



## VERKEERSBESLUIT

---

Datum	25 juni 2014
Onderwerp	Verhoging maximumsnelheid in de avond en nacht op de A4 te Den Haag (ter hoogte van Leidschendam)

---

## DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

### BESLUIT

Door het verwijderen dan wel het plaatsen van de borden A1 en A2 van bijlage 1 van het RVV 1990 –met onderborden- wordt de maximumsnelheid op de A4 tussen km 43,4 en km 44,4 in beide richtingen als volgt vastgesteld:

- tussen 06.00 uur en 19.00 uur geldt een maximumsnelheid 100 km/h;
- tussen 19.00 uur en 06.00 uur wordt de maximumsnelheid verhoogd van 100 km/h naar de voor autosnelwegen algemeen geldende maximumsnelheid van 130 km/h.

### 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 is de norm". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht.

Ingevolge 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) is de maximumsnelheid op de aansluitende A4-trajecten per 27 juni 2014 overdag 100 km/h en in de

avond en nacht 130 km/h. Alleen het onderhavige traject van een kilometer zou dan afwijken. Bezien is of ook hier de maximumsnelheid in de avond en nacht naar 130 km/h kan. De daartoe uitgevoerde onderzoeken tonen aan dat dit inderdaad het geval is. Hiermee wordt een eenduidig snelheidsregime bereikt op de A4 in beide richtingen tussen km 33,6 (Zoeterwoude Rijndijk) en km 53,1 (Den Haag Zuid).

### 3. Onderzoek omgevingseffecten

#### 3.1. Geluid

##### *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 '*Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h in de avond en nacht; traject A4 Leidschendam (km. 43,4 – 44,4)*', april 2014, is gebleken dat de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond- en nachturen (19.00 – 6.00 uur) geen overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds met zich meebrengt op referentiepunten gelegen langs het wegtraject. In de bijlagen bij het akoestisch onderzoek is het verschil tussen het geldende geluidproductieplafond en de geluidproductie in 2014 (inclusief snelheidsverhoging) inzichtelijk gemaakt.

Op basis van het uitgevoerde akoestisch onderzoek is geconcludeerd dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond- en nachturen mogelijk is. Het hierboven aangeduide akoestisch onderzoek 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](http://www.platformparticipatie.nl)

#### 3.2. Lucht

Mede door succesvol (bron)beleid is de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen jaren sterk verbeterd, ook langs autosnelwegen. Door het schoner worden van auto's neemt de wegbijdrage in de totale emissies steeds verder af.

Daarnaast 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 (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>) niet worden overschreden bij een maximumsnelheid van 130 km/h. Ook uit het onderzoek '*Effecten op de luchtkwaliteit; Verhoging maximumsnelheid A4 Leidschendam (km. 43,4 – 44,4)*, 1 maart 2014, RWS, 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 het uitgevoerde milieuonderzoek is geconcludeerd dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond- en nachturen mogelijk is. Het hierboven aangeduide onderzoek 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](http://www.platformparticipatie.nl)

### 3.3. Natuur

#### 3.3.1 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (Ffw) is gericht op de bescherming van inheemse dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. 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 snelheidsverhoging vergt en derhalve kan een beoordeling van effecten van de snelheidsverhoging op de gebieden achterwege blijven. Hierbij verdient opmerking dat gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1dB) als gevolg van de verhoging 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

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) strekt tot bescherming van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden, alsmede Beschermde natuurmonumenten. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en 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 van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht. Het dichtstbijzijnde gebied betreft het Natura 2000 gebied Meijendel en Berkheide op 5,8 km van het traject. Gelet op die afstand, de geringe extra geluidbelasting en een zeer geringe extra uitstoot van stikstof door de verhoging van de maximumsnelheid, zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en Beschermde natuurmonumenten op voorhand 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 deze wegen, en ook op het in dit verkeersbesluit beschouwde wegtraject van de A4, 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](http://www.platformparticipatie.nl)

#### **4. 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, kan op het onderhavige wegtraject de maximumsnelheid in de avond en nacht worden verhoogd naar 130 km/h.

#### **5. Gevolge procedure**

Dit verkeersbesluit is voorbereid volgens de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerp-verkeersbesluit werd gepubliceerd in de Staatscourant van donderdag 17 april 2014 en lag ter inzage vanaf vrijdag 18 april 2014. Belanghebbenden konden tot eind mei zienswijzen indienen. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.

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 Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid,

  
mevrouw drs. I. van der Hee MBA

## MEDEDELINGEN

### *Inzien stukken*

Het verkeersbesluit met bijlagen ligt vanaf 27 juni 2014 ter inzage op de volgende kantoren van Rijkswaterstaat, op werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 16.00 uur:

- Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, Boompjes 200 te Rotterdam;
- Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, District Noord, Lange Kleiweg 34 te Rijswijk.

Het verkeersbesluit kan ook worden gedownload via [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl)

### *Beroep*

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunt u tegen dit besluit schriftelijk in beroep gaan binnen zes weken na de dag waarop het is bekendgemaakt. Het beroepschrift moet worden gezonden aan de rechtbank (Sector Bestuursrecht) in uw regio.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. uw naam en adres;
- b. de dagtekening;
- c. de vermelding van dit besluit (kopie bijvoegen);
- d. de gronden van het beroep (motivering).

### *Voorlopige voorziening*

Gelijktijdig met of na de indiening van het beroepschrift kunt u –bij een spoedeisend belang– een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Dit verzoek moet worden gericht tot de Voorzieningenrechter van de rechtbank (Sector Bestuursrecht) in uw regio. Zie hiervoor de site <http://www.rechtspraak.nl/Organisatie/Rechtbanken/>.

Het verzoek dient te zijn ondertekend en tenminste te bevatten:

- a. uw naam en adres;
- b. de dagtekening;
- c. de vermelding van dit besluit (kopie bijvoegen);
- d. de gronden van het verzoek (motivering).

Stuur bovendien een kopie van het beroepschrift mee.

### *Langs elektronische weg*

Indiening kan ook via de site <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de site voor de precieze voorwaarden.

### *Kosten*

Zowel voor de behandeling van het beroep, als voor de behandeling van het verzoek om een voorlopige voorziening, wordt een bedrag aan griffierecht geheven. De Griffier van de rechtbank zal u daar na de indiening op wijzen en u berichten binnen welke termijn en op welke wijze het bedrag moet worden voldaan.