



## **Nota van Antwoord**

Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Verhoging van de maximumsnelheid op delen van de autosnelweg A20.

Datum        21 september 2015  
Status        definitief

**Colofon**

Uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Datum 21 september 2015  
Status definitief  
Versienummer 1.1



## **Inhoudsopgave**

**Inleiding en leeswijzer, 5**

**Zienswijzen en reacties**

**Algemene zienswijzen en reactie, 7**

**Zienswijzen en reacties per inspreker, 9**

**Verklarende woordenlijst, 45**

## 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 het onderhavige wegtraject van de A20 tussen de aansluiting Prins Alexander (16) en de aansluiting Moordrecht (18) geldt nu een maximumsnelheid van 120 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. In het (ontwerp-)verkeersbesluit en bijgevoegde onderzoeksrapporten is aangegeven dat de omgevingseffecten voor de verhogingen van de maximumsnelheid op deze wegtrajecten naar 130 km/h geen belemmering vormen.

Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van donderdag 18 juni 2015. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 19 juni tot en met 31 juli 2015 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Participatie. Op het voornemen zijn 18 zienswijzen binnengekomen.

### *Belanghebbendetoets*

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 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.

*Leeswijzer*

In deze Nota van Antwoord zijn de zienswijzen die op het ontwerp-verkeersbesluit zijn ingediend en de antwoorden daarop ingedeeld per indiener. Er zijn 2 algemene zienswijzen apart behandeld en voorzien van een reactie. In het overige deel van de Nota van Antwoord wordt daarnaar verwezen.

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.

## Zienswijzen en antwoorden

### **Algemene zienswijze 1**

**In bijna alle zienswijzen wordt gevraagd (in verschillende formuleringen) op basis van welke afweging dit verkeersbesluit tot stand is gekomen.**

Algemene reactie 1 - Waarom het verkeersbesluit?

Per 1 september 2012 is de wettelijke maximumsnelheid op autosnelwegen verhoogd van 120 km/uur naar 130 km/uur.

Zie artikel 21, aanhef en onder a, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

De snelheidsverhoging is doorgevoerd om een aantal redenen. Ten eerste leidt een maximumsnelheid van 130 km/uur jaarlijks tot aanzienlijke reistijdbaten (een reistijdwinst van ruim 20.000 uur per werkdag op het autosnelwegennetwerk). Ten tweede bleek dat een maximumsnelheid van 130 km/uur beter aansluit bij de beleving van de automobilist.

Zie Kamerstukken II, 2011-2012, 32646, nr. 13, blz.!

Voorts is uit belevingsonderzoek gebleken dat er een groot draagvlak is voor een maximumsnelheid van 130 km/uur. Een meerderheid van bijna 60% van de ondervraagde automobilisten op de experimenttrajecten is vóór verhoging naar 130 km/uur op veel meer snelwegen, slechts 15% is tegen.

Zie het Belevingsonderzoek verhoging maximumsnelheid 130 km/h, dat als bijlage bij het verkeersbesluit ter inzage heeft gelegen.

Bij het instellen van 130 km/uur als maximumsnelheid voor autosnelwegen heb ik het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer als uitgangspunt gehanteerd. Ik heb expliciet overwogen dat een lagere maximumsnelheid alleen aan de orde is wanneer dat uit een oogpunt van milieu (geluidhinder, luchtkwaliteit, natuurbescherming) of verkeersveiligheid vereist is.

Zie de Nota van Toelichting bij het besluit van 2 juli 2012 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1994, Stb. 2012, 374, blz. 4.

Uit de onderzoeken die aan het verkeersbesluit ten grondslag liggen, blijkt dat er voor het traject waarop het verkeersbesluit ziet, geen reden is waarom een maximumsnelheid van 130 km/uur niet kan worden ingevoerd.

Met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur voor deze trajecten komt het eindbeeld voor de rijkswegen dichterbij, namelijk dat overal waar mogelijk (dat is op driekwart van het netwerk) een maximumsnelheid van 130 km/uur geldt. In eerste instantie golden er na de invoering van de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/uur nog veel uitzonderingen. Dat betekent een onoverzichtelijke situatie voor de weggebruiker. Ik ga met regelmaat na of, op grond van de meest recente inzichten, er nieuwe trajecten geschikt zijn voor een maximumsnelheid van 130 km/uur. Door op geschikte trajecten de maximumsnelheid te verhogen ontstaat een steeds consistentere wegbeeld. Voor de onderhavige trajecten blijkt een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur nu mogelijk.

## Algemene zienswijze 2

**In een groot aantal zienswijzen wordt aangevoerd dat de situatie ten aanzien van de verkeersveiligheid en het wegontwerp het niet mogelijk maken om de maximumsnelheid op de A20 Prins Alexander – Moordrecht te verhogen.**

Algemene reactie 2 – Verkeersveiligheid en wegontwerp

In de door inspreker aangehaalde probleemanalyse A20 Oost wordt tevens gewag gemaakt van een dalende trend in het aantal ongevallen.

Zie de Probleemanalyse A20-oost – inclusief verdiepingsslag. Onderdeel van MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, oktober 2010, hoofdstuk 5, par. 5.3.

Ik heb dan ook in mijn antwoord op vragen van leden van de Tweede Kamer aangegeven dat er geen ontwerpbeperkingen zijn die het traject A20 Prins Alexander – Moordrecht uitsluiten van snelheidsverhoging. De meest recente publieksrapportage 'Veilig over Rijkswegen' van april 2015, geeft aan dat het ongevalsrisico op dit autosnelwegtraject in de categorie 'gemiddeld' valt.

### *Risicocijfers voor de A20 tussen de aansluitingen Prins Alexander en Moordrecht*

jaar	rijbaan	risico slachtofferongeval per miljoen voertuigkm	risico ernstig slachtofferongeval per miljard voertuigkm	risico Nederland
2010	R	0,042	10-20	8,4
	L	0,040		
2011	R	0,024	10-15	5,17
	L	0,030		
2012	R	0,030	6-9	3,5
	L	0,039		
2013	R	0,029	2,4-3,6	2,5
	L	0,010		

bron: Veilig over Rijkswegen 2010-2013

In de tabel is te zien dat het risico aanvankelijk nog boven het landelijk gemiddelde lag. In 2013 is daarvan nauwelijks sprake meer. Er bevindt zich op het onderhavige wegvak in 2013 dan ook geen zogenaamde "black spot" meer.

In het kader van de Aanpak Kritische OntwerpElementen (AKOE) zijn op het wegvak in de periode 2013-2014 maatregelen uitgevoerd die de verkeersveiligheid bevorderen. Zo is extra geleiderail geplaatst en zijn toeritten verlengd.

Volgens de probleemanalyse A20 Oost voldoet de rijstrookbreedte in de richting van Gouda aan de richtlijnen.

Zie de Probleemanalyse A20-oost – inclusief verdiepingsslag. Onderdeel van MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, oktober 2010, hoofdstuk 5, par. 5.4.

Dat is tevens de richting waarin de rijstrookversmalling zit van 3 naar 2 rijstroken. In de richting van Rotterdam zijn de rijstroken over een lengte van ca. 2 km versmald. In de rapportage kritische Ontwerpelementen en Verkeerssamenstelling 130 km/h (2011) wordt het risico van deze afwijking echter als "laag" ingeschat. Gezien het lage risicocijfer voor deze richting acht ik het acceptabel de maximum snelheid te verhogen naar 130 km/h.



## **Zienswijze 1**

**Terecht dat de snelheid hier naar 130km/h gaat, echter twee punten kunnen worden verbeterd.**

**1-**

**In de eerste plaats is het beter als de limiet van 130km/h doorgetrokken wordt tot het uiteinde van de A20 bij knooppunt Gouwe. Het wegbeeld is op dat stuk niet noemenswaardig anders, de intensiteiten zijn er zelfs lager. In het huidige plan ontstaat er een klein reststuk met een apart regime, wat de duidelijkheid en consistentie van het snelheidsbeeld niet ten goede komt.**

**2-**

**Voorts acht inspreker het wenselijk dat de weg wordt verbreed, thans is het 2x2-gedeelte met 94.000 mvt/dag zwaar overbelast. Praktijkervaring van inspreker is dat daar op werkdagen tussen 6:00 en 19:00 maar zelden sneller dan 100km/h kan worden gereden. Tot voor kort stond deze verbreding nog in het MIRT, maar in de laatste uitgave vond inspreker het niet meer terug. Als eerste stap zou inspreker suggereren om het driestrooks deel dat nu eindigt bij Nieuwerkerk door te trekken naar Moordrecht, alwaar de rechter strook dan kan overgaan in de afrit. Zo wordt de angel uit dit knelpunt gehaald en kan de 130 ook overdag benut worden.**

Reactie:

1- Uitbreiding traject

Volgens het verkeersbesluit zal de maximumsnelheid van 130 km/uur gelden tot de aansluiting Moordrecht (18), km. 45,4.

Verdere uitbreiding van het traject is minder gewenst vanwege de samenhang van twee factoren:

- de aanwezigheid van de toerit<sub>10</sub>/afrit van de aansluiting Moordrecht
- de turbulentie van het verkeer (rijstrookwisselingen/weven) in de aanloop naar/vanaf het knooppunt Gouwe.

Juist op het wegtraject tussen de aansluiting Moordrecht en het knooppunt Gouwe is daarom enige beperking in de snelheidsverschillen gewenst. Daarom op dit traject 100 km/uur.

2- Verbreden A20

In het MIRT 2014 en daarvoor is, binnen de verkenning Rotterdam Vooruit, het project A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe benoemd als één van de deelprojecten.

In mijn brief van 13 februari 2013 aan de Tweede Kamer heb ik een toelichting gegeven op de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds en de gevolgen daarvan op het aanlegprogramma. Deze bezuinigingen hebben geleid tot een aantal verschuivingen in het MIRT. In de bijlage bij deze brief 'Technische informatie over de publicatie Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies', gepubliceerd op 19 februari 2013 wordt de A20 Nieuwerkerk – Gouwe vermeld als vertraagd project, start uitvoering 2023, oplevering 2026-2028.

Zie de brief aan de Tweede Kamer van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48) en de bijlage 'Technische informatie over de publicatie Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies', gepubliceerd op 19 februari 2013 (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-209074>).

