

Nota van Antwoord

Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Aanpassing van de maximumsnelheid op delen van autosnelwegen in beheer van het Rijk

Datum 28 januari 2016
Status definitief

Colofon

Uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Datum 28 januari 2016

Status definitief

Versienummer 1.5

Inhoudsopgave

Inleiding en leeswijzer, 5

Zienswijzen en reacties, 7

- 1. Afweging verkeersbesluit, 7**
- 2. Procedure, 11**
- 3. Omgevingseffecten en gezondheid, 17**
- 4. Verkeerseffecten, 19**
- 5. Verkeersveiligheid, 25**
- 6. Klimaat. CO2. Brandstofschaarste, 33**
- 7. Geluid, 35**
- 8. Lucht, 44**
- 9. Natuur. PAS, 49**
- 10. Overige zienswijzen, 70**

Verklarende woordenlijst, 77

Inleiding en leeswijzer

Inleiding

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

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

Op de onderhavige wegtrajecten geldt een maximumsnelheid van 120 km/h, respectievelijk overdag 120 km/h en in de avond en nacht 130 km/h. Nieuw uitgevoerd onderzoek naar de omgevingseffecten (geluid, lucht en natuur) heeft uitgewezen dat het niet langer noodzakelijk is deze uitzonderingen op het RVV 1990 (met een algemene maximumsnelheid van 130 km/h) te handhaven. In het ontwerp-verkeersbesluit en bijgevoegde onderzoeksrapporten is aangegeven dat de omgevingseffecten ten gevolge van de aanpassingen in de maximumsnelheid geen belemmering vormen.

Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van maandag 9 november 2015. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 10 november tot en met 21 december 2015 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Participatie. Op het voornemen zijn, binnen de termijn, 194 zienswijzen binnengekomen.

Belanghebbendentoets

Het verkeersbesluit is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Op grond van deze afdeling hebben belanghebbenden de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Wie als belanghebbende kan worden aangemerkt, wordt bepaald door artikel 1:2 Awb, dat stelt dat een belanghebbende 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 'reactie 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.

Te late zienswijzen

Zienswijzen 190 tot en met 194 zijn later dan op 21 december 2015 aan de Directie Participatie of aan het ministerie van I en M verzonden (afgaande op de datum van het poststempel). Deze zienswijzen worden, omwille van een transparante en informatieve aanpak, toch ook van een 'reactie bevoegd gezag' voorzien. Echter, bij een te laat ingediende zienswijze dienen insprekers rekening te houden met de mogelijkheid dat, in het geval men in beroep wil gaan bij de rechtbank, door de rechter ambtshalve het beroep niet-ontvankelijk kan worden verklaard en dus niet inhoudelijk wordt behandeld.

Leeswijzer

In deze Nota van Antwoord zijn de zienswijzen, die op het ontwerp-verkeersbesluit zijn ingediend, onderverdeeld in een aantal thema's.

1. Afweging verkeersbesluit.
2. Procedure.
3. Omgevingseffecten en gezondheid.
4. Verkeerseffecten.
5. Verkeersveiligheid.
6. Klimaat. CO2. Brandstofschaarste.
7. Geluid.
8. Lucht.
9. Natuur. PAS.

In het overige deel (10) van de Nota van Antwoord worden de overige zienswijzen benoemd en van een reactie voorzien.

Iedere zienswijze is door de Directie Participatie voorzien van een registratienummer, vanwege de bescherming van de privacy van de indieners. Bij de (meestal samengevatte en samengevoegde) weergave van de zienswijzen is aangegeven welke inspreker(s) deze zienswijzen heeft/hebben ingediend.

Daar waar een zienswijze leidt tot een aanpassing van het besluit is dit bij de betreffende zienswijze aangegeven.

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 zienswijzen 1 – Afweging verkeersbesluit

1.1 - Afweging

In bijna alle zienswijzen wordt door insprekers gevraagd (in verschillende formuleringen) op basis van welke afweging dit verkeersbesluit tot stand is gekomen. Hierbij komen zaken aan de orde, zoals welke afwegingen een rol hebben gespeeld, de (on)wenselijkheid van de snelheidsverhoging, de duurzaamheidsaspecten van de maatregel, onvoldoende inzicht in de negatieve effecten van de snelheidsverhoging op natuur, milieu, volksgezondheid en verkeersveiligheid, het ontbreken van een kosten-batenanalyse et cetera.

Insprekers zijn van mening dat er geen integrale afweging heeft plaatsgevonden maar slechts op afzonderlijke rapporten die telkens een milieucompartiment bevatten. De motivering van het besluit is daarom ontoereikend.

Een aantal insprekers is, zonder argumenten, tegen dit verkeersbesluit.

Bovenstaande zienswijze wordt door (bijna) alle insprekers gedeeld.

Reactie 1.1

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

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/h jaarlijks tot aanzienlijke reistijdbaten (een reistijdwinst van ruim 20.000 uur per werkdag op het autosnelwegennetwerk). Ten tweede blijkt dat een maximumsnelheid van 130 km/h beter aansluit bij de beleving van de automobilist.

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

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

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

Bij het instellen van 130 km/h 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 (100 km/h of 120 km/h) 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, 347, blz. 4.

Het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van autosnelwegen (en aansluitingen), het aantal files en de filezwaarte. De maatregel blijkt juist een positief effect te hebben op de bereikbaarheid. Reden hiervoor is dat de snelheid van het personenautoverkeer toeneemt, waardoor de reistijd afneemt.

Met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h 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/h geldt. In eerste instantie golden er na de invoering van de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/h 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/h. 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/h nu mogelijk.

Uit de onderzoeken die aan het verkeersbesluit ten grondslag liggen, blijkt dat er voor de trajecten waarop het verkeersbesluit ziet, geen reden is om een maximumsnelheid van 130 km/h niet in te voeren.

Voor wat betreft de milieubelangen is getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015). Het voldoen aan de normen voor lucht en geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

De extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ondanks de snelheidsverhoging. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

Er is als gevolg van de snelheidsverhoging naar een snelheidsregime van 130 km/h op de onderhavige trajecten geen sprake van aantasting van de wezenlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden en/of beschermde natuurmonumenten.

De rapporten die betrekking hebben op geluid, luchtkwaliteit en natuur dekken gezamenlijk het gehele terrein van de voor het verkeersbesluit relevante natuur- en milieuwetgeving af. In deze zin heeft een integrale afweging van de natuur- en milieuaspecten plaatsgevonden.

Door de verhoging van de maximumsnelheid kan de verkeersveiligheid nadelig beïnvloed worden. Het effect is echter beperkt. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h veilig af te wikkelen. Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. Op wegen waar een verhoogd ongevalsrisico geldt, verminder ik dit risico door de infrastructuur verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verlengen van invoeg-

/uitrijstroken en weefvakken, het vergroten van de obstakelvrije ruimte en het afschermen van obstakels langs autosnelwegen. Daardoor zijn er op onderhavige trajecten geen knelpunten meer ten aanzien van verkeersveiligheid, uitgezonderd een deel van de A27 nabij Oosterhout. Doordat daar tot op heden onvoldoende maatregelen konden worden getroffen, wordt de maximum snelheid er niet verhoogd.

Ten aanzien van de kosten-batenanalyse wordt verwezen naar het openbare rapport "Onderzoek invoering maximumsnelheid invoering naar 130 km/h" van november 2011. Uit de cijfers komt naar voren dat de totale netto contant gemaakte positieve baten hoger liggen dan de negatieve baten en de kosten. Het saldo is positief.

Zie het rapport 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging' van 28 november 2011.

Conclusie is dat onderhavig verkeersbesluit, op basis van bovenstaande overwegingen, op goede gronden is afgewogen en tot stand gekomen.

1.2 - Vertrouwen in overheid

In verschillende bewoordingen geven insprekers aan dat beloften van Ministeries, Europese Commissie, parlement en regering om te streven naar natuurbehoud, duurzaamheid en de bevordering der volksgezondheid (conform art. 22 Grondwet) niet worden waargemaakt en dat dit het vertrouwen in politici en de belastingmoraal verder zal ondermijnen. Het besluit gaat in tegen eerdere beloften en afspraken met gemeenten en inwoners. Het gaat hier niet om de technische of procesmatige correctheid van een besluit, maar ook om de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van de overheid. Met besluiten als deze wordt het vertrouwen wederom geschaad.

Insprekers:

1, 24, 32, 38, 138, 140, 141, 150

Reactie 1.2

Het onderhavige verkeersbesluit past volledig in het reeds in 2011 aangekondigde en op 1 september 2012 uitgevoerde beleid dat de maximumsnelheid op autosnelwegen in principe 130 km/h is. Ik ben het dan ook niet eens met de bewering dat met dit verkeersbesluit vertrouwen zou worden geschaad. Aan de door insprekers bedoelde beloften ten aanzien van duurzaamheid, natuurbehoud en gezondheid wordt op andere wijzen invulling gegeven. De geringe verhoging van de maximumsnelheid heeft voor de diverse beleidsdoelstellingen weinig betekenis. Daar komt bij dat motorvoertuigen steeds schoner en stiller worden.

1.3 - Voorstanders

Versillende insprekers geven aan dat zij positief staan tegenover verhoging van de maximumsnelheid. Er hadden wellicht meer trajecten bij dit verkeersbesluit betrokken kunnen worden. Niet omdat zij persé snel willen rijden, maar omdat insprekers zien dat het de doorstroming van het verkeer ten goede komt. Dat is voor alle nadelige effecten toch veel beter. Sommige insprekers doen voorstellen ter optimalisatie van het verkeersbesluit.

Insprekers
3, 4, 5, 42, 133

Reactie 1.3

Ik dank de insprekers voor hun mening. De voorstellen om de begrenzing van de wegvakken te optimaliseren worden onderzocht. Waar de situatie dat vereist, wordt het verkeersbesluit aangepast.

Algemene zienswijzen 2 - Procedure

2.1 – Besluit onzorgvuldig voorbereid

Insprekers geven aan dat het besluit onzorgvuldig is voorbereid. Burgers zouden bij de afweging niet zijn betrokken en het besluit zou onjuistheden bevatten omdat de schadelijke effecten niet in beeld zijn gebracht. Daarnaast is onvoldoende onderbouwd waar de norm van 130 km/h op gebaseerd is.

Insprekers:

12, 54, 55, 63, 92, 94, 128, 138, 142, 160

Reactie 2.1

Zoals in paragraaf 1- Algemeen reeds is aangegeven, is in 2012 de wettelijke maximumsnelheid op autosnelwegen verhoogd van 120 km/h naar 130 km/h. Onder 1- Algemeen is ook uitvoerig ingegaan hoe deze norm tot stand is gekomen. Bij de invoering van deze wettelijke maximumsnelheid is eveneens het eindbeeld aangegeven, namelijk dat overal waar mogelijk (dat is op driekwart van het netwerk) de maximumsnelheid van 130 km/h geldt. Op onderhavige trajecten geldt een lagere maximumsnelheid. Bij het instellen van 130 km/h als maximumsnelheid voor autosnelwegen is primair het uitgangspunt het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer gehanteerd. Een lagere maximumsnelheid is alleen aan de orde wanneer dat uit het oogpunt van milieu (geluidhinder, luchtkwaliteit, natuurbescherming) of verkeersveiligheid vereist is. Uit nieuw uitgevoerd onderzoek naar de omgevingseffecten geluid, lucht en natuur is gebleken dat het niet langer noodzakelijk is een uitzondering op onderhavige trajecten te handhaven.

