u aangevoerde argument dat de veiligheid niet in het geding is mede vanwege de dynamische snelheidsbeperking tijdens de dag periode, kennelijk niet serieus neemt. Temeer omdat de rechtbank in haar uitspraak deze dynamische snelheidsverlaging nadrukkelijk in haar overwegingen heeft betrokken.

Antwoord

Tot dusverre gold er in de tijdsperiode tussen 06:00 uur en 19:00 uur een maximumsnelheid van 120 km/h. De rechtbank heeft in de aangehaalde uitspraak benadrukt dat de bedoelde files ("terugslag") ontstaan binnen die tijdsperiode. Dit betekent dat, in de bestaande situatie, het wijzigen van de maximumsnelheid buiten de genoemde periode, voor de files ("terugslag") niet relevant is.

Inmiddels is de luchtkwaliteit niet langer een belemmerende factor voor een snelheidsverhoging op de A59 bij Oss gedurende de gehele dag (zie ook de beantwoording bij zienswijze 13.3).

De maatregelen die in het kader van Beter Benutten zijn genomen om de verkeersafwikkeling aan het einde van afrit Oss-Oost te verbeteren zijn inmiddels gereed. Door verhoging van de capaciteit van het aansluitende onderliggend wegennet wordt terugslag van wachtrijen op het hoofdwegennet voorkomen. Daarmee is de vraag of terugslag van files juist bij 130 niet voor extra onveiligheid leidt op dit traject, niet meer aan de orde.

13.8 - Zienswijze

Op basis van bovengenoemde overwegingen is de zienswijze van inspreker:

- 1. primair : voor de A59 (traject Verzorgingsplaats De Lucht - Paalgraven) moet een verkeersbesluit worden genomen tot verlaging van de maximum snelheid naar 100 km/uur totdat vastgesteld is dat de maatregelen aan knooppunt Paalgraven tot een veiliger situatie leiden;**
- 2. subsidiair: voor de A59 (traject Verzorgingsplaats De Lucht - Paalgraven) moet het huidige snelheidsregime in stand blijven.**

Antwoord

De verkeersveiligheid is zoals hiervoor gesteld niet in het geding. Derhalve vindt geen aanpassing plaats van het voorgenomen snelheidsregime.

Verklarende woordenlijst

AKOE	Aanpak van Kritische OntwerpElementen
BABW	Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
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
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
PM ₁₀	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer
PM _{2,5}	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 micrometer
RVV 1990	Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
SWUNG	Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
Wab	Wegaanpassingsbesluit
Wm	Wet milieubeheer
Wvw	Wegenverkeerswet
ZOAB	Zeer Open Asfalt Beton