In het MIRT 2015 is de verkenning Rotterdam Vooruit niet meer opgenomen en wordt het deelproject A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe als zodanig niet meer benoemd.

Er kan daarom geen sprake zijn van enige afhankelijkheid tussen het onderhavige verkeersbesluit en uitbreiding van infrastructuur op de A20. Dit verkeersbesluit kan dan ook op zich zelf staand (na doorlopen van relevante procedure en afweging) genomen worden.

Wel is inmiddels de aansluiting Moordrecht compleet vernieuwd en wordt volgend jaar begonnen met de realisatie van het project Parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop (geplande openstelling 2018). Dat zal enig effect hebben op de verkeersafwikkeling op de A20 op het onderhavige traject.

## Zienswijze 2

**Inspreker is verbijsterd!**

**Volgens voorgenomen besluit van minister is er geen enkel bezwaar om de snelheid te verhogen naar 130 kilometer per uur. Niet op het gebied van geluidsoverlast, luchtvervuiling, natuurwaarde en verkeersveiligheid.**

**1-**

**De A20 staat echter bekend om de vele aanrijdingen die begin dit jaar tot Kamervragen leidde. In de A20 ligt tussen Nieuwerkerk en Moordrecht een flessenhals waarbij over een afstand van twee kilometer de A20 nog over een oud stukje rijksweg gaat. Het wegontwerp komt uit de begin jaren 60 van de vorige eeuw. Op het punt van de flessenhals gebeuren veel aanrijdingen. De weg staat hierdoor inmiddels op een gedeelde zevende plaats in de file top 10 van Rijkswaterstaat, de organisatie waar nu het wegbesluit wordt voorgesteld. Volgens Rijkswaterstaat is de geplande openstelling van de nieuwe op en afrit bij Moordrecht nog steeds de oplossing voor het file probleem. De openstelling heeft echter al vorig jaar plaats gevonden en maakt voor het aantal ongevallen en opstoppingen niets uit.**

**Inspreker woont zelf pal naast de A20 en hoor nog steeds regelmatig sirenes vanwege ongelukken. Onbegrijpelijk dat dit als veilig wordt beschouwd.**

**Het stuk op dit traject bij Rotterdam, waar maar 100 (!) gereden mag worden (tot net na Alexander) is twee keer zo breed.**

**2-**

**Geluidsoverlast: reeds jaren klagen we als bewoners over de geluidsoverlast van de A20. Aan de overkant bij Nesselande ligt een hoge geluidswal.**

**Even verderop aan onze kant van de weg, bij Gouda (na Nieuwerkerk), is eveneens een heel mooie geluidswal gebouwd. Hoewel daar geen mensen wonen, maar slechts bedrijven staan. Op beide stukken mag er echter lang niet zo hard gereden gaan worden.**

**Hoe is het mogelijk dat dit dan wel gepland wordt bij Nieuwerkerk, waar slechts een molshoop ons scheidt van de snelweg.**

**Het dagelijkse DB gehalte van inspreker is 70. Inspreker is benieuwd waar deze maatregel toe zal leiden.**

**3-**

**Het spijt inspreker zeer, maar dit beleid is echt niet meer te volgen voor de bewoners van Nieuwerkerk aan de IJssel.**

**Graag verneemt inspreker op welke onderzoeken de minister zich baseert (geluidkaart 2012?) en waarom zo ontzettend gemakkelijk voorbij wordt gegaan aan de gezondheid van weggebruikers en omwonenden, slechts voor een 16 seconden snellere passage?**

Reactie:

1- Verkeersveiligheid, wegontwerp

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijst ik naar de algemene reactie 2.

2- Geluid

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductie met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur in 2015 voor alle referentiepunten langs dit traject beneden het geluidproductieplafond ligt. De geluidproductie is 0,6 tot 1,5 dB

lager dan het plafond. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer met betrekking tot geluidhinder. Er zijn geen geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

Zie het Akoestisch Onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h – Traject A20 Prins Alexander (16) – Moordrecht (18), hoofdstuk 5, par. 5.2.

Ik kan inspreker niet volgen in de bewering dat het geluidniveau bij de woning van inspreker 70 dB zou zijn.

### 3- Afweging

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.

### **Zienswijze 3**

**Met angst en beven heeft inspreker vernomen dat u voornemens bent de maximumsnelheid tussen Capelle aan den IJssel en Moordrecht te verhogen naar 130km/h.**

**1-**

**Het wegvak tussen Capelle aan den IJssel en Nieuwerkerk aan den IJssel zal met de 3 rijbanen beter geschikt zijn om deze snelheidsverhoging aan te kunnen. Het 2-baans gedeelte tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht is in de huidige uitvoering pertinent ongeschikt voor deze snelheidsverhoging. Bijna iedere dag is dit wegvak wel in het nieuws vanwege ongevallen.**

**Waarschijnlijk is er een keer een tweedekamerlid in een van de dagelijkse files hier beland en was zo getergd dat hij niet op tijd aan de lunch kon aanschuiven dat deze snelheidsverhoging er doorgedrukt moest worden. Inspreker kan u op voorhand aangeven dat er nog meer slachtoffers zullen gaan vallen. Dit voornemen tot verhogen van de maximumsnelheid moet echt van tafel.**

**2-**

**Erst de infrastructuur aanpassen naar 3 volwaardige rijbanen per wegvak) en zelfs dan heeft inspreker twijfels.**

**3-**

**Indien u toch meent dit ontwerpverkeersbesluit aan te nemen dan wenst inspreker middels een voor beroep vatbare beschikking geïnformeerd te worden.**

Reactie:

1- Verkeersveiligheid, wegontwerp

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 2.

2- Verbreden A20

In het MIRT 2014 en daarvóór is, binnen de verkenning Rotterdam Vooruit, het project A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe benoemd als één van de deelprojecten.

In mijn brief van 13 februari 2013 aan de Tweede Kamer heb ik een toelichting gegeven op de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds en de gevolgen daarvan op het aanlegprogramma. Deze bezuinigingen hebben geleid tot een aantal verschuivingen in het MIRT. In de bijlage bij deze brief 'Technische informatie over de publicatie Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies', gepubliceerd op 19 februari 2013 wordt de A20 Nieuwerkerk – Gouwe vermeld als vertraagd project, start uitvoering 2023, oplevering 2026-2028.

Zie de brief aan de Tweede Kamer van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48) en de bijlage 'Technische informatie over de publicatie Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies', gepubliceerd op 19 februari 2013 (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-209074>).

In het MIRT 2015 is de verkenning Rotterdam Vooruit niet meer opgenomen en wordt het deelproject A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe als zodanig niet meer benoemd.

Er kan daarom geen sprake zijn van enige afhankelijkheid tussen het onderhavige verkeersbesluit en uitbreiding van infrastructuur op de A20. Dit verkeersbesluit kan dan ook op zich zelf staand (na doorlopen van relevante procedure en afweging) genomen worden.

Wel is inmiddels de aansluiting Moordrecht compleet vernieuwd en wordt volgend jaar begonnen met de realisatie van het project Parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop (geplande openstelling 2018). Dat zal enig effect hebben op de verkeersafwikkeling op de A20 op het onderhavige traject.

### 3- Procedure

Inspreker zal worden geïnformeerd over het verkeersbesluit en de mogelijkheden om tegen dit besluit in beroep te gaan

#### **Zienswijze 4**

**Zienswijze gemeente: Het aantal ongevallen op de Rijksweg A20 is zorgwekkend. Volgens de verkenningen zorgt de rijstrookvermindering bij Nieuwerkerk aan de IJssel van drie naar twee rijstroken voor turbulentie in de verkeersstroom en dit heeft een negatief effect op de doorstroming en de verkeersveiligheid.**

**1-**

**Verder voldoet de breedte van de rijstroken in de richting Nieuwerkerk – Gouda , alsmede in de richting van Gouda – Nieuwerkerk volgens de verkenning gedeeltelijk niet aan de NOA richtlijn van 3,35 meter. Op bepaalde delen zijn rijstrookbreedtes van 3,0 en 3,1 waar te nemen, bijna 50 centimeter smaller dan de landelijke richtlijn.**

**2-**

**Elke verhoging van de maximumsnelheid brengt met zich mee dat de geluidsbelasting omhoog gaat. In de directe omgeving van de A20 wonen veel Nieuwerkerkers, die met enige regelmaat aangeven nu al overlast te ondervinden van deze Rijksweg. In de beleving van insprekers is het dan ook onverantwoord om zonder aanvullende geluidswerende maatregelen een toename van de geluidsproductie van de Rijksweg toe te staan.**

**3-**

**De Rijksweg A20 op het gedeelte tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht beschikt over onvoldoende kwaliteit om het verkeer bij een maximumsnelheid van 130 km/h vlot en veilig af te wikkelen. Behalve de hogere geluidsbelasting geldt dat vooral het traject tussen de afslag 17 (Nieuwerkerk aan den IJssel) en de afslag Moordrecht (afslag 18) en dan met name bij dat deel ter hoogte van eerstgenoemde afslag waar het aantal rijbanen van drie naar twee gaat zeer gevoelig is voor verkeersongevallen. Zeer regelmatig is daarvan sprake. Een hogere maximumsnelheid zal naar verwachting het bestaande risico doen toenemen.**

**Wat hier meespeelt is de inrichting van de weg op genoemd traject. Niet alleen de overgang naar minder rijbanen, de relatief smalle rijstroken, maar ook de begroeiing naast en tussen de rijbanen in de verschillende richtingen, maakt dat weggebruikers het gevoel een donkere corridor in rijden. Juist hier zou verwacht worden dat, om veiligheidsredenen, eerder sprake zou zijn van beperking van de maximumsnelheid.**

**4-**

**Insprekers gaan ervan uit dat u deze zienswijze meeneemt in het proces. Insprekers vertrouwen erop dat het voornemen om de maximumsnelheid op het gedeelte van de A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht te verhogen niet door gaat.**

Reactie

1- Wegontwerp

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 2.

2- Geluid

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductie met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur in 2015 voor alle referentiepunten langs dit traject beneden het geluidproductieplafond ligt. De geluidproductie is 0,6 tot 1,5 dB lager dan het plafond. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer

met betrekking tot geluidhinder. Er zijn geen geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

Zie het Akoestisch Onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h – Traject A20 Prins Alexander (16) – Moordrecht (18), hoofdstuk 5, par. 5.2.