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens en onderborden zoals deze zijn genoemd in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd.

Op grond van artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer vermeldt de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit wordt beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Uit vaste rechtspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State volgt dat binnen dit wettelijk kader voor een verkeersbesluit aan het bestuursorgaan een ruime beoordelingsmarge toekomt. Er hoeft geen absolute noodzaak van het verkeersbesluit aangetoond te worden. Wel dient met het verkeersbesluit de daaraan ten grondslag gelegde belangen te worden gediend en moet inzichtelijk worden gemaakt op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Het besluit mag niet strijdig zijn met wettelijke voorschriften en er moet sprake zijn van een evenwichtige belangenafweging.

Onderhavig verkeersbesluit is voorbereid met afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit houdt in dat eerst een ontwerp van het besluit ter inzage wordt gelegd alvorens een definitief besluit wordt genomen. In de periode van 10 november tot en met 21 december 2015 zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen op het ontwerp besluit kenbaar te maken. In totaal hebben 194 personen en organisaties hiervan gebruik gemaakt. Deze zijn niet allen belanghebbende in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Zoals onder 1 Algemeen is aangegeven worden echter, vanwege een transparante besluitvorming,

al deze zienswijzen beantwoord en indien relevant meegewogen in het uiteindelijk te nemen besluit.

Ten behoeve van het verkeersbesluit zijn diverse onderzoeken verricht naar de omgevingseffecten. In de onderzoeksrapporten is toegelicht op welke wijze de onderzoeken zijn uitgevoerd.

Uit deze onderzoeken blijkt wat de effecten van de snelheidsverhogingen op de omgeving zijn. Op basis van de uitgevoerde milieuonderzoeken wordt geconcludeerd dat de verhoging van de van de maximumsnelheid op onderhavige trajecten mogelijk is.

2.2 – Verbanden met andere lopende procedures

Er vinden snelheidsverhogingen plaats op trajecten waar momenteel onderzoeken plaatsvinden naar wegverbredingen (zoals op de A58, A2 Vonderen - Urmond en de A27 Houten Hooipolder) Het is insprekers onduidelijk hoe deze procedures zich tot elkaar verhouden en waar ze op welk moment kunnen inspreken.

Het ontbreekt volgens insprekers aan integrale afwegingen zoals bijvoorbeeld bij Oirschot (A58) en met gedane initiatieven om te komen tot een kwaliteitsslag wordt niets gedaan. Volgens insprekers hanteert de minister een salamitactiek met als gevolg dat milieunormen worden opgerekt. Er wordt gepleit om de snelheidsverhogingen op deze trajecten in ieder geval aan te houden totdat de betreffende wegverbredingen hebben plaatsgevonden.

Insprekers:

53, 76, 93, 94, 94, 96, 97, 100, 101, 103, 104, 106, 107, 108, 110, 113, 123, 129, 132, 139, 166, 167, 170, 180, 188, 194

Reactie 2.2

In het MIRT 2016 zijn de door insprekers genoemde projecten opgenomen. De projecten bevinden zich allen in de planuitwerkingsfase en zullen naar verwachting resulteren in Tracébesluiten in 2017. In de planuitwerking van deze projecten is in de toekomstige situatie uitgegaan van een maximumsnelheid van 130 km/h. Voor informatie over deze projecten verwijs ik insprekers naar de verschillende projectensites:

- <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a58-verbreding-eindhoven-tilburg/index.aspx>.
- <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a2-wegverbreding-het-vonderen-kerensheide/index.aspx>
- <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a27-verbreding-traject-houten-hooipolder/index.aspx>

Binnen de te volgen tracéwetprocedures zullen de verbredingen getoetst worden aan de wettelijke (milieu)eisen en is er gelegenheid voor omwonenden om formeel hun zienswijzen op die plannen kenbaar te maken.

De beoogde snelheidsverhogingen vallen weliswaar (deels) binnen de projectgrenzen van bovenvermelde MIRT projecten maar staan los van de geplande wegverbredingen. Het besluit ter verhoging van de maximumsnelheid vindt haar oorsprong in de wijziging van het RVV 1990 (zie ook onder 1 Algemeen) en het door de Minister gehanteerde uitgangspunt dat 130 km/h de norm is. Ter voorbereiding van onderhavig verkeersbesluit hebben de noodzakelijke milieu onderzoeken plaatsgevonden. Uit deze onderzoeken blijkt dat de snelheidsverhoging mogelijk is binnen de daarvoor geldende wettelijke normen. De door insprekers ingebrachte

zienswijzen zullen worden betrokken bij de uiteindelijke vaststelling van het verkeersbesluit. Tegen dat verkeersbesluit staat vervolgens voor belanghebbenden, die tijdig een zienswijze hebben ingediend, beroep open bij de Rechtbank.

Het feit dat besluiten volgtijdelijk genomen worden brengt niet met zich mee dat normen opgerekt worden. Elk besluit op zichzelf zal moeten voldoen aan de geldende wettelijke (milieu)normen. Het maakt daarbij niet uit of dat nu een tracébesluit op grond van de Tracéwet of een verkeersbesluit op grond van de Wegenverkeerswet 1994 is. De wettelijke normen wijzigen niet op het moment dat een besluit genomen wordt. Ik begrijp dat het voor insprekers, door de verschillende ontwikkelingen, onoverzichtelijk kan zijn hoe de besluitvorming loopt. Met het verkeersbesluit wordt invulling gegeven aan beleid zoals dat onder 1 Algemeen is weergegeven. Er is geen reden om te wachten met het verhogen van de maximumsnelheid op onderhavige trajecten totdat eventueel geplande verbredingen hebben plaatsgevonden.

Onderhavig verkeersbesluit voldoet aan de wettelijke (milieu)normen. Het huidige beschermingsniveau wijzigt als gevolg van dit verkeersbesluit niet. Dit beschermingsniveau zal als uitgangspunt gelden bij toekomstige plannen.

**2.3 – Andere infrastructurele maatregelen niet uitvoeren.
Insprekers verwijzen naar diverse infrastructurele maatregelen die plaats zouden gaan vinden (zoals het verplaatsen afritten Urmondsebaan/Bergerweg, het verdwijnen van bestaande bruggen en viaducten en te nemen compenserende maatregelen) en pleiten ervoor deze maatregelen niet uit te voeren.**

Insprekers:
2, 181

Reactie 2.3

Ten behoeve van de verhoging van de maximumsnelheid vinden geen infrastructurele of compenserende maatregelen zoals inspreker in zijn zienswijze aangeeft plaats. Het verhogen van de maximumsnelheid staat los van de voorgenomen verbreding van de A2 naar 2x3 rijstroken.
(<http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a2-wegverbreding-het-vonderen-kerensheide/index.aspx>)

**2.4 – Onduidelijkheid over wegtraject
Het is insprekers niet duidelijk op welke delen van de A58 de snelheidsverhoging betrekking heeft.**

Insprekers:
93, 97, 100, 108, 123

Reactie 2.4

Op de A58 vindt op een drietal trajecten een snelheidsverhoging van 120 km/h naar 130 km/h plaats. Het betreft de volgende drie trajecten:

- A58 in beide rijrichtingen tussen aansluiting Oirschot (km. 20) en knooppunt de Baars (gemeente Tilburg, km. 33,9);
- A58 in beide rijrichtingen tussen verzorgingsplaats Lage Aard (gemeente Gilze Rijen, km. 52) en knooppunt Galder (gemeente Breda, km. 63,5);
- A58 in beide rijrichtingen tussen knooppunt De Stok (gemeente Roosendaal, km. 94,3) en knooppunt Zoomland (gemeente Bergen op Zoom, km. 103,5).

2.5- Besluit is op dit moment onverantwoord

Inspreker vindt het, vanuit het oogpunt van de bescherming van de kwaliteit van het leefmilieu in de meest ruime zin (dus inclusief de klimaatproblematiek), volstrekt onverantwoord om op dit moment met een voorstel tot verdere belasting van dat leefmilieu te komen, zeker nu over deze essentiële kwesties (klimaat en verkeerde uitstootcijfers/sjoemelarij) zelfs niet met een enkel woord wordt gerept. Daarbij moet worden bedacht dat de op deze materie toepasselijke wet- en regelgeving het bevoegde gezag op geen enkele wijze verplicht tot het ophogen van een bestaande maximumsnelheid tot het maximum van 130 km per uur.

Inspreker
127, 182

Reactie 2.5

Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat het nemen van het onderhavige verkeersbesluit nu onverantwoord is. Het verkeersbesluit geeft invulling aan het reeds op 1 september 2012 vastgestelde criterium dat op autosnelwegen een maximumsnelheid van 130 km/h de norm is.

De kwaliteit van het leefmilieu is gewaarborgd via de wettelijke normen. Van verkeerde emissieberekeningen is geen sprake. Verwezen wordt naar de reactie bij paragraaf 8.3.

2.6 – Geen basis om maximumsnelheid A2 te verhogen

Inspreker constateert dat op basis van de bijlages bij de kamerbrief van 26 juni 2012, p.4 (inspreker noemt abusievelijk als datum 26 juni 2015) geen onderzoek is gedaan naar het wegvak A2 Europaplein-grens België waar per september 2012 een maximumsnelheid geldt van 120 km/h. Dit betekent volgens inspreker dat er geen basis is hier de snelheid te verhogen.

Inspreker:
128

Reactie 2.6

De bijlage waar door inspreker naar verwezen wordt betreft een kaart van het snelhedenbeeld per 1 september 2012. Het klopt dat per 1 september 2012 op aangegeven wegvak een maximumsnelheid gold van 120 km/h. Het door inspreker aangegeven wegvak is opgenomen in verkeersbesluit II van 29 augustus 2012. In bijlage 1 behorend bij dit besluit is aangegeven dat de reden van afwijking voor dit traject "AKOE 3 en natuurgebieden" betreft. Dit betekende dat de snelheid in 2012 op dit betreffende traject niet omhoog kon omdat dit vanwege het natuuraspect niet mogelijk was. Daarnaast moesten op dit traject maatregelen genomen worden.

Met onderhavig verkeersbesluit wordt de snelheid op het wegvak A2 knooppunt Europaplein – Belgische grens in beide rijrichtingen verhoogd naar 130 km/h. Zoals in onderhavig verkeersbesluit is aangegeven, is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op de omgeving (geluid, lucht en natuur). Uit deze onderzoeken kan geconcludeerd worden dat de snelheid op de in het verkeersbesluit opgenomen wegtraject verhoogd kan worden naar 130 km/h. Daarnaast zijn de "AKOE 3" maatregelen uitgevoerd. Er zijn derhalve geen belemmeringen meer om een beperking op de maximumsnelheid van 130 km/h te handhaven.

2.7 - "Opvullen" van ruimte in normen. Voorzorgbeginsel.