### 3- Verkeersveiligheid

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 2.

### 4- Afweging

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.



**Zienswijze 5**

**Onverantwoordelijk verhoogde snelheid.**

Reactie:

Ik neem kennis van uw standpunt.

## **Zienswijze 6**

**Niet verstandig!**

**1-**

**Mede in verband met aanleg Moordrechtboog = meer verkeer.**

**2-**

**Svp goed nadenken en goed uitrekenen en tot een weloverwogen beslissing komen.**

Reactie:

1- Moordrechtboog

De plannen rondom de Moordrechtboog zijn beschreven en afgewogen in het Milieueffectrapport Moordrechtboog. Hierin is gemeld dat de aanleg van de Moordrechtboog geen verkeersaantrekkende werking blijkt te hebben in het studiegebied. Op de hoofdwegen in het gebied (A12, A20, verbinding A13 en A16) wijzigen de intensiteiten niet significant.

Zie het Milieueffectrapport Moordrechtboog, opgesteld door Grontmij Nederland BV in opdracht van Provincie Zuid-Holland (september 2010), paragraaf 4.3 - Effectbeschrijving Verkeer en vervoer.

Ik zie dan ook geen samenhang tussen het onderhavige verkeersbesluit en de planvorming/realisatie van de Moordrechtboog.

2- Afweging

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.

## **Zienswijze 7**

**Met bovenstaand besluit is inspreker het niet eens om twee (van de drie door RWS zelf aangereikte) redenen:**

**1.**

**De verkeersveiligheid laat het in dit traject niet toe! Kijk maar naar de vele ongevallen in afgelopen tijd: vnl. bij de versmalling van 3 naar 2 stroken Nieuwerkerk -> Moordrecht.**

**2.**

**Omdat de geluidsnormen het niet toelaten: Veel Nieuwerkerkers hebben nu al geluidsoverlast.**

**Conclusie van inspreker is dat de verhoging naar 130 km/uur nu niet in het beleid van RWS past. (Wellicht is een tijdelijke optie: toelating van de verhoging slechts in de rustige uren.)**

**3-**

**In de planning van RWS hoort de verbreding van het traject naar 3 rijstroken en de plaatsing van geluidsschermen prioriteit te krijgen. Na de realisatie hiervan kan de maximale rij snelheid voor het wegverkeer veilig en efficiënt worden verhoogd.**

Reactie:

1- Verkeersveiligheid

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 2.

2- Geluid

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductie met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur in 2015 voor alle referentiepunten langs dit traject beneden het geluidproductieplafond ligt. De geluidproductie is 0,6 tot 1,5 dB lager dan het plafond. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer met betrekking tot geluidhinder. Er zijn geen geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

Zie het Akoestisch Onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h – Traject A20 Prins Alexander (16) – Moordrecht (18), hoofdstuk 5, par. 5.2.

3- Verbreden A20

In het MIRT 2014 en daarvoor is, binnen de verkenning Rotterdam Vooruit, het project A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe benoemd als één van de deelprojecten.

In mijn brief van 13 februari 2013 aan de Tweede Kamer heb ik een toelichting gegeven op de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds en de gevolgen daarvan op het aanlegprogramma. Deze bezuinigingen hebben geleid tot een aantal verschuivingen in het MIRT. In de bijlage bij deze brief 'Technische informatie over de publicatie Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies', gepubliceerd op 19 februari 2013 wordt de A20 Nieuwerkerk – Gouwe vermeld als vertraagd project, start uitvoering 2023, oplevering 2026-2028.

Zie de brief aan de Tweede Kamer van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48) en de bijlage 'Technische informatie over de publicatie Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies', gepubliceerd op 19 februari 2013 (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-209074>).

In het MIRT 2015 is de verkenning Rotterdam Vooruit niet meer opgenomen en wordt het deelproject A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe als zodanig niet meer benoemd.

Er kan daarom geen sprake zijn van enige afhankelijkheid tussen het onderhavige verkeersbesluit en uitbreiding van infrastructuur op de A20. Dit verkeersbesluit kan dan ook op zich zelf staand (na doorlopen van relevante procedure en afweging) genomen worden.

Wel is inmiddels de aansluiting Moordrecht compleet vernieuwd en wordt volgend jaar begonnen met de realisatie van het project Parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop (geplande openstelling 2018). Dat zal enig effect hebben op de verkeersafwikkeling op de A20 op het onderhavige traject.

### **Zienswijze 8**

**In de Staatscourant van 18 juni 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het voornemen bekend gemaakt om de maximumsnelheid op Rijksweg A20 te verhogen van 120 km/h naar 130 km/h.**

**Inspreker vindt verhoging van de snelheid op de A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht onverantwoord omdat:**

**1-**

**Het aantal ongevallen op dit deel van de A20 relatief hoog is. Volgens de verkenningen zorgt de rijstrookvermindering bij Nieuwerkerk aan de IJssel van drie naar twee rijstroken voor turbulentie in de verkeersstroom en dit heeft een negatief effect op de doorstroming en de verkeersveiligheid. Verder voldoet de breedte van de rijstroken in de richting Nieuwerkerk – Gouda , alsmede in de richting van Gouda – Nieuwerkerk volgens de verkenning gedeeltelijk niet aan de NOA richtlijn van 3,35 meter. Op bepaalde delen zijn rijstrookbreedtes van 3,0 en 3,1 waar te nemen, bijna 50 centimeter smaller dan de landelijke richtlijn. Het lijkt inspreker derhalve meer voor de hand liggend de maximumsnelheid te verlagen naar 100 km/h.**

**2-**

**Elke verhoging van de maximumsnelheid brengt met zich mee dat de geluidsbelasting omhoog gaat. In de directe omgeving van de A20 wonen veel dorpsgenoten, die met enige regelmaat aangeven nu al overlast te ondervinden van deze Rijksweg. In de beleving van inspreker is het dan ook onverantwoord om zonder aanvullende geluidswerende maatregelen een toename van de geluidsproductie van de Rijksweg toe te staan.**

**3-**

**Inspreker gaat ervan uit dat u deze zienswijze meeneemt in het proces. Inspreker rekent erop dat het voornemen om de maximumsnelheid op het gedeelte van de A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht te verhogen niet door gaat.**

Reactie:

1- Verkeersveiligheid, wegontwerp.

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 2.

2- Geluid

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductie met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur in 2015 voor alle referentiepunten langs dit traject beneden het geluidproductieplafond ligt. De geluidproductie is 0,6 tot 1,5 dB lager dan het plafond. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer met betrekking tot geluidhinder. Er zijn geen geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

Zie het Akoestisch Onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h – Traject A20 Prins Alexander (16) – Moordrecht (18), hoofdstuk 5, par. 5.2.

3- Afweging

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.

## **Zienswijze 9**

**In de Staatscourant van 18 juni 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het voornemen bekend gemaakt om de maximumsnelheid op Rijksweg A20 te verhogen van 120 km/h naar 130 km/h.**

**Inspreker is het met een aantal zaken die in dit Verkeersbesluit staan niet eens,**

**1-**

**Momenteel ondervindt inspreker als inwoner van Nieuwerkerk a/d IJssel regelmatig geluidsoverlast van het verkeer op de A20. Al geruime tijd is de wens vanuit Nieuwerkerk a/d IJssel naar voren gebracht om die geluidsoverlast te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidschermen. Door het verhogen van de maximum snelheid zal de geluidsoverlast toenemen.**

**2-**

**Op het traject tussen Prins Alexander en Moordrecht vinden een fors aantal ongevallen plaats. De rijstrookvermindering ter hoogte van Nieuwerkerk a/d IJssel zorgt regelmatig voor fricties tussen het langzame vrachtverkeer en het overige verkeer. Ook de smalle rijstroken hebben een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Een snelheidsverlaging van 120 km/h naar 100 km/h op dit traject, om daarmee verkeersveiligheid te verbeteren, zou voor de hand liggen.**

**Daarom is het voor inspreker onbegrijpelijk dat een voornemen bekend wordt gemaakt om de snelheid te verhogen van 120 km/h naar 130 km/h.**

**De huidige kwaliteit van de Rijksweg A20 is absoluut onvoldoende om bij een snelheid van 130 km/h nog van een veilige afwikkeling van het verkeersaanbod te kunnen spreken.**

**3-**

**Daarnaast is bekend dat Nederland problemen heeft met het halen van de Europese norm op het gebied van luchtkwaliteit. Het verhogen van de maximumsnelheid op dit deel van de A20 zal de luchtkwaliteit in ons woongebied verder verslechteren.**

**4-**

**Inspreker gaat ervan uit dat u deze zienswijze in het proces meeneemt. Inspreker vertrouwt erop dat het voornemen om de maximumsnelheid op het gedeelte van de A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht te verhogen niet doorgaat.**

Reactie:

1- Verkeersveiligheid, wegontwerp

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 2.

2- Geluid

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductie met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur in 2015 voor alle referentiepunten langs dit traject beneden het geluidproductieplafond ligt. De geluidproductie is 0,6 tot 1,5 dB lager dan het plafond. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer met betrekking tot geluidhinder. Er zijn geen geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

Zie het Akoestisch Onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h – Traject A20 Prins Alexander (16) – Moordrecht (18), hoofdstuk 5, par. 5.2.

### 3- Lucht

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de maximaal berekende jaargemiddelde concentratie stikofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) nabij woningen  $39,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bedraagt. Dit betreft vier toetspunten langs het OVN. Er is echter geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. De jaargemiddelde concentratie fijnstof ( $\text{PM}_{10}$ ) is op alle toetspunten binnen 1 km van het onderhavige traject lager dan  $30,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Zie de memo 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - effecten luchtkwaliteit A20' [Tauf, mei 2015].

Daarmee blijven de concentraties onder de grenswaarde voor beide stoffen van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Ingevolge artikel 5.16, lid 2, van de Wm hoeft bij het vaststellen van een verkeersbesluit strikt genomen niet aan de grenswaarden te worden getoetst. Bij het beoordelen van de effecten van het verkeersbesluit heb ik wel - zoals te doen gebruikelijk - bij deze grenswaarden aangesloten.

De grenswaarden zijn in de Wet milieubeheer opgenomen met het oog op de menselijke gezondheid. Ook de Europese richtlijn inzake luchtkwaliteit (Richtlijn 2008/S0/EG) gaat uit van deze grenswaarden. Artikel 1, lid 1, van de Richtlijn vermeldt dat de grenswaarden zijn gekozen met het oog op de menselijke gezondheid.

Wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan, is geen grond voor het oordeel dat een onaanvaardbaar leefklimaat of gezondheidsrisico's optreden.

Vgl. AbRvS 7 november 2012, zaaknummers 20111007S/1/R4 en 2012018S3/1/R4 (tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven), 0.29.1.

Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof ( $\text{PM}_{2,5}$ ) van  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Opgemerkt wordt dat  $\text{PM}_{10}$ - en  $\text{PM}_{2,5}$ -concentraties onderling sterk zijn gerelateerd. In bovenstaande memo wordt hiervoor verwezen naar het luchtonderzoek 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur – effecten op de luchtkwaliteit A9 en A12' van 26 maart 2015.

Hierin is beschreven dat uit de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving volgt dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{PM}_{2,5}$ , gesteld kan worden dat als aan de grenswaarden voor  $\text{PM}_{10}$  wordt voldaan, ook aan de toekomstige grenswaarde voor  $\text{PM}_{2,5}$  wordt voldaan.

Het risico dat grenswaardeoverschrijding voor  $\text{PM}_{2,5}$  optreedt op locaties waar de  $\text{PM}_{10}$ - grenswaarde wordt gehaald, is zeer klein. Op grond van voorgaande kan worden geconcludeerd dat de conclusies voor  $\text{PM}_{10}$  uit deze rapportage met betrekking tot het al dan niet overschrijden van grenswaarden, ook gelden voor  $\text{PM}_{2,5}$ .

Zie het rapport 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - Effecten op luchtkwaliteit A9 en A12, par. 2.1, blz. 8 en 9

Langs het onderhavige traject wordt de jaargemiddelde grenswaarden voor  $\text{PM}_{10}$  ruimschoots onderschreden. Dat betekent dat ook de jaargemiddelde grenswaarde voor  $\text{PM}_{2,5}$  met zekerheid niet in gevaar komt.

### 4- Afweging

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.

## **Zienswijze 10**

1-

**Zolang de flessenhals tussen Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel niet zijn opgelost is het onverantwoord om de maximumsnelheid op dit traject te verhogen.**

2-

**Met de komst van de tot op heden gedeeltelijk gereed zijnde Moordrechtboog zal ook het wevend verkeer op dit gedeelte A20 sterk gaan toenemen (A20 richting A12 in plaats van via afslag Nieuwerkerk via Zevenhuizen). Nogmaals een onverantwoord voornemen/besluit.**

Reactie:

1- Verbreden A20

In het MIRT 2014 en daarvóór is, binnen de verkenning Rotterdam Vooruit, het project A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe benoemd als één van de deelprojecten.

In mijn brief van 13 februari 2013 aan de Tweede Kamer heb ik een toelichting gegeven op de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds en de gevolgen daarvan op het aanlegprogramma. Deze bezuinigingen hebben geleid tot een aantal verschuivingen in het MIRT. In de bijlage bij deze brief 'Technische informatie over de publicatie Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies', gepubliceerd op 19 februari 2013 wordt de A20 Nieuwerkerk – Gouwe vermeld als vertraagd project, start uitvoering 2023, oplevering 2026-2028.

Zie de brief aan de Tweede Kamer van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48) en de bijlage 'Technische informatie over de publicatie Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies', gepubliceerd op 19 februari 2013 (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blq-209074>).

In het MIRT 2015 is de verkenning Rotterdam Vooruit niet meer opgenomen en wordt het deelproject A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe als zodanig niet meer benoemd.

Er kan daarom geen sprake zijn van enige afhankelijkheid tussen het onderhavige verkeersbesluit en uitbreiding van infrastructuur op de A20. Dit verkeersbesluit kan dan ook op zich zelf staand (na doorlopen van relevante procedure en afweging) genomen worden.

Wel is inmiddels de aansluiting Moordrecht compleet vernieuwd en wordt volgend jaar begonnen met de realisatie van het project Parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop (geplande openstelling 2018). Dat zal enig effect hebben op de verkeersafwikkeling op de A20 op het onderhavige traject.

2- Moordrechtboog

De plannen rondom de Moordrechtboog zijn beschreven en afgewogen in het Milieueffectrapport Moordrechtboog. Hierin is gemeld dat de aanleg van de Moordrechtboog geen verkeersaantrekkende werking blijkt te hebben in het studiegebied. Op de hoofdwegen in het gebied (A12, A20, verbinding A13 en A16) wijzigen de intensiteiten niet significant.

Zie het Milieueffectrapport Moordrechtboog, opgesteld door Grontmij Nederland BV in opdracht van Provincie Zuid-Holland (september 2010), paragraaf 4.3 - Effectbeschrijving Verkeer en vervoer.

Ik zie dan ook geen samenhang tussen het onderhavige verkeersbesluit en de planvorming/realisatie van de Moordrechtboog.



### Zienswijze 11

Via de Staatscourant van 18 juni 2015 heeft u het voornemen kenbaar gemaakt om de maximum snelheid op het gedeelte van rijksweg A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht te verhogen van 120 km/h naar 130 km/h.

1-

Inspreker staat positief tegenover een snelheidsverhoging op het gedeelte van rijksweg A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht indien u gelijktijdig zorgt voor een verbreding van dit deel van de rijksweg van 2 naar 3 rijstroken. Alleen dan acht inspreker de veiligheid van de weggebruikers gewaarborgd. In deze zienswijze licht inspreker deze positie toe. Gedeeltelijk sluit deze aan op hetgeen is aangegeven in eerdere correspondentie van inspreker over rijksweg A20.

Bij brief van 28 november 2011 informeerde u de Tweede Kamer dat de maximum snelheid op alle autowegen in Nederland wordt verhoogd van 120 km/h naar 130 km/h. Uitgangspunt is 130 km/h tenzij. Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximum snelheid permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht. Nieuw uitgevoerd onderzoek naar de omgevingsfactoren (geluid, lucht natuur en verkeersveiligheid) heeft uitgewezen dat het niet langer noodzakelijk is deze uitzonderingen op de algemene maximum snelheid te handhaven. U geeft aan dat omgevingseffecten door de verhoging van de maximum snelheid op het gedeelte van de A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht geen belemmering vormen.

Het is mogelijk dat omgevingsfactoren in algemene zin geen belemmering meer vormen voor een verhoging van de maximum snelheid van 120 km/h naar 130 km/h. Echter, op het gedeelte van rijksweg A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht vormen verkeersveiligheid en geluid naar het inzicht van inspreker wel een belemmering. Inspreker licht dit graag toe.

2-

In de probleemanalyse A20 oost van 14 oktober 2010 en de Eindbalans 2011 van 30 juni 2011, beide opgesteld in het kader van de brede verkenning Rotterdam Vooruit, wordt een weinig positief beeld van rijksweg A20 geschetst. Rijksweg A20 wordt een van de meest onveilige autosnelwegen in de regio genoemd. Het deel van de rijksweg ter hoogte van Nieuwerkerk aan den IJssel wordt in de Eindbalans 2011 een black spot genoemd, hetgeen in lijn is met de eigen waarneming van inspreker. Bijgaand treft u een overzicht van inspreker aan van geregistreerde ongevallen op het gedeelte van rijksweg A20 tussen de op- en afritten bij Nieuwerkerk aan den IJssel en het Gouwe aquaduct. Het aantal ongevallen is zorgwekkend. Volgens de verkenningen zorgt de rijstrookvermindering bij Nieuwerkerk aan de IJssel van drie naar twee rijstroken voor turbulentie in de verkeersstroom en dit heeft een negatief effect op de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Verder voldoet de breedte van de rijstroken in de richting Nieuwerkerk - Gouda, alsmede in de richting van Gouda - Nieuwerkerk volgens de verkenning gedeeltelijk niet aan de NOA richtlijn van 3,35 meter. Op bepaalde delen zijn rijstrookbreedtes van 3,0 en 3,1 waar te nemen, bijna 50 centimeter smaller dan de landelijke richtlijn.

3-

**Elke verhoging van de maximum snelheid brengt met zich mee dat de geluidsbelasting omhoog gaat. In de directe omgeving van de A20 wonen veel Nieuwerkerkers, die met enige regelmaat aangeven nu al overlast te ondervinden van deze rijksweg. In de beleving van inspreker het dan ook onverantwoord om zonder aanvullende geluidswerende maatregelen een toename van de geluidsproductie van de rijksweg toe te staan.**

4-

**Inspreker kan tot geen andere conclusie komen dan dat rijksweg A20 op het gedeelte tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht over onvoldoende kwaliteit beschikt om het verkeer bij een maximum snelheid van 130 km/h vlot en veilig af te wikkelen.**

**Tegen de achtergrond hiervan verzoekt inspreker u af te zien van het voornemen tot verhoging van de maximum snelheid op autosnelweg A20 Prins Alexander - Moordrecht.**

Reactie:

1- Verbreden A20

In het MIRT 2014 en daarvóór is, binnen de verkenning Rotterdam Vooruit, het project A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe benoemd als één van de deelprojecten.

In mijn brief van 13 februari 2013 aan de Tweede Kamer heb ik een toelichting gegeven op de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds en de gevolgen daarvan op het aanlegprogramma. Deze bezuinigingen hebben geleid tot een aantal verschuivingen in het MIRT. In de bijlage bij deze brief 'Technische informatie over de publicatie Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies', gepubliceerd op 19 februari 2013 wordt de A20 Nieuwerkerk – Gouwe vermeld als vertraagd project, start uitvoering 2023, oplevering 2026-2028.

Zie de brief aan de Tweede Kamer van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48) en de bijlage 'Technische informatie over de publicatie Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies', gepubliceerd op 19 februari 2013 (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blq-209074>).

In het MIRT 2015 is de verkenning Rotterdam Vooruit niet meer opgenomen en wordt het deelproject A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe als zodanig niet meer benoemd.