Inspreker geeft aan dat de Europese regelgeving uitgaat van het beginsel dat op plaatsen waar de luchtkwaliteit goed is die kwaliteit ook dient te worden behouden, hetgeen dus betekent dat de regelgeving juist geen vrijbrief bevat voor het "opvullen" van de ruimte die wellicht nog onder de wettelijke grenswaarde bestaat tot precies die grenswaarde. Dit geldt al helemaal indien wordt bedacht dat de hier bedoelde grenswaarden in de visie van de Wereldgezondheidsorganisatie onvoldoende bescherming bieden en dus naar beneden dienen te worden bijgesteld [WHO air quality guidelines, p.9, http://apps.who.int/iris/bitstream/I0665/69477/1/WHO_SDE_PHE_OEH_06.02_eng.pdf]

Inspreker wijst op het vonnis van de rechtbank Rotterdam van 21 november 2013 inzake de beoogde snelheidsverhoging van 80 naar 100 km/h op de rondweg A13. Hierin heeft de rechtbank geoordeeld dat het ook bij luchtkwaliteit in acht te nemen voorzorgsbeginsel ten onrechte door de minister niet gerespecteerd was (ECLI:NL:RBROT:2013:9074). Het ging daarbij volgens inspreker om een klassiek voorbeeld van een poging het opvullen van de grenswaarde rechtens toelaatbaar verklaard te krijgen. De rechtbank Rotterdam vernietigde het desbetreffende verkeersbesluit en motiveerde die beslissing onder meer met verwijzing naar het voorzorgsbeginsel. De nu door de minister beoogde verhogingen zijn volgens inspreker principieel niet anders te beoordelen dan het A13 besluit en om die reden mag dit ontwerp besluit niet in een daadwerkelijk besluit worden omgezet.

In relatie hiermee geeft inspreker aan dat de op het voorzorgsbeginsel gebaseerde redenering ook voor de ingrepen in de andere aan de orde zijnde milieucomponenten dient te worden toegepast nu het bij de in al die compartimenten geldende normeringen in oorsprong om Europese normeringen gaat en het voorzorgsbeginsel leidend is bij het toepassen van Europese milieuregelgeving. Er wordt met onderhavig verkeersbesluit op geen enkel onderdeel toepassing gegeven aan dit beginsel zodat ook om die reden dit ontwerp in de ontwerpfase zal moeten blijven steken.

Inspreker:

105, 112, 127, 148, 182, 183

Reactie 2.7

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 is 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 2008/50/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 (zie de uitspraak van de Raad van State van 7 november 2012, zaaknummers 201110075/1/R4 en 201201853/1/R4 (tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven)).

Uit de door inspreker aangehaalde uitspraak van de rechtbank Rotterdam volgt juist dat het stand still beginsel geen resultaatverplichting is (zie ECLI:NL:RBROT:2013:9074 r.o. 7.2). Het opvullen van de normen is dus niet

uitgesloten. Dit is later nog bevestigd door de rechtbank Amsterdam (zie ECLI:NL:RBAMS:2014:137, r.o. 4.4).

In de belangenafweging van onderhavig verkeersbesluit heeft het voorzorgbeginsel een rol gespeeld. Uit de diverse milieu onderzoeken die ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit blijkt dat de effecten van de snelheidsverhoging zeer beperkt is waardoor de belangen van mens en dier niet geschaad worden.

**2.8- Overvallen door besluit, inperking ruimtelijke ontwikkelingen
Insprekers geven aan zich overvallen te voelen door het besluit en voelen zich beperkt in ruimtelijke ontwikkelingen. Er zijn reeds verdergaande ruimtelijke onderbouwingen opgesteld van beoogde ontwikkelingen binnen de gemeenten welke nu geconfronteerd worden met een hogere geluidbelasting.**

Inspreker
101, 104, 110, 193

Reactie 2.8

Zoals in paragraaf 1- Algemeen reeds is aangegeven is in 2012 de wettelijke maximumsnelheid op autosnelwegen verhoogd van 120 km/h naar 130 km/h. Onder 1- Algemeen is ook uitvoerig ingegaan hoe deze norm tot stand is gekomen. Bij de invoering van deze wettelijke maximumsnelheid is eveneens het eindbeeld aangegeven, namelijk dat overal waar mogelijk (dat is op driekwart van het netwerk) de maximumsnelheid van 130 km/h geldt. Op onderhavige trajecten geldt momenteel een lagere maximumsnelheid en uit onderzoek blijkt dat er geen redenen zijn om deze lagere snelheid te handhaven.

Het is onjuist, zoals insprekers aangeven dat er voor relevante ruimtelijke ontwikkelingen als gevolg van beoogde snelheidsverhoging uitgegaan moet worden van een andere geluidbelasting. Bij een ruimtelijke onderbouwing voor een gemeentelijke ontwikkeling dient, indien de beoogde ontwikkeling geprojecteerd is binnen de wettelijke geluidszone van de rijksweg, voor het aspect geluid uitgegaan te worden van een volledig benut geluidproductieplafond (gpp). Met onderhavig verkeersbesluit vindt geen wijziging plaats van de geldende gpp's. Daarom blijft het uitgangspunt voor het geluidsonderzoek voor het projecteren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen ongewijzigd

Algemene zienswijze 3 – Omgevingseffecten algemeen. Gezondheid.

3.1- Toename geluid en luchtvervuiling is slecht voor gezondheid

Bijna alle insprekers wijzen op een toename van het verkeerslawaaï en de luchtverontreiniging als gevolg van dit verkeersbesluit. Die vormen een bedreiging voor de gezondheid van mensen, dieren, gewassen en milieu. De stress neemt toe, het woongenot gaat achteruit en de woning vermindert in waarde.

In dit kader wordt door een aantal insprekers verwezen naar artikel 22 lid 1 van de Grondwet: "De overheid treft maatregelen ter bevordering van de volksgezondheid."

Bijna alle insprekers melden dat het verhogen van de maximumsnelheid zorgt voor een hogere uitstoot van stikstofdioxiden en (ultra) fijnstof. Uit meerdere rapportages van onder andere de GGD, de Gezondheidsraad en het RIVM blijkt dat de wettelijk vastgestelde normen voor fijnstof en stikstofdioxiden geen garantie bieden voor het tegengaan van negatieve gezondheidseffecten. Insprekers stellen dat het ministerie van I en M dit onderschreven heeft en daarom het Besluit gevoelige bestemmingen minimum afstandseisen heeft opgesteld voor de nieuwbouw van gevoelige bestemmingen. Insprekers vragen zich af hoe het verhogen van de maximumsnelheid zich verhoudt tot de doelstellingen die het Rijk zich heeft gesteld in relatie tot gezondheid en luchtkwaliteit.

Bovenstaande zienswijze wordt door (bijna) alle insprekers gedeeld.

Reactie 3.1

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. Uit de ter inzage gelegde onderzoeksrapporten blijkt dat wordt voldaan aan de normen voor geluid, lucht en natuur.

Het voldoen aan de geldende normen is een effectieve wijze om de gezondheid van mens, dier en milieu te beschermen. Bij het vaststellen van deze normen zijn de relevante gezondheidsrisico's immers meegewogen.

Wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan, is geen grond voor het oordeel dat een onaanvaardbaar leefklimaat of gezondheidsrisico's optreden. (zie de uitspraak van de Raad van State van 7 november 2012, zaaknummers 20111007S/1/R4 en 2012018S3/1/R4 (tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven))

Door stelselmatige monitoring (lucht, geluid) wordt bewaakt dat aan de geldende normen voldaan blijft worden. Aldus wordt ook invulling gegeven aan de zorgplicht opgenomen in artikel 22 lid 1 van de Grondwet en past het voorgenomen besluit binnen de rijksdoelstellingen met betrekking tot luchtkwaliteit en gezondheid.

3.2- Gehanteerde normen zijn niet streng genoeg

Insprekers stellen dat de Europese normen voor luchtkwaliteit een zwaar compromis zijn tussen de gezondheid van de burger en de gevestigde belangen van o.a. de olie-industrie en de automobiellindustrie. Ook als deze normen niet overschreden worden, gaan nog vele gezonde levensjaren verloren. De normen die de WHO stelt zijn ten dele scherper dan de Europese. Om gezondheidsredenen is het nodig de lagere WHO-normen na te streven. Dat doel wordt nadelig beïnvloedt door de hogere maximumsnelheidslimiet.

Inspreker
116, 128

Reactie 3.2

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. (zie de uitspraak van de Raad van State van 7 november 2012, zaaknummers 20111007S/1/R4 en 2012018S3/1/R4 (tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven)).

Ik zie geen aanleiding om strenger te toetsen dan aan deze in Europees verband vastgestelde normen uit de Wet milieubeheer, waar bij de vaststelling daarvan gezondheidsaspecten een belangrijke rol hebben gespeeld.

**3.3- Toetsing in algemene zin in plaats van ingaan op specifieke situatie
Insprekers geven aan dat in de onderbouwing van het ontwerp-
verkeersbesluit om de maximumsnelheid te verhogen tot 130 km/uur ten
onrechte niet wordt ingegaan op de specifieke (omgevings-)situatie van elk
in het ontwerpbesluit opgenomen wegvak. Volstaan wordt met toetsing in
algemene zin aan de aspecten 'geluid', 'lucht', 'natuur' en
'verkeersveiligheid'.**

Zienswijze
96, 103, 107, 113, 139, 170, 188, 194

Reactie

In zowel de lucht-, geluids- en natuuronderzoeken wordt per wegtraject ingegaan op de omgevings situatie en is per traject een beoordeling gegeven. Ook is per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. Op wegen waar een verhoogd ongevalsrisico geldt, verminder ik dit risico door de infrastructuur verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verlengen van invoeg-/uitrijstroken en weefvakken, het vergroten van de obstakelvrije ruimte en het afschermen van obstakels langs autosnelwegen.

Algemene zienswijze 4 – Verkeer.

4.1- Meer files

Insprekers wijzen er op dat door het verhogen van de maximumsnelheid de snelheidsverschillen groter worden, met als gevolg dat de sneller rijdende auto's regelmatig moeten afremmen. Hierdoor wordt de kans op (spook)files nog groter! Zeker op wegvakken met en zeer hoog percentage vrachtverkeer.

Files ontstaan door een te groot verkeersaanbod, verkeersongelukken en harmonica-effecten bij te grote snelheidsverschillen. De invloed van al deze factoren neemt toe als de maximumsnelheid wordt verhoogd. Autorijden wordt potentieel aantrekkelijker als de maximumsnelheid omhoog gaat en de theoretische reistijd korter. Dat leidt tot een toename van het aantal gereden kilometers, terwijl de gemiddelde reistijd niet afneemt. Aangezien snelheidsverhoging wel meer verkeer aantrekt, wordt zelf verwacht dat het aantal files en daarmee de reistijd in de spits in de randstad toeneemt als de maximumsnelheid omhoog gaat (bron: ANWB, Goudappel Coffeng).

Het vaker optreden van files heeft een verder negatief effect op de luchtverontreiniging en vergroot de uitstoot van het broeikasgas CO2. In de bij het ontwerpverkeersbesluit gevoegde onderzoeken wordt hier geen aandacht aan besteed.

Mensen die van de snelweg af gaan zullen eerder geneigd zijn harder te blijven rijden omdat ze dat op de snelweg gewend zijn.