Er kan daarom geen sprake zijn van enige afhankelijkheid tussen het onderhavige verkeersbesluit en uitbreiding van infrastructuur op de A20. Dit verkeersbesluit kan dan ook op zich zelf staand (na doorlopen van relevante procedure en afweging) genomen worden.

Wel is inmiddels de aansluiting Moordrecht compleet vernieuwd en wordt volgend jaar begonnen met de realisatie van het project Parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop (geplande openstelling 2018). Dat zal enig effect hebben op de verkeersafwikkeling op de A20 op het onderhavige traject.

2- Verkeersveiligheid, wegontwerp

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijst ik naar de algemene reactie 2.

### 3- Geluid

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductie met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur in 2015 voor alle referentiepunten langs dit traject beneden het geluidproductieplafond ligt. De geluidproductie is 0,6 tot 1,5 dB lager dan het plafond. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer met betrekking tot geluidhinder. Er zijn geen geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

Zie het Akoestisch Onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h – Traject A20 Prins Alexander (16) – Moordrecht (18), hoofdstuk 5, par. 5.2.

### 4- Afweging

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.

## **Zienswijze 12**

**In de Staatscourant van 18 juni 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het voornemen bekend gemaakt om de maximumsnelheid op Rijksweg A20 te verhogen van 120 km/h naar 130 km/h.**

**Inspreker is het niet eens met snelheidsverhoging A20 tussen Capelle en Moordrecht in beide richtingen.**

**1-**

**Dit omdat snelheidsverhoging tot 130 km/uur hier veel te gevaarlijk is. In beide richtingen op dit traject gebeuren al veel ongelukken en ontzettend veel bijna-ongelukken. Als regelmatige weggebruiker - die wel van stevig doorrijden houdt - beoordeelt inspreker dit traject in beide richtingen nu al als gevaarlijke stukken.**

**De rijstroken zijn smaller dan gebruikelijk. Daardoor zijn ze niet geschikt voor 130 km/uur. Verder is de weg bochtig en er moet ingevoegd worden. Vlakbij is het Gouwe aquaduct waar de kans groot is dat mensen dan ook nog/al 130 gaan rijden.**

**2-**

**Inspreker vindt het overal in Nederland bijzonder onverstandig om op heel korte snelwegstukken de snelheid naar 130 km/uur te verhogen. Dat is voor dit traject ook het geval. Mensen kunnen die wisselende snelheden niet goed in zich opnemen, zeker op zo'n druk stuk als dit. Dat leidt tot grotere snelheidsverschillen tussen verschillende weggebruikers. Dat is een bekende oorzaak van meer en ernstiger ongelukken.**

**3-**

**Er staan op dit traject in beide richtingen al zeer veel files. Ook volgens de file statistieken. Inspreker zit er als frequent weggebruiker helemaal niet op te wachten nog veel meer tijd in de file te staan dan nu al het geval is, door meer ongelukken. Allemaal wat langzamer schiet harder op, dan de vertragingen bij botsingen.**

**4-**

**Op dit traject met veel vrachtverkeer, smalle rijstroken en maar 2 rijstroken is 130 km/uur een recept voor veel meer ongelukken. U neemt willens en wetens die verantwoording. Zowel verlies van mensenlevens, verlies van gezondheid, als economische schade door tijdverlies in files zullen het gevolg zijn van snelheidsverhoging op dit traject.**

**5-**

**Naast het gevaars-argument is er ook nog het milieu argument. Een sterk argument. Het is onzinnig om meer emissie te willen veroorzaken in deze regio, terwijl Nederland al bij lange na niet kan voldoen aan gestelde emissie normen in de EU. Veel optrekken en remmen veroorzaakt geen tijdswinst, wel een forse toename van emissie.**

**6-**

**Inspreker gaat ervan uit dat u deze zienswijze meeneemt in het proces en inspreker hoopt er dan ook op dat het voornemen om de maximumsnelheid op het gedeelte van de A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht te verhogen niet door gaat.**

**Gelieve inspreker te informeren over uw reactie.**

Reactie:

1- Verkeersveiligheid. Wegontwerp

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 2.

2- Lengte traject

Uitgangspunt is dat de maximumsnelheid, waar mogelijk, wordt verhoogd naar 130 km/h binnen de wettelijke randvoorwaarden van veiligheid, lucht, geluid en natuur en voor zover dit leidt tot aaneengesloten trajecten van minimaal 5 tot 10 km met één snelheid. De lengte van het wegtraject A20 Prins Alexander – Moordrecht is 5,8 km (L) en 7,3 km (R). Daarmee past dit traject binnen de gestelde randvoorwaarden.

3- Meer ongelukken en vertragingen door files

Het valt niet te verwachten dat er door de verhoging van de maximumsnelheid meer ongevallen zullen zijn. Ik zie dan ook geen aanleiding om te veronderstellen dat de file-problemen en vertragingen zullen toenemen door dit verkeersbesluit.

4- Vrachtverkeer

De maximumsnelheid voor vrachtauto's gaat niet omhoog en blijft op 80 km/uur. Zoals hierboven gemeld valt niet te verwachten dat er door de verhoging van de maximumsnelheid meer ongevallen zullen zijn. Ik zie dan ook geen aanleiding om te veronderstellen dat de file-problemen, en daarmee de economische schade, zullen toenemen door dit verkeersbesluit.

5- Lucht

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de maximaal berekende jaargemiddelde concentratie stikofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) nabij woningen  $39,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bedraagt. Dit betreft vier toetspunten langs het OWN. Er is echter geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. De jaargemiddelde concentratie fijnstof ( $\text{PM}_{10}$ ) is op alle toetspunten binnen 1 km van het onderhavige traject lager dan  $30,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Zie de memo 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - effecten luchtkwaliteit A20' [Tauw, mei 2015].

Daarmee blijven de concentraties onder de grenswaarde voor beide stoffen van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Ingevolge artikel 5.16, lid 2, van de Wm hoeft bij het vaststellen van een verkeersbesluit strikt genomen niet aan de grenswaarden te worden getoetst. Bij het beoordelen van de effecten van het verkeersbesluit heb ik wel - zoals te doen gebruikelijk - bij deze grenswaarden aangesloten.

De grenswaarden zijn in de Wet milieubeheer opgenomen met het oog op de menselijke gezondheid. Ook de Europese richtlijn inzake luchtkwaliteit (Richtlijn 2008/S0/EG) gaat uit van deze grenswaarden. Artikel 1, lid 1, van de Richtlijn vermeldt dat de grenswaarden zijn gekozen met het oog op de menselijke gezondheid.

Wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan, is geen grond voor het oordeel dat een onaanvaardbaar leefklimaat of gezondheidsrisico's optreden.

Vgl. AbRvS 7 november 2012, zaaknummers 20111007S/1/R4 en 2012018S3/1/R4 (tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven), 0.29.1.

Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof ( $\text{PM}_{2,5}$ ) van  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Opgemerkt wordt dat  $\text{PM}_{10}$ - en  $\text{PM}_{2,5}$ -concentraties onderling sterk zijn gerelateerd. In bovenstaande memo wordt hiervoor verwezen

naar het luchtonderzoek 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur – effecten op de luchtkwaliteit A9 en A12' van 26 maart 2015. Hierin is beschreven dat uit de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving volgt dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>, gesteld kan worden dat als aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan, ook aan de toekomstige grenswaarde voor PM<sub>2.5</sub> wordt voldaan. Het risico dat grenswaardeoverschrijding voor PM<sub>2.5</sub> optreedt op locaties waar de PM<sub>10</sub>- grenswaarde wordt gehaald, is zeer klein. Op grond van voorgaande kan worden geconcludeerd dat de conclusies voor PM<sub>10</sub> uit deze rapportage met betrekking tot het al dan niet overschrijden van grenswaarden, ook gelden voor PM<sub>2.5</sub>.

Zie het rapport 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - Effecten op luchtkwaliteit A9 en A12, par. 2.1, blz. 8 en 9

Langs het onderhavige traject wordt de jaargemiddelde grenswaarden voor PM<sub>10</sub> ruimschoots onderschreden. Dat betekent dat ook de jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> met zekerheid niet in gevaar komt.

#### 6- Afweging

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.

### Zienswijze 13

In de Staatscourant van 18 juni 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het voornemen bekend gemaakt om de maximumsnelheid op Rijksweg A20 te verhogen van 120 km/h naar 130 km/h.

Ondergetekende maakt bezwaar tegen deze snelheidsverhoging A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht.

#### **Reden:**

1. Het aantal ongevallen op de Rijksweg A20 is zorgwekkend. Volgens de verkenningen zorgt de rijstrookvermindering (van drie naar twee rijstroken) bij Nieuwerkerk aan de IJssel voor turbulentie in de verkeersstroom en dit heeft een negatief effect op de doorstroming en de verkeersveiligheid.
2. Op zeer drukke wegen met 'dagelijkse' files die maar 2x2 stroken breed zijn, geeft een toegestane snelheidsverhoging mogelijk nog meer gefrustreerde automobilisten en daardoor onveilige verkeerssituaties.
3. Verder voldoet de breedte van de rijstroken in de richting Nieuwerkerk - Gouda , alsmede in de richting van Gouda - Nieuwerkerk volgens de verkenning gedeeltelijk niet aan de NOA richtlijn van 3,35 meter. Op bepaalde delen zijn rijstrookbreedtes van 3,0 en 3,1 waar te nemen, bijna 50 centimeter smaller dan de landelijke richtlijn,
4. Bovendien blijkt uit recent onderzoek dat gestreefd moet worden naar meer stukken rijksweg (en zeker in omgevingen van bebouwing zoals hier bij Nieuwerkerk a/d IJssel) waar de maximumsnelheid verlaagd wordt naar 80 km om de uitstoot van fijnstof te verminderen dat de gezondheid van mensen ten goede kan komen. Dat nieuwere auto's minder fijnstof uitstoten weegt niet op tegen de verminderde uitstoot bij een lagere snelheid.
5. Door verhoging van de maximumsnelheid neemt ook de geluidsbelasting toe, In de directe omgeving van de A20 wonen veel Nieuwerkerkers, die met enige regelmaat aangeven nu al overlast te ondervinden van deze Rijksweg, In onze beleving is het dan ook onverantwoord om zonder aanvullende geluidswerende maatregelen een toename van de geluidsproductie van de Rijksweg toe te staan,
6. De tijdwinst die behaald kan worden door de verhoogde toegestane snelheid op dit kleine stukje Rijksweg is verwaarloosbaar. Dus waarom de veiligheid en gezondheid van burgers toch ondergeschikt maken aan de nodeloze verhoging van de maximaal toegestane snelheid.

De Rijksweg A20 op het gedeelte tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht beschikt over onvoldoende kwaliteit om het verkeer bij een maximumsnelheid van 130 km/h vlot en veilig af te wikkelen. En de gezondheid van de burgers die in de omgeving van deze rijksweg wonen zal zienderogen afnemen, Verhoging naar 80 km is een betere optie, zowel voor de gezondheid van de burgers als voor de verkeersveiligheid.

7-

Inspreker gaat ervan uit dat u deze zienswijze meeneemt in het proces.

**Inspreker vertrouwt erop dat het voornemen om de maximumsnelheid op het gedeelte van de A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht te verhogen niet door gaat.**

Reactie:

1/2/3- Verkeersveiligheid. Wegontwerp

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 2.

4- Lucht

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de maximaal berekende jaargemiddelde concentratie stikofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) nabij woningen  $39,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bedraagt. Dit betreft vier toetspunten langs het OWN. Er is echter geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. De jaargemiddelde concentratie fijnstof ( $\text{PM}_{10}$ ) is op alle toetspunten binnen 1 km van het onderhavige traject lager dan  $30,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Zie de memo 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - effecten luchtkwaliteit A20' [Tauw, mei 2015].

Daarmee blijven de concentraties onder de grenswaarde voor beide stoffen van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Ingevolge artikel 5.16, lid 2, van de Wm hoeft bij het vaststellen van een verkeersbesluit strikt genomen niet aan de grenswaarden te worden getoetst. Bij het beoordelen van de effecten van het verkeersbesluit heb ik wel - zoals te doen gebruikelijk - bij deze grenswaarden aangesloten.

De grenswaarden zijn in de Wet milieubeheer opgenomen met het oog op de menselijke gezondheid. Ook de Europese richtlijn inzake luchtkwaliteit (Richtlijn 2008/S0/EG) gaat uit van deze grenswaarden. Artikel 1, lid 1, van de Richtlijn vermeldt dat de grenswaarden zijn gekozen met het oog op de menselijke gezondheid.

Wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan, is geen grond voor het oordeel dat een onaanvaardbaar leefklimaat of gezondheidsrisico's optreden.

Vgl. AbRvS 7 november 2012, zaaknummers 20111007S/1/R4 en 2012018S3/1/R4 (tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven), 0.29.1.

Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof ( $\text{PM}_{2,5}$ ) van  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Opgemerkt wordt dat  $\text{PM}_{10}$ - en  $\text{PM}_{2,5}$ -concentraties onderling sterk zijn gerelateerd. In bovenstaande memo wordt hiervoor verwezen naar het luchtonderzoek 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - effecten op de luchtkwaliteit A9 en A12' van 26 maart 2015.

Hierin is beschreven dat uit de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving volgt dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{PM}_{2,5}$ , gesteld kan worden dat als aan de grenswaarden voor  $\text{PM}_{10}$  wordt voldaan, ook aan de toekomstige grenswaarde voor  $\text{PM}_{2,5}$  wordt voldaan.

Het risico dat grenswaardeoverschrijding voor  $\text{PM}_{2,5}$  optreedt op locaties waar de  $\text{PM}_{10}$ - grenswaarde wordt gehaald, is zeer klein. Op grond van voorgaande kan worden geconcludeerd dat de conclusies voor  $\text{PM}_{10}$  uit deze rapportage met betrekking tot het al dan niet overschrijden van grenswaarden, ook gelden voor  $\text{PM}_{2,5}$ .

Zie het rapport 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - Effecten op luchtkwaliteit A9 en A12, par. 2.1, blz. 8 en 9

Langs het onderhavige traject wordt de jaargemiddelde grenswaarden voor  $\text{PM}_{10}$



ruimschoots onderschreden. Dat betekent dat ook de jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> met zekerheid niet in gevaar komt.

#### 5- Geluid

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductie met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur in 2015 voor alle referentiepunten langs dit traject beneden het geluidproductieplafond ligt. De geluidproductie is 0,6 tot 1,5 dB lager dan het plafond. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer met betrekking tot geluidhinder. Er zijn geen geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

Zie het Akoestisch Onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h – Traject A20 Prins Alexander (16) – Moordrecht (18), hoofdstuk 5, par. 5.2.

#### 6/7- Nut, rijtijdwinst. Afweging.

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.

#### **Zienswijze 14**

**In de Staatscourant van 18 juni 2015 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het voornemen bekend gemaakt om de maximumsnelheid op de rijksweg A20 te verhogen van 120 km/u naar 130 km/u. Inspreker is van mening dat een verhoging van de maximum snelheid op de rijksweg A20 naar 130 km/h alleen dan verantwoord is wanneer de inrichting dit toelaat. Dat is naar de waarneming van inspreker zeker niet het geval op het deel van de rijksweg tussen Prins Alexander en Moordrecht.**

**1-**

**De combinatie van de afname van het aantal rijstroken van 3 naar 2 ter hoogte van de op- en afritten bij Nieuwerkerk aan den IJssel en het gegeven dat de rijksweg op delen niet voldoet aan de landelijke richtlijnen voor de vormgeving van rijstroken, maakt dat de rijksweg niet geschikt is voor een verhoging van de maximum snelheid. Een en ander laat zich illustreren door het hoge aantal ongevallen op dit deel van de rijksweg A20.**

**Met de gemeente Zuidplas kan inspreker tot geen andere conclusie komen dan dat rijksweg A20 op het gedeelte tussen Prins Alexander en Moordrecht over onvoldoende kwaliteit beschikt om het verkeer bij een maximum snelheid van 130 km/h vlot en veilig af te wikkelen.**

**2-**

**Tegen de achtergrond hiervan verzoekt inspreker u af te zien van het voornemen tot verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg A20 Prins Alexander - Moordrecht.**

Reactie:

1- Verkeersveiligheid

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 2.

2- Afweging

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.

### **Zienswijze 15**

**In de Staatscourant van 18 juni 2015 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het voornemen bekend gemaakt om de maximumsnelheid op Rijksweg A20 te verhogen van 120 km/h naar 130 km/h.**

**1-**

**Ondergetekenden zijn het niet eens met dit voornemen omdat het aantal auto's dat over deze weg rijdt van Rotterdam richting Gouda steeds maar toeneemt, wat gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit en de geluidbelasting voor met name inwoners van Nieuwerkerk aan den IJssel. Bij deze plaats is er sprake van een rijstrookvermindering van 3 naar 2 rijstroken, hetgeen ook nog files en oponthoud voor automobilisten betekent en voor bewoners meer uitstoot van autogassen en fijn stof.**

**2-**

**Het verbreden van de rijksweg, gelijk opgaand met het plaatsen van geluidschermen en daaraan gekoppeld het verrichten van metingen van kwaliteit en geluid is, een veel betere optie om te komen tot een verhoging van de maximumsnelheid.**

**3-**

**Insprekers gaan ervan uit dat u deze zienswijze meeneemt in het besluitvormingsproces.**

**In het vertrouwen dat u de beslissing over het verhogen van de maximumsnelheid op het gedeelte van de A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht uitstelt c.q. heroverweegt na aanpassing van de snelweg zoals hierboven aangegeven, tekent inspreker.**

Reactie:

1- Lucht en geluid

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de maximaal berekende jaargemiddelde concentratie stikofdioxide (NO<sub>2</sub>) nabij woningen 39,3 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. Dit betreft vier toetspunten langs het OWN. Er is echter geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. De jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM<sub>10</sub>) is op alle toetspunten binnen 1 km van het onderhavige traject lager dan 30,5 µg/m<sup>3</sup>.

Zie de memo 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - effecten luchtkwaliteit A20' [Tauf, mei 2015].

Daarmee blijven de concentraties onder de grenswaarde voor beide stoffen van 40 µg/m<sup>3</sup>. Ingevolge artikel 5.16, lid 2, van de Wm hoeft bij het vaststellen van een verkeersbesluit strikt genomen niet aan de grenswaarden te worden getoetst. Bij het beoordelen van de effecten van het verkeersbesluit heb ik wel - zoals te doen gebruikelijk - bij deze grenswaarden aangesloten.

De grenswaarden zijn in de Wet milieubeheer opgenomen met het oog op de menselijke gezondheid. Ook de Europese richtlijn inzake luchtkwaliteit (Richtlijn 2008/S0/EG) gaat uit van deze grenswaarden. Artikel 1, lid 1, van de Richtlijn vermeldt dat de grenswaarden zijn gekozen met het oog op de menselijke gezondheid.

Wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan, is geen grond voor het oordeel dat een onaanvaardbaar leefklimaat of gezondheidsrisico's optreden.

Vgl. AbRvS 7 november 2012, zaaknummers 20111007S/1/R4 en 2012018S3/1/R4 (tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven), 0.29.1.

Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) van 25 µg/m<sup>3</sup>. Opgemerkt wordt dat PM<sub>10</sub>- en PM<sub>2,5</sub>-concentraties

onderling sterk zijn gerelateerd. In bovenstaande memo wordt hiervoor verwezen naar het luchtonderzoek 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur – effecten op de luchtkwaliteit A9 en A12' van 26 maart 2015.

Hierin is beschreven dat uit de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving volgt dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>, gesteld kan worden dat als aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan, ook aan de toekomstige grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> wordt voldaan.

Het risico dat grenswaardeoverschrijding voor PM<sub>2,5</sub> optreedt op locaties waar de PM<sub>10</sub>-grenswaarde wordt gehaald, is zeer klein. Op grond van voorgaande kan worden geconcludeerd dat de conclusies voor PM<sub>10</sub> uit deze rapportage met betrekking tot het al dan niet overschrijden van grenswaarden, ook gelden voor PM<sub>2,5</sub>.