Insprekers:

34, 49, 55, 78, 96, 101, 103, 107, 109, 113, 139, 153, 159, 161, 161, 170, 178, 180, 187, 188, 189, 190, 193, 194

Reactie 4.1

De maximumsnelheid op de autosnelwegen in Nederland is op 1 september 2012 verhoogd naar 130 km/h. Deze maximumsnelheid sluit goed aan bij het weg- en verkeersbeeld.

De verhoging van de maximumsnelheid resulteert in een beperkte verhoging van de actuele rijsnelheden (2-3 km/h). Er is inderdaad sprake van een beperkte toename van snelheidsverschillen, maar uit onderzoek naar de invoering van 130 km/h blijkt niet dat hiermee de kans op files toe zou nemen en het op deze wegen onveiliger wordt (zie het rapport 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging' van 28 november 2011).

Daarnaast zijn en worden op veel trajecten compenserende veiligheidsmaatregelen getroffen waardoor het aantal ongevallen op snelwegen gemiddeld genomen al jaren afneemt.

Door de verhoging naar 130 km/h wordt de gemiddelde reistijd op het autosnelwegennet korter. Dit geeft reistijdwinsten. Echter, de verkeersaantrekkende werking hiervan is beperkt, zeker tijdens de spitsuren. De verhoging naar 130 km/h resulteert dus op zich zelf niet in meer files omdat bij dreigende filevorming en gedwongen verkeersafwikkeling de actuele rijsnelheid al lager is dan de maximumsnelheid.

4.2- Kruisverbanden in verkeerseffecten

Inspreker wijst er op dat in de beschouwing van de nadelen kruisverbanden achterwege zijn gelaten, waardoor de nadelen minder ernstig lijken dan ze in werkelijkheid zullen zijn. Een kruisverband is wanneer er een koppeling bestaat tussen 2 ogenschijnlijk losstaande oorzaken en gevolgen, die gecombineerd een groter gevolg hebben dan de 2 losstaande oorzaken en gevolgen afzonderlijk tezamen.

Een voorbeeld: A: een hogere max snelheid leidt tot meer verkeersslachtoffers. B: meer gereden kilometers leidt tot meer verkeersslachtoffers. kruisverband: A+B: Een hogere maximum snelheid leidt ook tot meer gereden kilometers, waardoor er disproportioneel meer verkeersslachtoffers vallen, dan slechts uit de combinatie van A en B op te maken valt.

Zo zijn kruisverbanden tussen hogere snelheid, meer gereden kilometers, milieuschade, verkeersslachtoffers, bedrijfsmigratie, arbeidsmigratie, afname van leefbaarheid in grensregio's, toename van bevolkingsdruk in de centrale regio's en criminaliteit. Dit is naar de mening van inspreker onvoldoende meegenomen in het besluit.

Inspreker

63

Reactie 4.2

Om de dalende trend in de aantallen doden en ernstig gewonden op het autosnelwegennet vast te houden richting 2020, heeft de Minister besloten tot het uitvoeren van een pakket aan maatregelen voor de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. In het licht van de doelstellingen voor 2020 gaat zij daarbij verder dan noodzakelijk om het effect van de snelheidsverhoging te compenseren. Na invoering van de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/h voor autosnelwegen blijft sprake van een dalende trend in het aantal ernstige slachtoffer ongevallen (bron: Veilig Over Rijkswegen 2013, april 2015).

In de onderzoeksrapportages, die voor de invoering van de snelheidsverhoging zijn opgesteld, is rekening gehouden met de belangrijkste kruisverbanden die een verband leggen tussen snelheidsverhoging, toename van gereden kilometers en verkeersveiligheid en milieu. Zo is voor alle aspectonderzoeken (veiligheid, lucht, geluid en natuur) gerekend met de doorwerking van de te verwachten toename van verkeer op al deze aspecten ten gevolge van de snelheidsverhoging op specifieke trajecten. Bij het onderzoek naar de landelijke snelheidsverhoging in 2011 bleek de toename van verkeer op het gehele netwerk van autosnelwegen overigens beperkt tot ca. 1%. Kruisverbanden met overige genoemde aspecten zoals bedrijfsmigratie, arbeidsmigratie, afname van leefbaarheid in grensregio's, criminaliteit zijn voor snelheidsverhoging niet van wezenlijke betekenis.

4.3- Perceptie rijtijdwinst. Verkeersaantrekkende werking 130 km/h. Positie van andere transportmodi

In subjectieve termen gesproken zal bij menigeen de misperceptie ontstaan dat de hogere maximumsnelheid leidt tot reële reistijdwinst, die in de praktijk zeer beperkt is en vaak niet zal worden gehaald. Naar verwachting zal door de snelheidsverhoging op een aantal wegvakken de kans op filevorming toenemen, waarmee de betrouwbaarheid van de reistijd afneemt en het gevoel van onbehagen bij automobilisten toeneemt. Verhoging van de maximumsnelheid kan de indruk doen ontstaan dat een bepaalde afstand sneller wordt afgelegd, met andere woorden dat de reistijd korter wordt. (Hierboven is uiteengezet dat dit op een intensief

gebruikt netwerk niet altijd het geval is.) Uit de wetenschappelijke literatuur weten we dat deze perceptie van verkorting van reistijd bij burgers en bedrijven leidt tot beslissingen die resulteren in grotere transportafstanden. (Wet van behoud van reistijd.)

De rijksoverheid heeft er in het algemeen gesproken geen belang bij dergelijke ontwikkelingen uit te lokken en doet er naar onze mening om diverse redenen (milieu, klimaat, planologie, economie) beter aan dergelijke ontwikkelingen te voorkomen.

De verhoging benadeelt de relatieve positie van andere transportmodi, zoals fiets, bus of trein, en daarmee ook de relatieve positie van mensen die geen gebruik kunnen maken van de wagen. Indirect zorgt het voor een toename van de autoafhankelijkheid in Nederland. Door de ruimtelijke spreiding, scheiding en schaalvergroting die aangejaagd wordt door hogere snelheden voor het gemotoriseerde verkeer worden mensen (op den duur) meer verplicht een auto te kopen. Mensen zonder wagen worden zo achtergesteld in de participatie bij economisch en sociaal verkeer.

Insprekers

41, 63, 63, 111, 134, 142, 182, 188

Reactie 4.3

Deze zienswijze richt zich vooral op de afweging die bij het besluit voor de landelijke invoering van de 130 km/h op autosnelwegen reeds heeft plaatsgevonden. Er is destijds (in 2012) een afweging gemaakt tussen de reistijdwinsten op netwerkniveau en hoe die zich verhouden tot andere voor- en nadelen van landelijke verhoging van de maximumsnelheid.

Op basis van de praktijkervaringen resulteert de snelheidsverhoging in substantiële reistijdbaten van 20.000 uren per werkdag op het gehele autosnelwegennet. In deze berekening op basis van waargenomen snelheidsverschillen is rekening gehouden met een eventuele toename van files door meer ongevallen. Dat verkorting van reistijd leidt tot bereidheid om over grotere afstanden te reizen hoeft in economische zin niet als een nadeel te worden gezien.

In de onderzoeken die ten grondslag liggen aan de invoering van de verhoging van de maximumsnelheid is – zowel voor de verhoging in 2012 als voor de trajecten waarvoor nu de snelheid wordt verhoogd - wel rekening gehouden met verkeersaantrekkende werking hiervan. De verkeerscijfers waarmee in de verschillende aspectonderzoeken is gerekend zijn bepaald bij reistijden bij 130 km/h.

Het is niet de verwachting dat de reistijdverkorting door de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h een wezenlijk effect zal hebben op het gebruik van andere transportmodi.

Becijferd is dat door de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h een reistijdwinst van 1% op het autosnelwegennet zal optreden. De hiermee gepaarde gaande verschuiving van verkeer naar andere routes is meegenomen in de berekeningen van de effecten van de snelheidsverhoging. Deze verschuiving in verkeer is niet zodanig dat hiervan substantiële effecten zijn te verwachten op de emissies door een gewijzigde samenstelling van het verkeer.

4.4- Autosnelwegennet in Nederland is te kleinschalig voor 130 km/h. Inspreker vindt dat ons wegennet te kleinschalig is. voor 130 km/h, met alleen al bij Tilburg vier op- en afritten. Niet te vergelijken met de péage in Frankrijk waar om de vijftig kilometer een op- en afrit is!

Inspreker:
147

Reactie 4.4

Het huidige autosnelwegennet is, behoudens enkele snelwegen in stedelijke omgeving, ontworpen en ingericht op basis van een ontwerpsnelheid van 120 km/h. Achterliggende gedachte is dat bestuurders met deze snelheid de betreffende weg veilig en comfortabel kunnen berijden. De ontwerp- en inrichtingsrichtlijnen zijn op deze ontwerpsnelheid van 120 km/h afgestemd. Een autosnelweg die conform de richtlijnen voor 120 km/h (NOA) is ontworpen en ingericht, biedt in principe voldoende kwaliteit om het verkeer bij een maximumsnelheid van 130 km/h vlot en veilig af te wikkelen.

4.5- Rijgedrag

Inspreker rijdt op de snelweg 120 km/u op mijn cruisecontrol en wordt door een enkeling ingehaald. Inspreker vindt dat de onrust op de snelweg alleen maar groter wordt door de grotere verschillen in snelheid (met als gevolg verhoogde stress). Inspreker wijst op de weg tussen Utrecht en Amsterdam; 100 km/u en een egale bijna eenparige snelheid van de voertuigen. Het gevolg is een veel relaxtere manier van rijden en een beter doorstroming.

Niet alle mensen zijn in staat om zelf 130 km/h te kunnen rijden en kunnen moeilijk overzien wat andere weggebruikers doen, dit maakt dat bepaalde mensen niet langer aan het verkeer kunnen deelnemen.

Andere insprekers willen graag 100 kunnen blijven rijden op de snelweg maar dat wordt steeds moeilijker omdat mensen die harden willen, insprekers opjagen door bumperkleven en zelfs met lichtflitsen en toeteren.

Insprekers
29, 35, 44, 47, 49, 64, 67, 70

Reactie 4.5

De maximumsnelheid op de autosnelwegen in Nederland is op 1 september 2012 verhoogd naar 130 km/h. Deze maximumsnelheid sluit goed aan bij het weg- en verkeersbeeld.

De wettelijke maximum snelheid van 130 km/h is een bovengrens. Het wordt toegestaan om 130 km/h te rijden, weggebruikers hoeven dat uiteraard niet te doen. De verhoging van de maximumsnelheid resulteert in een beperkte verhoging van de actuele rij snelheden (2-3 km/h). Er is inderdaad sprake van een beperkte toename van snelheidsverschillen, maar uit onderzoek naar de invoering van 130 km/h blijkt niet dat hiermee de kans op files toe zou nemen en het op deze wegen onveilig wordt (Zie het rapport 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging' van 28 november 2011).

Daarnaast zijn en worden op veel trajecten compenserende veiligheidsmaatregelen getroffen waardoor het aantal ongevallen op snelwegen gemiddeld genomen al jaren afneemt.