Zie het rapport 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - Effecten op luchtkwaliteit A9 en A12, par. 2.1, blz. 8 en 9

Langs het onderhavige traject wordt de jaargemiddelde grenswaarden voor PM<sub>10</sub> ruimschoots onderschreden. Dat betekent dat ook de jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> met zekerheid niet in gevaar komt.

Ten aanzien van het aspect geluid blijkt uit het akoestisch onderzoek dat de geluidproductie met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur in 2015 voor alle referentiepunten langs dit traject beneden het geluidproductieplafond ligt. De geluidproductie is 0,6 tot 1,5 dB lager dan het plafond. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer met betrekking tot geluidhinder. Er zijn geen geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

Zie het Akoestisch Onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h – Traject A20 Prins Alexander (16) – Moordrecht (18), hoofdstuk 5, par. 5.2.

## 2- Verbreden A20

In het MIRT 2014 en daarvóór is, binnen de verkenning Rotterdam Vooruit, het project A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe benoemd als één van de deelprojecten.

In mijn brief van 13 februari 2013 aan de Tweede Kamer heb ik een toelichting gegeven op de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds en de gevolgen daarvan op het aanlegprogramma. Deze bezuinigingen hebben geleid tot een aantal verschuivingen in het MIRT. In de bijlage bij deze brief 'Technische informatie over de publicatie Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies', gepubliceerd op 19 februari 2013 wordt de A20 Nieuwerkerk – Gouwe vermeld als vertraagd project, start uitvoering 2023, oplevering 2026-2028.

Zie de brief aan de Tweede Kamer van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48) en de bijlage 'Technische informatie over de publicatie Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies', gepubliceerd op 19 februari 2013 (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-209074>).

In het MIRT 2015 is de verkenning Rotterdam Vooruit niet meer opgenomen en wordt het deelproject A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe als zodanig niet meer benoemd.

Er kan daarom geen sprake zijn van enige afhankelijkheid tussen het onderhavige verkeersbesluit en uitbreiding van infrastructuur op de A20. Dit verkeersbesluit kan dan ook op zich zelf staand (na doorlopen van relevante procedure en afweging) genomen worden.

Wel is inmiddels de aansluiting Moordrecht compleet vernieuwd en wordt volgend jaar begonnen met de realisatie van het project Parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop (geplande openstelling 2018). Dat zal enig effect hebben op de verkeersafwikkeling op de A20 op het onderhavige traject.

### 3- Afweging

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.

## **Zienswijze 16**

**In de Staatscourant van 18 juni 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het voornemen bekend gemaakt om de maximumsnelheid op Rijksweg A20 te verhogen van 120 km/h naar 130 km/h.**

**Ondergetekenden zijn het niet eens met de snelheidsverhoging A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht**

**De redenen hiervoor zijn:**

**1-**

**Het aantal ongevallen op de Rijksweg A20 is zorgwekkend. Volgens de verkenningen zorgt de rijstrookvermindering bij Nieuwerkerk aan de IJssel van drie naar twee rijstroken voor turbulentie in de verkeersstroom en dit heeft een negatief effect op de doorstroming en de verkeersveiligheid. Verder voldoet de breedte van de rijstroken in de richting Nieuwerkerk – Gouda , alsmede in de richting van Gouda – Nieuwerkerk volgens de verkenning gedeeltelijk niet aan de NOA richtlijn van 3,35 meter. Op bepaalde delen zijn rijstrookbreedtes van 3,0 en 3,1 waar te nemen, bijna 50 centimeter smaller dan de landelijke richtlijn.**

**2-**

**Elke verhoging van de maximumsnelheid brengt met zich mee dat de geluidsbelasting omhoog gaat. Daar hebben insprekers, omdat insprekers in de directe omgeving van de A20 wonen veel last van en hebben dat ook regelmatig aangegeven. Insprekers zouden een nieuwe meting i.v.m. geluidsoverlast zeer op prijs stellen. In de beleving van insprekers is het dan ook onverantwoord om zonder aanvullende geluidswerende maatregelen een toename van de geluidsproductie van de Rijksweg toe te staan.**

**3-**

**Verder gaat de luchtkwaliteit nog verder achteruit met effect op onze gezondheid en ondervinden insprekers schade aan ons huis en moeten we extra onderhoud plegen.**

**4-**

**De Rijksweg A20 op het gedeelte tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht beschikt over onvoldoende kwaliteit om het verkeer bij een maximumsnelheid van 130 km/h vlot en veilig af te wikkelen.**

**5-**

**Insprekers gaan ervan uit dat u deze zienswijze meeneemt in het proces. Insprekers vertrouwen erop dat het voornemen om de maximumsnelheid op het gedeelte van de A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht te verhogen niet door gaat.**

Reactie:

1- Verkeersveiligheid, wegontwerp

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijst ik naar de algemene reactie 2.

2- Geluid

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductie met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur in 2015 voor alle referentiepunten langs dit traject beneden het geluidproductieplafond ligt. De geluidproductie is 0,6 tot 1,5 dB lager dan het plafond. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer

met betrekking tot geluidhinder. Er zijn geen geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

Zie het Akoestisch Onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h – Traject A20 Prins Alexander (16) – Moordrecht (18), hoofdstuk 5, par. 5.2.

### 3- Lucht

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de maximaal berekende jaargemiddelde concentratie stikofdioxide (NO<sub>2</sub>) nabij woningen 39,3 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. Dit betreft vier toetspunten langs het OWN. Er is echter geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. De jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM<sub>10</sub>) is op alle toetspunten binnen 1 km van het onderhavige traject lager dan 30,5 µg/m<sup>3</sup>.

Zie de memo 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - effecten luchtkwaliteit A20' [Tauf, mei 2015].

Daarmee blijven de concentraties onder de grenswaarde voor beide stoffen van 40 µg/m<sup>3</sup>. Ingevolge artikel 5.16, lid 2, van de Wm hoeft bij het vaststellen van een verkeersbesluit strikt genomen niet aan de grenswaarden te worden getoetst. Bij het beoordelen van de effecten van het verkeersbesluit heb ik wel - zoals te doen gebruikelijk - bij deze grenswaarden aangesloten.

De grenswaarden zijn in de Wet milieubeheer opgenomen met het oog op de menselijke gezondheid. Ook de Europese richtlijn inzake luchtkwaliteit (Richtlijn 2008/S0/EG) gaat uit van deze grenswaarden. Artikel 1, lid 1, van de Richtlijn vermeldt dat de grenswaarden zijn gekozen met het oog op de menselijke gezondheid.

Wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan, is geen grond voor het oordeel dat een onaanvaardbaar leefklimaat of gezondheidsrisico's optreden.

Vgl. AbRvS 7 november 2012, zaaknummers 20111007S/1/R4 en 2012018S3/1/R4 (tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven), 0.29.1.

Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM<sub>2.5</sub>) van 25 µg/m<sup>3</sup>. Opgemerkt wordt dat PM<sub>10</sub>- en PM<sub>2.5</sub>-concentraties onderling sterk zijn gerelateerd. In bovenstaande memo wordt hiervoor verwezen naar het luchtonderzoek 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur – effecten op de luchtkwaliteit A9 en A12' van 26 maart 2015.

Hierin is beschreven dat uit de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving volgt dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>, gesteld kan worden dat als aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan, ook aan de toekomstige grenswaarde voor PM<sub>2.5</sub> wordt voldaan.

Het risico dat grenswaardeoverschrijding voor PM<sub>2.5</sub> optreedt op locaties waar de PM<sub>10</sub>- grenswaarde wordt gehaald, is zeer klein. Op grond van voorgaande kan worden geconcludeerd dat de conclusies voor PM<sub>10</sub> uit deze rapportage met betrekking tot het al dan niet overschrijden van grenswaarden, ook gelden voor PM<sub>2.5</sub>.

Zie het rapport 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - Effecten op luchtkwaliteit A9 en A12, par. 2.1, blz. 8 en 9

Langs het onderhavige traject wordt de jaargemiddelde grenswaarden voor PM<sub>10</sub> ruimschoots onderschreden. Dat betekent dat ook de jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>2.5</sub> met zekerheid niet in gevaar komt.

#### 4- Wegontwerp

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 2.

#### 5- Afweging

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.



### **Zienswijze 17**

**In de Staatscourant van 18 juni 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het voornemen bekend gemaakt om de maximumsnelheid op Rijksweg A20 te verhogen van 120 km/h naar 130 km/h.**

**Ondergetekenden zijn het niet eens met een aantal zaken / mogelijkheden die in dit Verkeersbesluit staan. Insprekers zijn het niet eens met de snelheidsverhoging A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht**

**1-**

**De reden hiervoor is dat insprekers als aanwonenden van de A20 (ongeveer 35 meter er vanaf) vrezen voor nog meer geluidsoverlast, en insprekers zijn ook beducht voor meer uitstoot. Vooral als er door de snelheidsverhoging nog meer files komen. Daarnaast is het in de beleving van insprekers onverantwoord om zonder aanvullende geluidswerende maatregelen een toename van de geluidsproductie van de Rijksweg toe te staan. Insprekers pleiten dan ook voor een snelheidsverlaging naar bv. 80 km p/u.**

**2-**

**Zienswijze gemeente: Het aantal ongevallen op de Rijksweg A20 is zorgwekkend. Volgens de verkenningen zorgt de rijstrookvermindering bij Nieuwerkerk aan de IJssel van drie naar twee rijstroken voor turbulentie in de verkeersstroom en dit heeft een negatief effect op de doorstroming en de verkeersveiligheid. Verder voldoet de breedte van de rijstroken in de richting Nieuwerkerk – Gouda , alsmede in de richting van Gouda – Nieuwerkerk volgens de verkenning gedeeltelijk niet aan de NOA richtlijn van 3,35 meter. Op bepaalde delen zijn rijstrookbreedtes van 3,0 en 3,1 waar te nemen, bijna 50 centimeter smaller dan de landelijke richtlijn. De Rijksweg A20 op het gedeelte tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht beschikt over onvoldoende kwaliteit om het verkeer bij een maximumsnelheid van 130 km/h vlot en veilig af te wikkelen.**

**3-**

**Insprekers gaan ervan uit dat u deze zienswijze meeneemt in het proces. Insprekers vertrouwen erop dat het voornemen om de maximumsnelheid op het gedeelte van de A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht te verhogen niet door gaat.**

Reactie:

1- Geluid, lucht

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductie met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur in 2015 voor alle referentiepunten langs dit traject beneden het geluidproductieplafond ligt. De geluidproductie is 0,6 tot 1,5 dB lager dan het plafond. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer met betrekking tot geluidhinder. Er zijn geen geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

Zie het Akoestisch Onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h – Traject A20 Prins Alexander (16) – Moordrecht (18), hoofdstuk 5, par. 5.2.

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de maximaal berekende jaargemiddelde concentratie stikofdioxide (NO<sub>2</sub>) nabij woningen 39,3 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. Dit betreft vier toetspunten langs het OVN. Er is echter geen sprake van een overschrijding van de

grenswaarde. De jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM<sub>10</sub>) is op alle toetspunten binnen 1 km van het onderhavige traject lager dan 30,5 µg/m<sup>3</sup>.

Zie de memo 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - effecten luchtkwaliteit A20' [Tauw, mei 2015].

Daarmee blijven de concentraties onder de grenswaarde voor beide stoffen van 40 µg/m<sup>3</sup>. Ingevolge artikel 5.16, lid 2, van de Wm hoeft bij het vaststellen van een verkeersbesluit strikt genomen niet aan de grenswaarden te worden getoetst. Bij het beoordelen van de effecten van het verkeersbesluit heb ik wel - zoals te doen gebruikelijk - bij deze grenswaarden aangesloten.

De grenswaarden zijn in de Wet milieubeheer opgenomen met het oog op de menselijke gezondheid. Ook de Europese richtlijn inzake luchtkwaliteit (Richtlijn 2008/S0/EG) gaat uit van deze grenswaarden. Artikel 1, lid 1, van de Richtlijn vermeldt dat de grenswaarden zijn gekozen met het oog op de menselijke gezondheid.

Wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan, is geen grond voor het oordeel dat een onaanvaardbaar leefklimaat of gezondheidsrisico's optreden.

Vgl. AbRvS 7 november 2012, zaaknummers 20111007S/1/R4 en 2012018S3/1/R4 (tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven), 0.29.1.

Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) van 25 µg/m<sup>3</sup>. Opgemerkt wordt dat PM<sub>10</sub>- en PM<sub>2,5</sub>-concentraties onderling sterk zijn gerelateerd. In bovenstaande memo wordt hiervoor verwezen naar het luchtonderzoek 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - effecten op de luchtkwaliteit A9 en A12' van 26 maart 2015.

Hierin is beschreven dat uit de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving volgt dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>, gesteld kan worden dat als aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan, ook aan de toekomstige grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> wordt voldaan.

Het risico dat grenswaardeoverschrijding voor PM<sub>2,5</sub> optreedt op locaties waar de PM<sub>10</sub>- grenswaarde wordt gehaald, is zeer klein. Op grond van voorgaande kan worden geconcludeerd dat de conclusies voor PM<sub>10</sub> uit deze rapportage met betrekking tot het al dan niet overschrijden van grenswaarden, ook gelden voor PM<sub>2,5</sub>.

Zie het rapport 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - Effecten op luchtkwaliteit A9 en A12, par. 2.1, blz. 8 en 9

Langs het onderhavige traject wordt de jaargemiddelde grenswaarden voor PM<sub>10</sub> ruimschoots onderschreden. Dat betekent dat ook de jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> met zekerheid niet in gevaar komt.

## 2- Verkeersveiligheid, wegontwerp

In de reactie op de algemene zienswijze 2 heb ik uiteengezet welke overwegingen en waarnemingen een rol hebben gespeeld met betrekking tot verkeersveiligheid en wegontwerp. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 2.

## 3- Afweging

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.

### **Zienswijze 18**

**In de Staatscourant van 18 juni 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het voornemen bekend gemaakt om de maximumsnelheid op Rijksweg A20 te verhogen van 120 km/h naar 130 km/h.**

**Ondergetekende is het niet eens met de snelheidsverhoging A20.**

**Wonende een gering aantal meters van de snelweg is nu al geen pretje. Vreselijke geluidsoverlast, dit wordt nog extra versterkt bij een bepaalde windrichting.**

**1-**

**Er is geen enkele vorm van geluidswerende maatregelen getroffen. Rijkswaterstaat vond het zelfs nodig vorig jaar vele bomen vlakbij de woonwijk te verwijderen. Totaal geen rekening houdend met de omwonenden (fijnstof en geluidsoverlast).**

**2-**

**Inspreker is van mening dat de maximumsnelheid eerder teruggebracht moet worden naar 80 tot 100 km/p uur, zeker langs het gedeelte waar de omwonenden bijna op de snelweg wonen. Dit zou ook een eventuele doorstroming ten goede komen, met 80 tot 100 km gaat het verkeer vloeiender. Met hoge snelheden is het remmen, optrekken, remmen zeker bij een smaller of invoeggedeelte.**

**3-**

**Inspreker gaat ervan uit dat u deze zienswijze meeneemt in het proces. Inspreker vertrouwt erop dat het voornemen om de maximumsnelheid op het gedeelte van de A20 tussen Prins Alexander en Moordrecht te verhogen niet door gaat.**

Reactie:

1- Geluid, lucht

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductie met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur in 2015 voor alle referentiepunten langs dit traject beneden het geluidproductieplafond ligt. De geluidproductie is 0,6 tot 1,5 dB lager dan het plafond. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer met betrekking tot geluidhinder. Er zijn geen geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

Zie het Akoestisch Onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h – Traject A20 Prins Alexander (16) – Moordrecht (18), hoofdstuk 5, par. 5.2.

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de maximaal berekende jaargemiddelde concentratie stikofdioxide (NO<sub>2</sub>) nabij woningen 39,3 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. Dit betreft vier toetspunten langs het OVN. Er is echter geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. De jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM<sub>10</sub>) is op alle toetspunten binnen 1 km van het onderhavige traject lager dan 30,5 µg/m<sup>3</sup>.

Zie de memo 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - effecten luchtkwaliteit A20' [Tauf, mei 2015].

Daarmee blijven de concentraties onder de grenswaarde voor beide stoffen van 40

$\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Ingevolge artikel 5.16, lid 2, van de Wm hoeft bij het vaststellen van een verkeersbesluit strikt genomen niet aan de grenswaarden te worden getoetst. Bij het beoordelen van de effecten van het verkeersbesluit heb ik wel - zoals te doen gebruikelijk - bij deze grenswaarden aangesloten.

De grenswaarden zijn in de Wet milieubeheer opgenomen met het oog op de menselijke gezondheid. Ook de Europese richtlijn inzake luchtkwaliteit (Richtlijn 2008/S0/EG) gaat uit van deze grenswaarden. Artikel 1, lid 1, van de Richtlijn vermeldt dat de grenswaarden zijn gekozen met het oog op de menselijke gezondheid.

Wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan, is geen grond voor het oordeel dat een onaanvaardbaar leefklimaat of gezondheidsrisico's optreden.

Vgl. AbRvS 7 november 2012, zaaknummers 20111007S/1/R4 en 2012018S3/1/R4 (tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven), 0.29.1.

Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof ( $\text{PM}_{2,5}$ ) van  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Opgemerkt wordt dat  $\text{PM}_{10}$ - en  $\text{PM}_{2,5}$ -concentraties onderling sterk zijn gerelateerd. In bovenstaande memo wordt hiervoor verwezen naar het luchtonderzoek 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - effecten op de luchtkwaliteit A9 en A12' van 26 maart 2015.

Hierin is beschreven dat uit de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving volgt dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{PM}_{2,5}$ , gesteld kan worden dat als aan de grenswaarden voor  $\text{PM}_{10}$  wordt voldaan, ook aan de toekomstige grenswaarde voor  $\text{PM}_{2,5}$  wordt voldaan.

Het risico dat grenswaardeoverschrijding voor  $\text{PM}_{2,5}$  optreedt op locaties waar de  $\text{PM}_{10}$ - grenswaarde wordt gehaald, is zeer klein. Op grond van voorgaande kan worden geconcludeerd dat de conclusies voor  $\text{PM}_{10}$  uit deze rapportage met betrekking tot het al dan niet overschrijden van grenswaarden, ook gelden voor  $\text{PM}_{2,5}$ .

Zie het rapport 'Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - Effecten op luchtkwaliteit A9 en A12, par. 2.1, blz. 8 en 9

Langs het onderhavige traject wordt de jaargemiddelde grenswaarden voor  $\text{PM}_{10}$  ruimschoots onderschreden. Dat betekent dat ook de jaargemiddelde grenswaarde voor  $\text{PM}_{2,5}$  met zekerheid niet in gevaar komt.

2/3- Afweging. Maximumsnelheid verlagen naar 80 km/uur.

In de reactie op de algemene zienswijze 1 heb ik uiteengezet waarom dit verkeersbesluit is genomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Graag verwijs ik naar de algemene reactie 1.

Ik zie geen enkele aanleiding om de maximumsnelheid terug te brengen naar 80 km/uur.

## Verklarende woordenlijst

AKOE	Aanpak van Kritische Ontwerp Elementen
Awb	Algemene wet bestuursrecht
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 dit ontwerp-verkeersbesluit is dit de minister van Infrastructuur en Milieu
CO <sub>2</sub>	Kooldioxide, veroorzaakt onder meer klimaatverandering
Geluidsproductie	De berekende hoeveelheid geluid op een referentiepunt langs de weg (SWUNG)
Geluidsproductieplafond (GPP)	De toegestane geluidproductie op een referentiepunt (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 <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub>	Stikstofoxiden, veroorzaken onder meer verzuring
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Onderliggend wegennet (OWN)	Alle niet-rijkswegen
PM <sub>10</sub>	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer
PM <sub>2,5</sub>	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 micrometer
Roet	Roet is samengesteld uit een groot aantal vaste organische verbindingen die ontstaan tijdens het verbrandingsproces. De roetvormige verontreiniging maakt deel uit van fijn stof (PM10 en PM2,5).
RVV 1990	Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
SWUNG	Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid. Dit is een andere benaming voor de aanpassing van de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11, aangaande geluid.
Wab	Wegaanpassingsbesluit
Wm	Wet milieubeheer
Wvw	Wegenverkeerswet
ZOAB	Zeer Open Asfalt Beton