Opjagen en bumperkleven is hinderlijk weggedrag van medeweggebruikers. Een maximumsnelheid van 120 of 130 km/h maakt hierin weinig verschil. Door uitvoering van het verkeersbesluit zal het rijgedrag niet veranderen.

4.6- Verplaatsingsgedrag

Inspreker bestrijdt het nut en de noodzaak van autogebruik in brede zin en maakt zich zorgen over de leefbaarheid in de grensregio ten gevolge van economische ontwikkelingen.

Insprekers:
63

Reactie 4.6

In het licht van onderhavig verkeersbesluit is de nut en noodzaak van autoverkeer niet in geding. Door de verhoging naar 130 km/h wordt de gemiddelde reistijd op het autosnelwegennet korter. Dit geeft reistijdwinsten. Echter, de verkeersaantrekkende werking hiervan is beperkt.

Voor de invoering van 130 km/h heeft een maatschappelijke kosten-baten afweging plaatsgevonden (Zie het rapport 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging' van 28 november 2011). Hierbij bleken de maatschappelijke baten per saldo groter dan de maatschappelijke kosten.

4.7- Sluipverkeer A2 Echt-Susteren

Inspreker geeft aan extreme hinder te ondervinden bij de filevorming die ontstaat bij de frequente ongelukken op de A2 door het sluipverkeer dat zich een weg probeert te zoeken via de wegen door het dorp van inspreker (Susteren) die daar absoluut niet op berekend zijn, waarbij ze vaak dezelfde snelheid proberen te rijden als op de A2.

Inspreker:
132

Reactie 4.7

Uit informatie van Rijkswaterstaat blijkt dat op de A2 ter hoogte van Roosteren verhoudingsgewijs niet meer ongelukken gebeuren dan op andere weggedeelten van rijkswegen in Limburg. Het risico op een ongeval op dit weggedeelte is ook niet groter dan het gemiddeld risico op een ongeval op een vergelijkbare weg elders in Nederland.

Rijkswaterstaat blijft samen met de gemeente en alle andere partners actief zoeken naar mogelijkheden om ongewenste effecten van het verkeer zo klein mogelijk te houden indien zich een ongeval voordoet.

4.8- Meer verkeer

Inspreker vreest dat door onder andere de snelheidstoename op A2 in Nederland er ook een toename van internationaal verkeer zal zijn op de A2 en mede door invoering van tol ("maut") in Duitsland en een maximum snelheid van 70 km/h op parallelweg in België maar ook uit overige landen uit Noord en Zuid Europa en daar buiten. Verkeer dat veelal niet voldoet aan de "bronmaatregelen" waar de Minister van uit gaat.

Inspreker:
181

Reactie 4.8

Door de verhoging naar 130 km/h wordt de gemiddelde reistijd op het autosnelwegennet korter. Dit geeft reistijdwinsten. Echter, de verkeersaantrekkende werking hiervan is beperkt. Dat geldt ook voor verkeer over de landsgrenzen heen. Het effect van de tol die vrachtwagens sinds 2005 op de Duitse autosnelwegen

betalen is meegenomen in de berekeningen. Dat effect verandert niet door het verhogen van de maximumsnelheid van 120 km/h naar 130 km/h. De samenstelling en herkomst van het verkeer verandert hierdoor ook niet.

4.9- Luchthaven Lelystad

Inspreker meldt dat er actuele ontwikkelingen spelen rondom luchthaven Lelystad. Dat geeft nu al aanleiding om te heroverwegen of Harderwijk geen intercitystatus dient te krijgen. Betekent dit dan ook niet dat het aannemelijk is dat de verkeerssituatie binnen afzienbare tijd zal veranderen? Inspreker meent dat, in het licht van deze ontwikkeling, de veiligheid bij Harderwijk, door daarmee samenhangend meer verkeersbewegingen, nadrukkelijk betrokken dient te worden bij dit besluit.

Inspreker
117, 130, 131

Reactie

Per 1 september 2012 geldt op autosnelwegen de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/h. Overal waar dat uit oogpunt van milieu en verkeersveiligheid mogelijk is, wordt de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht. Op de bij dit verkeersbesluit betrokken wegvakken, bestaan er – gelet op de wettelijke milieunormen en verkeersveiligheidsbelangen - geen bezwaren om de maximumsnelheid permanent te verhogen naar 130 km/h, waarmee het besluit derhalve volledig past in de beleidsdoelen van het per 1 september 2012 geldende maximumsnelhedenbeleid.

Voor wat betreft de ontwikkelingen rondom de luchthaven Lelystad merk ik het volgende op. Op 12 maart 2015 is het besluit tot vaststelling van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Lelystad (Luchthavenbesluit Lelystad) genomen. De verkeerssituatie op de wegen naar en van de Luchthaven Lelystad zijn in het kader van de procedure tot vaststelling van genoemd Luchthavenbesluit, in het bijhorende Milieueffectrapport, meegenomen en beoordeeld. Het Milieueffectrapport geeft een volledig beeld van de milieueffecten van de voorgenomen uitbreiding van de luchthaven.

Algemene zienswijze 5 – Verkeersveiligheid.

5.1- Algemene zienswijze

Insprekers wijzen er op dat door de verhoging van de maximumsnelheid er fors meer ongelukken zullen plaatsvinden. Op de snelwegen rijden namelijk niet alleen mensen die snel willen rijden, maar ook vrachtauto's, personen en verkeer dat met een gematigde snelheid rijdt. De grotere snelheidsverschillen leiden tot meer ongevallen.

In het ontwerpverkeersbesluit wordt ten aanzien van het effect op de verkeersveiligheid verwezen naar het rapport 'De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid' van de TU Delft van 27 november 2011. Aangenomen wordt dat bedoeld wordt het rapport van 27 september 2011. Dit is slechts een literatuurstudie.

Volgens de SWOV-factsheet 'volgtijd en verkeersveiligheid', december 2012, is het voor het veilig volgen van een voorligger in een verkeersstroom twee seconden volgtijd gewenst. Volgens deze factsheet zijn in de praktijk de volgtijden vooral bij hogere snelheden vaak minder dan twee seconden, waardoor een vergrote kans op kop-staartbotsingen en kettingbotsingen. Deze conclusies worden bevestigd in de bijdrage aan het Nationaal Verkeerskundecongres 31 oktober 2012 'Verkeerskundige evaluatie proeftrajecten 130 km/h'. Uit dit onderzoek blijkt dat op een 2x2-strooks autosnelweg het aantal gevaarlijke en potentieel gevaarlijke situatie bij het verhogen van de maximum snelheid toeneemt.

Insprekers:

7, 10, 11, 14, 15, 19, 27, 28, 31, 34, 37, 43, 44, 55, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 78, 79, 83, 84, 85, 91, 94, 94, 95, 96, 102, 103, 105, 107, 111, 112, 113, 114, 116, 118, 120, 124, 126, 127, 128, 132, 134, 138, 139, 144, 148, 150, 152, 166, 167, 169, 170, 182, 183, 187, 189, 193

Reactie 5.1

In november 2011 heeft de Minister aangegeven dat zij onverkort vast houdt aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. De afname van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. In het kader van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h is een analyse uitgevoerd van de ontwikkeling van een aantal verkeerskundige indicatoren. De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/h naar 130 km/h) neemt toe met 2-3 km/h.

Ook de onderlinge snelheidsverschillen in het wegverkeer nemen niet veel toe. Op 8 experiment trajecten is in de loop van het experiment geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen. De resultaten van het onderzoek op deze experiment-trajecten zijn gerapporteerd in het "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h" (RWS, 2011), en gepresenteerd tijdens het Nationaal Verkeerskundecongres in 2012. Zonder aanvullende maatregelen zou het eindbeeld naar verwachting leiden tot een effect van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet, hetgeen in lijn is met het door de SWOV veronderstelde verband tussen maximum snelheid en ongevalsrisico.

De door de SWOV aangehaalde korte volgafstanden die tot potentieel gevaarlijke situaties leiden, zijn in deze conclusie verdisconteerd.

Om de dalende trend in de aantallen doden en ernstig gewonden vast te houden richting 2020, heeft de Minister besloten tot een pakket van maatregelen voor de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. In het licht van de doelstellingen voor 2020 gaat zij daarbij verder dan noodzakelijk om het effect van de snelheidsverhoging te compenseren. Na invoering van de wettelijk maximum snelheid van 130 km/h voor autosnelwegen blijft sprake van een dalende trend in het aantal dodelijke ongevallen (bron: Veilig Over Rijkswegen 2013 (april 2015)).

5.2- A58 Oirschot

Insprekers melden dat de A58 deel uitmaakt van de achterlandverbinding van de Rotterdamse haven. Het aandeel vrachtverkeer op deze weg is verhoudingsgewijs hoog. De planstudie naar de capaciteitsuitbreiding A58 laat verder zien dat de verkeersintensiteit te hoog is in verhouding tot de wegcapaciteit.

Insprekers vinden dat het besluit om de maximumsnelheid op de A58 ter hoogte van Oirschot te verhogen, conflicteert met de ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen. Kijkend naar deze richtlijnen en de situatie ter plaatse (viaduct, horizontale en verticale bogen), is deze niet geschikt voor verhogen van de maximum snelheid.

Met de huidige snelheid van 120 km/u staan er al regelmatig zogenaamde spookfiles. Voor insprekers is het bestaan van deze spookfiles bewijs genoeg dat er aan de geometrie/lay-out van de weg iets schort. En weggebruikers kunnen nu reeds met een smartphone-app in de auto bijdragen om deze spookfiles te voorkomen; met deze app geeft Rijkswaterstaat eigenlijk toe dat de weg onoverzichtelijk is. Het lijkt voor de hand te liggen dat verhoging van de maximum snelheid deze spookfiles alleen maar verergert.

Door het in- en uitvoegend verkeer ter plaatse van de beide knooppunten en de beide aansluitingen op dit korte wegvak van de A58 zijn de snelheidsverschillen groter, hetgeen ongetwijfeld een verder negatief effect heeft op de verkeersveiligheid.

Insprekers

92, 93, 94, 96, 97, 100, 101, 103, 107, 108, 113, 123, 129, 139, 150, 170, 188, 194

Reactie 5.2

Het verhogen van de maximale snelheid naar 130 km/h heeft in principe geen gevolgen voor de capaciteit van de autosnelweg. In de evaluatie van de experimenteertrajecten 130 km/h is gebleken dat de invoering van 130 km/h een positief effect heeft op de doorstroming (Zie het rapport 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging' van 28 november 2011). De veronderstelde grotere kans op congestie is daarom niet aan de orde.

Het traject van de A58 waar inspreker naar verwijst als conflicterend met de ontwerprichtlijnen bevindt zich ten oosten van aansluiting Oirschot. Het traject waarop de maximale snelheid wordt verhoogd naar de wettelijke snelheidslimiet van 130 km/h bevindt ten westen van de aansluiting Oirschot. Het ontstaan van (spook)files is, naast rijgedrag, ook een gevolg van een groter aanbod van verkeer dan op dat moment verwerkt kan worden op de weg. Ten gevolge daarvan gaat de werkelijk gereden snelheid omlaag voor alle weggebruikers. De hoogte van de maximaal toegestane snelheid heeft hier derhalve niet mee van doen.

Het betreffende traject is 13,9 km lang en heeft tussen aansluiting Oirschot en knooppunt de Baars één aansluiting (Moergestel). Dit is voor Nederlandse begrippen

geen kort wegvak. Evenmin is één aansluiting op een wegvak van 13,9 km voor Nederlandse begrippen veel.

5.3- A58 De Baars - Batadorp

Inspreker merkt op dat in 2012 heeft een verkeersbesluit is genomen om de maximumsnelheid op de A58 tussen de knooppunten De Baars en Batadorp te handhaven op 120 km per uur. In dat besluit noemt u problemen met kritische ontwerpelementen en geluid als redenen voor het wegvak Batadorp - Oirschot. Voor het wegvak Oirschot-De Baars verwijst u naar het niet voldoen aan kritische ontwerpelementen en nadelige effecten voor nabijgelegen natuurgebieden. Voor zover inspreker heeft kunnen vaststellen zijn er sinds 2012 geen wegaanpassingen geweest. Inspreker verneemt graag van u welke nieuwe inzichten er toe hebben geleid dat de belemmeringen uit 2012 nu niet meer aanwezig zijn. De beoogde verhoging van de maximale snelheid loopt tot afslag 8 (Oirschot). Inspreker vraagt wat de reden is geweest om deze snelheidsverhoging door te voeren tot deze afslag en niet verder oostwaarts?

Inspreker
101

Reactie 5.3

Op het gehele wegvak A58 De Baars - Batadorp zijn de afgelopen jaren de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen (o.a. aan de geleiderail) genomen om een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h op dit wegvak mogelijk te maken. Met het beschikbaar komen van het PAS (Programma Aanpak Stikstof) per 1 juli 2015 en de uitgevoerde toetsen t.a.v. het Natura 2000 gebied Kampina-Oisterwijkse Vennen en het Beschermd Natuurmonument Hildsven is er geen belemmering voor verhoging van de maximumsnelheid met het oog op de effecten op deze natuurgebieden.

Op het trajectdeel Oirschot – Batadorp zou verhoging van de maximumsnelheid aanleiding geven voor een dreigende overschrijding van het geluidsproductieplafond op enkele toetspunten. Hierdoor is oostelijk van de aansluiting Oirschot (8) afgezien van verhoging van de maximumsnelheid.

5.4 – A2 Echt-Susteren

In 2014 en 2015 zijn veel ongevallen op de A2 en A73 gebeurd en de gemeente Echt-Susteren heeft deze situatie voorjaar 2015 met Rijkswaterstaat, de provincie Limburg, de politie, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek (SWOV) en Transport Logistiek Nederland (TLN) besproken.

Uit de ongevallenregistratie blijkt een bundeling van ongevallen ter hoogte van het knooppunt Vonderen en de kern Roosteren. De gemeente en Rijkswaterstaat hebben gezamenlijk geconcludeerd dat een nader onderzoek naar de oorzaak en de oplossing van deze ongevallen noodzakelijk is.

Het onderzoek naar verkeersveiligheid bij dit ontwerp-verkeersbesluit bestaat enkel uit literatuuronderzoek. In de onderbouwing van het ontwerp-verkeersbesluit stelt u dat het verhogen van de snelheidslimiet gepaard gaat met meer ongelukken en meer dodelijke ongevallen. Inspreker vindt het daarom onacceptabel dat u in de onderbouwing van de maatregel geen nader onderzoek heeft uitgevoerd naar de oorzaak en gevolgen van de ongevallen op de A2 en A73 in het Smalste stukje

Nederland. Inspreker is van mening dat bij een zorgvuldige belangenafweging een dergelijk onderzoek moet plaatsvinden.

Insprekers
109, 132, 165

Reactie 5.4

Dit wegvak van de A2 voldoet aan de ontwerprichtlijnen.

Op autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, kan veilig 130 km/h worden gereden.

Uit informatie van Rijkswaterstaat blijkt dat op de A73 tussen de Roertunnel en het knooppunt Het Vonderen en op de A2 ter hoogte van Het Vonderen evenals op de A2 ter hoogte van Roosteren verhoudingsgewijs niet meer ongelukken gebeuren dan op andere weggedeelten van rijkswegen in Limburg. Het risico op een ongeval op deze weggedeelten is ook niet groter dan het gemiddeld risico op een ongeval op een vergelijkbare weg elders in Nederland. Wanneer de spitsstroken geopend zijn en de intensiteiten van het verkeer hoger zijn, blijft de maximumsnelheid 100 km/h. Alleen bij gesloten spitsstrook (tijdens de rustigere uren) is de maximumsnelheid 130 km/h. Deze verduidelijking zal aan het verkeersbesluit worden toegevoegd. Rijkswaterstaat blijft samen met de gemeente en alle andere partners actief zoeken naar mogelijkheden om ongewenste effecten van het verkeer zo klein mogelijk te houden indien zich een ongeval voordoet.

5.5- A27 Breda-knooppunt Hooipolder:

Insprekers menen dat de A27 tussen Breda en kruispunt Hooipolder smal is, gevaarlijke opritten heeft. Er zit bij Oosterhout een bocht in de weg, waar nu al vaker auto's uitvliegen. Daarnaast staat er bij de afslag bij Hooipolder regelmatig file. Van Hooipolder naar Breda ligt de weg nog dichter bij de bebouwing van Oosterhout en is de geluidswal niet meer van deze tijd.

Voor wat betreft knooppunt Hooipolder geldt op hoofdlijnen hetzelfde. De verkeerslichten die thans op de A59 staan, hebben de afgelopen tijd tot diverse ernstige ongevallen geleid, waarbij (vracht)-auto's zijn ingereden op andere voertuigen die voor deze verkeerslichten stonden te wachten. Door de verhoging van de maximumsnelheid zal naar wij verwachten het aantal ongevallen en de ernst daarvan alleen maar verder toenemen.

Insprekers
10, 114, 118, 120, 124, 166

Reactie 5.5

Door de verhoging van de maximumsnelheid vermindert de verkeersveiligheid. Het effect is echter beperkt. De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/h naar 130 km/h) neemt toe met 2-3 km/h. Ondanks dit minimale effect zijn er, in het kader van de Aanpak Kritische Ontwerp Elementen (AKOE), op de A27 in de periode 2013-2015 maatregelen uitgevoerd die de verkeersveiligheid bevorderen. Zo is extra geleiderail geplaatst, zijn toeritten verlengd en is belijning aangepast. De A27 is een veilige weg met een relatief laag risicocijfer en de hoogste score volgens EuroRap-2 (4 sterren). Het kent geen zogenaamde "black spots" als het om verkeersveiligheid gaat.

Echter, er is naar aanleiding van de zienswijzen die betrekking hebben op dit traject, een nadere analyse uitgevoerd van het wegontwerp van de A27 in de buurt van Oosterhout (aansluiting 17, Oosterhout-Zuid, aansluiting 18, Oosterhout-Oost

en de brug over het Wilhelminakanaal). Hieruit blijkt dat op diverse vlakken de inrichting van de weg hier niet voldoet aan ontwerpnormen. De lengtes van de in- en uitvoegstroken zijn te kort en er is onvoldoende turbulentielengte (weglengte om van rijstrook te wisselen en te weven). De tekortkomingen zijn tot op heden onvoldoende met AKOE-maatregelen opgeheven. Voorgesteld wordt om op het wegvak tussen km 10,0 en 13,0 in noordelijke richting en tussen km 13,4 en 10,5 in zuidelijke richting de maximumsnelheid te laten op 120 km/h. Hierop zal het verkeersbesluit worden aangepast. De rest van het wegtraject A27 knooppunt St. Annabosch - Werkendam, zoals dat in het ontwerp-verkeersbesluit is opgenomen, wordt 130 km/h.

De verkeerslichten bij knooppunt Hoopolder staan niet op de hoofdrijbaan van de A27, maar bij de kruisingen met de A59. De maximumsnelheid van 130 km/h geldt voor personenwagens op de hoofdrijbaan van de A27. De maximumsnelheid voor vrachtverkeer wordt niet verhoogd. Het door inspreker aangedragen feit dat in de afgelopen tijd diverse ernstige ongevallen zijn geweest, waarbij (vracht)-auto's zijn ingereden op andere voertuigen die voor deze verkeerslichten stonden te wachten, is uiteraard te betreuren. Maar onderhavig verkeersbesluit staat hier echter los van.

5.6- A1 Hengelo - Duitse grens

Insprekers menen dat, met het voornemen de maximumsnelheid op de A1 vanaf afrit 30 richting de Duitse grens naar 130 km/h te verhogen, motorvoertuigen die vanuit Oldenzaal/Duitsland komen met een hogere snelheid op knooppunt Buren afrijden.

Daardoor komt de snelheid tussen knooppunt Azelo - Buren nog hoger te liggen. Dit zien insprekers nu ook in de praktijk gebeuren nadat u heeft besloten op de A1 tussen Rijssen en knooppunt Azelo de snelheid van 120 km/h naar 130 km/h te verhogen. Daardoor zijn de snelheidsverschillen op knooppunt Azelo hoger en is de veiligheid slechter.

Uit een eerste analyse vanuit Viastat online (verkeersongevallen registratie inclusief meldingen 112-meldkamer) tussen 1-9-2011 en 31-8-2014 blijkt dat, na de snelheidsverhoging, het aantal ongevallen tussen knooppunt Azelo - Buren sterk is toegenomen. Tussen 1-9-2011 en 31-8-2012, toen de snelheid nog 120 km/h was, zijn er 19 ongevallen in Viastat geregistreerd. Na de snelheidsverhoging, zijn er tussen 1-9-2012 en 31-8-2013 maar liefs 33 ongevallen geregistreerd en tussen 1-9-2013 en 31-8-2014 ook 33 ongevallen. We zien dus, nadat u hebt besloten om de snelheid van 120 km/h naar 130 km/h te verhogen, uit de eerste analyse een ongevallen toename van bijna 75%. Het feitelijk aantal ongevallen zal nog hoger liggen omdat ongevallen niet goed geregistreerd worden. Insprekers vragen dan ook van u, op basis van deze eerste analyse in Viastat, een verdere analyse van de ongevallen om daarmee de veiligheid nader te onderzoeken als gevolg van de snelheidsverhoging die u nu al hebt uitgevoerd op het traject tussen Rijssen en knooppunt Azelo.

Insprekers:
63, 83, 116, 122, 190

Reactie 5.6

Het aantal ongevallen volgens VERAS (gegevens uit: BRON) tussen de knooppunten Azelo en Buren is in de door u aangegeven periode tussen 1 september 2011 en 31 augustus 2012: 32 ongevallen. Tussen 1 september 2012 en 31 augustus 2013: 31 ongevallen en tussen 1 september 2013 en 31 augustus 2014: 10 ongevallen. Ik herken dus niet de trendbreuk na 31 augustus 2012 die u veronderstelt. Tevens is

het risicocijfer (in slachtofferongevallen per miljoen reizigerskilometer) tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren in oostelijke richting de afgelopen jaren geleidelijk afgenomen van in 2011: 0,030; in 2012: 0,018 en in 2013: 0,012 (bron: Veilig over Rijkswegen 2011, 2012, 2013).

De situatie bij Hengelo wijkt voor wat betreft het gebruik van de aansluitingen (in- en uitvoegen) niet af van andere delen van Nederland. De maximum snelheid op het wegvak tussen de knooppunten Azelo en Buren alsmede op het aansluitende wegvak tussen Hengelo Noord en knooppunt Buren wordt niet verhoogd. Komende vanuit het oosten gaat de maximumsnelheid 1,5 km voor de aanduiding van knooppunt Buren naar 120 km/h (km 156,9); dat komt overeen met 45 rijseconden. Er mag vanuit gegaan worden dat de verlaagde maximumsnelheid tegen die tijd effectief is (en dat weggebruikers dan dus geen 130 km/h meer rijden). De gereden snelheden tussen Buren en Azelo zullen zodoende niet stijgen. Ik verwacht derhalve geen effect op de snelheid ten westen van Hengelo Noord. De verkeersveiligheid nabij de knooppunten Azelo en Buren wordt in het project Beter Benutten Vervolg nader onder de loep genomen. Aanliggende gemeenten en regio Twente zijn bij dat project betrokken.

5.7- A28 Strand Nulde - knooppunt Hattemerbroek

Inspreker stelt dat rijksweg A28 de afgelopen jaren aanzienlijk meer verkeer te verwerken heeft gekregen. Zoveel zelfs dat door de rijksoverheid wordt overwogen om extra rijstroken aan te leggen tussen Amersfoort en Zwolle v.v. Het gebruik van extra spitsstroken, bij een snelheidsregime van 100 km/h in de spits, zou volgens inspreker als dagelijkse gebruikers de oplossing zijn voor een betere doorstroming op de A28 en een betere verkeersveiligheid.

Het filedetectiesysteem is een aantal jaren geleden uitgebreid van net voor knooppunt Hoevelaken tot de afslag Nijkerk. Door de verkeersdruk ontstaan nu echter ook op het gedeelte tussen Nijkerk en Harderwijk files in westelijke richting. Door het ontbreken van filedetectie met matrixborden leidt dit tot aanrijdingen, omdat men te laat de filevorming opmerkt. Los van deze verkeersonveiligheid heeft inspreker de stellige indruk dat het aantal ongevallen op de A28 tussen Amersfoort en Zwolle v.v. de laatste tijd sterk toeneemt. In de avondspits rijdt men in oostelijke richting min of meer in de file van Amersfoort naar Zwolle. Ook hier is dat het gevolg van een groot verkeersaanbod. In de situatie overdag zal het zeker in de spits nauwelijks mogelijk zijn de maximumsnelheid te rijden op de A28.

Op gedeelten waar er dan even minder verkeer rijdt, is men geneigd wel de maximumsnelheid te gaan rijden, al was het maar om filetijd in te halen. Een permanente verhoging van de maximumsnelheid van 120 naar 130 km/h leidt naar de mening van inspreker tot grotere verkeersonveiligheid en ernstiger ongevallen. Daarbij komt ook dat het snelheidsverschil tussen vrachtauto's en andere motorvoertuigen oploopt van 40 naar 50 km/h.

Insprekers
102, 191

Reactie 5.7

In november 2011 heeft de Minister aangegeven dat zij onverkort vast houdt aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. De afname van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. In

het kader van de verhoging van de maximumsnelheden is een analyse uitgevoerd van de ontwikkeling van een aantal verkeerskundige indicatoren.

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/h naar 130 km/h) neemt toe met 2-3 km/h.

Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen. Op 8 experiment trajecten is in de loop van het experiment geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen.

Op de A28 meldt Rijkswaterstaat in de jaren tussen 2011 en 2013 een dalende trend in het risicocijfer (bron: Veilig over Rijkswegen 2011, 2012, 2013).

Er bestaan overigens, in tegenstelling tot wat inspreker suggereert, voor de A28 tussen Nijkerk en Zwolle geen plannen voor wegverbreding naar 2x3 rijstroken.

5.8- A28 Assen

Inspreker meldt dat de A28 ter hoogte van Assen sinds kort 4 aansluitingen heeft (waaronder een knooppunt met de N33), met veel in- en uitvoegend verkeer. Op het traject van de A28 langs Assen is zowel bij Assen Noord als bij knooppunt Assen sprake van krappe bogen en van hoogteverschillen. De krappe bogen en hoogteverschillen in combinatie met het in- en uitvoegend verkeer bij de aansluitingen is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt geen optimale situatie, in de afgelopen jaren hebben hier diverse ongevallen plaatsgevonden. Een maximale snelheid van 100 km/h lijkt hier, vanuit oogpunt van verkeersveiligheid, meer voor de hand te liggen.

Inspreker
121

Reactie 5.8

In november 2011 heeft de Minister aangegeven dat zij onverkort vast houdt aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. De afname van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. In het kader van de verhoging van de maximumsnelheden is een analyse uitgevoerd van de ontwikkeling van een aantal verkeerskundige indicatoren.

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/h naar 130 km/h) neemt toe met 2-3 km/h.

Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen. Op 8 experiment trajecten is in de loop van het experiment geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen.

De boogstraal in de A28 bij knooppunt Assen wijkt maar gering af van de richtlijn. Het ruime wegbeeld, de goede geleiding en het gunstige ongevallenbeeld, leiden tot de conclusie dat hier veilig 130 km/h gereden kan worden. Om die reden is er geen beletsel de maximum snelheid te verhogen van 120 naar 130 km/h.

5.9- A67 Asten - Helden

Inspreker meldt dat het aantal vrachtwagens dat gebruik maakt van de A67 substantieel is. De snelheid van de vrachtwagens blijft gelijk terwijl de snelheid van de personenauto's wordt verhoogd. Deze vrachtwagens mogen elkaar inhalen (en dat doen ze ook) Het verschil in snelheid veroorzaakt nog grotere rempartijen en meer onveilige situaties. In geen enkel rapport lees ik, als het gaat om snelheidsverhogingen de woorden groter rijcomfort, meer veiligheid, betere gezondheid, minder wegonderhoud, minder verbruik van brandstoffen... dus: welke heer wil je dienen? m.a.w. wie heeft hier belang bij?

Inspreker
67

Reactie 5.9

In november 2011 heeft de Minister aangegeven dat zij onverkort vast houdt aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. De afname van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. In het kader van de verhoging van de maximumsnelheden is een analyse uitgevoerd van de ontwikkeling van een aantal verkeerskundige indicatoren.

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/h naar 130 km/h) neemt toe met 2-3 km/h.

Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen. Op 8 experiment trajecten is in de loop van het experiment geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen. Zonder aanvullende maatregelen zou het eindbeeld naar verwachting leiden tot een effect van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet. Om de dalende trend in de aantallen doden en ernstig gewonden vast te houden richting 2020, heeft de Minister besloten tot een pakket van maatregelen voor de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. In het licht van de doelstellingen voor 2020 gaat zij daarbij verder dan noodzakelijk om het effect van de snelheidsverhoging te compenseren. Na invoering van de wettelijk maximum snelheid van 130 km/h voor autosnelwegen blijft sprake van een dalende trend in het aantal dodelijke ongevallen (bron: Veilig Over Rijkswegen 2013 (april 2015)).

Op de A67 rijden verhoudingsgewijs veel vrachtwagens. Echter op het weggedeelte tussen Asten en Helden is de intensiteit van personenauto's noch van vrachtwagens zo hoog dat het verhogen van de maximumsnelheid een onaanvaardbaar risico met zich meebrengt. Het betreft hier alleen de dagperiode, in de nacht is de maximumsnelheid al 130 km/u. De wettelijke maximumsnelheid van 130 km/h is een bovengrens. Weggebruikers mogen langzamer rijden.

5.10- Externe veiligheid

Insprekers verwachten een toename van zowel het aantal ongevallen als de ernst ervan. Specifiek vragen insprekers aandacht voor de extra risico's die daarbij kunnen ontstaan in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid), hetgeen veelvuldig plaatsvindt via zowel de A27 als de A59. Dat had volgens insprekers belicht moeten worden in relatie tot het voorgenomen besluit.

Inspreker
118, 124

Reactie 5.10

Door de verhoging van de maximumsnelheid vermindert de verkeersveiligheid. Het effect is echter beperkt. De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/h naar 130 km/h) neemt toe met 2-3 km/h.

Verhoging van de maximumsnelheid heeft alleen effect op de externe veiligheid als

- 1 de ongevalskans op het betreffende traject significant verslechtert en/of
- 2 het aantal transporten van gevaarlijke stoffen verandert.

Beide is niet geval, zodat geen effect op de externe veiligheid wordt verwacht.

Algemene zienswijze 6 – Klimaat. CO2. Brandstofschaarste.

6.1 – Klimaat. CO2.

Insprekers brengen naar voren dat het ontwerp verkeersbesluit haaks staat op de uitkomsten van de klimaatop in Parijs, de Urgenda-uitspraak en de OESO-bevindingen. De CO2 uitstoot neemt volgens insprekers toe door de verhoging van de maximumsnelheid, wat tot een klimaatverandering leidt en ook hier is volgens insprekers in het ontwerp-verkeersbesluit geen rekening gehouden bij de afweging. Volgens insprekers zou de overheid zich moeten richten naar de maatregelen zoals benoemd in de rapporten van het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

Insprekers:

1, 7, 8, 10, 13, 14, 16, 19, 20, 28, 31, 33, 37, 40, 43, 44, 45, 53, 55, 63, 66, 68, 80, 81, 84, 85, 87, 95, 96, 98, 101, 103, 104, 105, 107, 111, 112, 113, 114, 119, 120, 121, 127, 128, 134, 135, 137, 138, 139, 141, 144, 146, 147, 148, 152, 153, 154, 156, 157, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 166, 169, 170, 171, 172, 173, 176, 181, 182, 183, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194

Reactie 6.1

CO2 is een broeikasgas zonder direct gevaar voor de gezondheid. CO2 draagt wel bij aan het broeikaseffect en de klimaatverandering, met de nodige gevolgen voor mens, dier en landschap.

Ten behoeve van de besluitvorming door de tweede kamer over de verhoging van de generieke snelheidslimiet is de hoeveelheid extra CO2 als gevolg van de landelijke snelheidsverhoging in beeld gebracht. De geplande landelijke snelheidsverhoging zal landelijk resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO2-productie, zie 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h'. De extra hoeveelheid CO2-productie van onderhavig verkeersbesluit is hier een fractie van.

Bij het besluit van de Tweede Kamer tot de generieke verhoging van de snelheidslimiet is extra hoeveelheid CO2 dan ook al betrokken.

Gezien de effecten van CO2 (niet zozeer lokaal langs het wegvak, maar (inter-) nationaal), volstaat deze afweging over het landelijke beleid ook voor de specifieke projecten waarmee als gevolg hiervan de snelheid wordt verhoogd.

De uitspraak van de rechtbank Den Haag van 24 juni 2015 (de Urgenda-uitspraak) bepaalt eveneens niet op welke wijze de Staat de emissies van broeikasgassen verder dient te beperken. Evenmin wordt dit door de OESO aangegeven, hetzelfde geldt voor de uitkomsten van de klimaatop in Parijs.

Het kabinet heeft aan de Tweede Kamer aangegeven in de eerste helft van 2016 zijn standpunt toe te sturen over de vervolgstappen die zullen worden genomen naar aanleiding van deze uitspraak (Kamerstukken II, 2014-2015, 32813, nr. 103). De in het PBL/ECN-rapport 'Quick Scan mogelijke aanvullende maatregelen emissiereductie 2020 ten behoeve van Urgenda-klimaatuitspraak' aangegeven maatregelen betreffen een grove schatting van wat er technisch mogelijk zou kunnen zijn, zonder rekening te houden met (indirecte) maatschappelijke kosten, maatschappelijk of politiek draagvlak en juridische haalbaarheid. Ik stel vast dat het merendeel van de genoemde maatregelen geen beleid of beleidsvoornemens zijn van dit kabinet (Tweede Kamer, vergaderjaar 2015-2016, Aanhangsel, nr. 141).

6.2 - Brandstofschaarste

Insprekers wijzen op het schaarser worden van energievoorraden, de toename van brandstofverbruik en dat Nederland minder duurzaam wordt. Daarnaast worden hogere reiskosten genoemd.

Auto's rijden in Nederland voorlopig nog in meerderheid op fossiele brandstoffen, direct via de verbrandingsmotor of indirect via elektriciteit opgewekt door energiecentrales die fossiele brandstoffen stoken. Verhoging van de maximumsnelheid leidt tot verhoging van het gebruik van fossiele brandstoffen, dit terwijl het juist vanuit het oogpunt van klimaat en duurzaam gebruik van voorraden van belang is het gebruik te verminderen. Het voornemen van de Minister sluit dan ook niet aan op de beleidsopgave om zuinig om te gaan in het gebruik van brandstoffen.

Insprekers:

1, 15, 20, 34, 43, 44, 55, 95, 104, 105, 112, 120, 128, 146, 148, 153, 160, 163, 171, 172, 181, 183, 189

Reactie 6.2

Bij de globale inschatting van de (negatieve) baten van het verhoogde brandstofgebruik is er vooralsnog van uitgegaan dat het brandstofgebruik evenredig toeneemt met de snelheid. Door de verhoging van de maximumsnelheid zal het brandstofverbruik inderdaad toenemen. De snelheidsverhoging op het autosnelwegennet leidt tot een hoger brandstofverbruik met slechts zo'n 1%. De huidige economie legt een grote druk op het milieu. Dat leidt tot klimaatverandering, milieuverontreiniging, verlies van biodiversiteit en het einde van aardgas- en aardoliebronnen.

Het kabinet moedigt economische groei aan die de natuurlijke bronnen behoudt, bijvoorbeeld door energiebesparing en elektrisch rijden. Verduurzaming van de economie is niet alleen een verantwoordelijkheid van de overheid. Het kabinet wil burgers, bedrijven en (maatschappelijke) organisaties in staat stellen zelf duurzame oplossingen te bedenken en te ontwikkelen. Deze samenwerking tussen overheid en samenleving wordt vastgelegd in een 'groen' contract: een Green Deal.

Algemene zienswijze 7 – Geluid.

7.1- Geluidniveau op/bij woningen of in recreatieterreinen te hoog
Insprekers vinden (in uiteenlopende bewoordingen) dat verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u leidt tot aantasting van het woongenot en het woon- en leefklimaat van belanghebbenden. Opgemerkt wordt dat als de geluidsbelasting bij de betrokken wegen gemiddeld een decibel toeneemt, het gebied waar geluidgrenzen mogelijk worden overschreden een kwart groter wordt. Een verhoging van de maximumsnelheid betekent dus meer geluid en meer woningen die daarvan de nadelen ondervinden. Insprekers vinden dat op dit moment het geluidsniveau op/bij hun woningen of in hun leefomgeving al te hoog is. Insprekers kunnen bijvoorbeeld niet in hun tuin verblijven vanwege het hoge en constante geluidsniveau. Het hoge geluidsniveau op het perceel van belanghebbenden is objectief vast te stellen. Sommige insprekers vragen zich daarnaast af of er voldoende rekening mee is gehouden dat ze binnen de invloedssfeer van twee rijkswegen wonen.

Insprekers zijn van mening dat, voorzover de verhoging van de maximumsnelheid al kan worden doorgevoerd, dit alleen kan als er afdoende geluidsreducerende maatregelen worden genomen, waarbij ook de bijdragen van andere geluidsbronnen in de overweging moeten worden meegenomen. Als voorbeelden worden genoemd het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt en het plaatsen van een geluidswal/-scherm. Insprekers verzoeken dan ook om – mocht de verhoging van de maximumsnelheid onverhoopt toch worden doorgevoerd – maatregelen te nemen om de geluidsoverlast te beperken of te voorkomen.

Insprekers:

2, 7, 9, 10, 17, 19, 26, 27, 28, 30, 41, 43, 44, 51, 53, 54, 55, 58, 61, 63, 67, 69, 73, 76, 78, 79, 81, 85, 86, 87, 89, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 98, 100, 104, 105, 106, 108, 109, 111, 112, 118, 121, 123, 125, 126, 127, 128, 139, 143, 148, 149, 161, 166, 167, 172, 182, 183, 188, 189, 194

Reactie 7.1

Sinds 1 juli 2012 gelden de regels van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voor de beoordeling van het geluid van rijkswegen. Hierin staat het naleven van de geluidproductieplafonds centraal. Zolang deze niet worden overschreden, kan de hoeveelheid verkeer die over een rijksweg rijdt, of de wijze waarop deze verkeersstroom over de rijksweg wordt afgewikkeld, variëren.

De geluidproductieplafonds (gpp's) en de verwachte geluidproductie in 2016 zijn bepaald en berekend volgens de wettelijke eisen van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg 2012).

Van belang is vooral dat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden.

Zolang dat niet gebeurt, worden ook de geluidsbelastingen op woningen en natuurgebieden niet hoger dan wettelijk als toetswaarde geldt. Hiernaar is onderzoek gedaan (DGMR-rapport M.2015.0663.01.R001, versie 004, van 21 oktober 2015). In dat onderzoek zijn de bijdragen van alle rijkswegen aan de geluidproductie bij elkaar opgeteld ('gecumuleerd') en in hun totaliteit beoordeeld. Gebleken is dat na aanpassing van de maximumsnelheid de geluidproductie (ruimschoots) beneden de geldende geluidproductieplafonds blijft.

De geluidsbelastingen op woningen die op grond van de geldende geluidproductieplafonds al zijn toegestaan, zullen daarom ook niet worden overschreden. Daarom is er geen reden om nieuwe geluidsreducerende maatregelen (stiller wegdek, geluidschermen, gevelisolatie) te treffen.

Zolang geluidproductieplafonds niet zullen worden overschreden, is er ook geen noodzaak om een akoestisch onderzoek op woningniveau uit te voeren, of de samenloop met andere geluidsbronnen dan rijkswegen te onderzoeken. Dat is daarom ook niet gebeurd.

7.2- Rekenmethode geluid klopt niet

Insprekers geven om uiteenlopende redenen (speciale bouwsituatie, watervlaktes, verschillen in weersomstandigheden, banden, wegdek, e.d.) aan dat de gehanteerde rekenmethode voor geluid niet klopt. De modellen representeren de situatie (bijvoorbeeld in Harderwijk of ter hoogte van Baakhoven) niet afdoende. In de modelberekeningen is de feitelijke situatie nog nooit goed in beeld gebracht, wat dus tot verkeerde conclusies aanleiding geeft.

Insprekers geven aan dat eigen metingen uitwijzen dat normen voor geluidniveau (ver) wordt overschreden.

Insprekers

76, 117, 130, 131, 132, 140, 166, 174, 178

Reactie 7.2

Zowel de geluidproductieplafonds (gpp's) als de verwachte geluidproductie in 2016 zijn bepaald en berekend volgens de wettelijke eisen van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg 2012). De modelleringsregels zijn bewust eenvoudig gehouden omdat de gpp's ten eerste gericht zijn op de geluidproductie afkomstig van de weg. De beheerder moet jaarlijks berekenen wat de geluidproductie is en beoordelen hoe deze zich verhoudt tot de gpp's. Voor dat doel is het niet nodig om de omgeving volledig in het model op te nemen. Daarnaast is het ook niet gewenst, want dit zou de berekeningen onnodig ingewikkeld maken (en dus tijdrovend en duur).

Op grond van het Rmg 2012 moet onder meer wel rekening gehouden worden met een meteorcorrectie, en met het effect van een gemiddeld wegdek (dus niet een wegdek in nieuwstaat) op de geluidproductie. Dat is in het uitgevoerde onderzoek dan ook gebeurd. Het Rmg2012 schrijft verder echter voor dat er bij het bepalen van gpp's én voor het berekenen van de geluidproductie geen rekening mag worden gehouden met aanwezige wateroppervlakten of bebouwing, behalve met de schermen en wallen die zijn opgenomen in het geluidregister. Dat is in het uitgevoerde onderzoek dus ook zo gedaan.

De geluidproductie en het verschil met het geluidproductieplafond zijn daarom op de juiste wijze berekend.

Voor de volledigheid, en om eventuele misverstanden te voorkomen, voeg ik hieraan toe dat het Rmg2012 afzonderlijke regels kent voor een akoestisch onderzoek op woningniveau. In een geluidmodel voor zo'n onderzoek moet wèl altijd rekening worden gehouden met aanwezige gebouwen, wateroppervlakten en andere geluidreflecterende of juist geluidabsorberende maaiveldeigenschappen. Een akoestisch onderzoek op woningniveau is echter alleen nodig wanneer zonder nieuwe geluidmaatregelen de geluidproductieplafonds zouden worden overtreden. Omdat als gevolg van het verkeersbesluit de geluidproductieplafonds niet zullen worden overschreden, is daarvoor dus ook geen akoestisch onderzoek op woningniveau uitgevoerd.

7.3- Verschil berekende en gemeten geluidniveau. Rapport RIVM Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu heeft in 2013, geluidmetingen verricht langs rijkswegen. In de rapportage over de geluidmetingen concludeert het RIVM dat langs rijkswegen het gemiddelde

geluidniveau substantieel (2,4 dB) hoger ligt dan de berekende waarde. Ook geeft het RIVM aan dat het in 2016 gaat rapporteren over de meetresultaten uit 2014. Het RIVM geeft aan dat nader onderzoek nodig is naar de gezondheidkundige relevantie voor de Nederlandse bevolking en naar de vraag of aanpassingen van de rekenmethode nodig zijn, als blijkt dat de verschillen tussen de meet- en rekenwaarden structureel zijn. De verschillen tussen de meetresultaten en geluidberekeningen zijn significant. In de wetenschap dat bewoners van de Noord-Veluwe geluidoverlast ervaren, levert dit de nodige onzekerheid op over de werkelijke geluidbelasting op het traject van de A28. Met deze kennis op basis van de rapportage van het RIVM, is een heroverweging van het ontwerpverkeersbesluit gerechtvaardigd. Voor een verkeersbesluit om de maximum snelheid te verhogen, is de door het RIVM aangekondigde rapportage in 2016 van belang. Een besluit op dit moment is vanwege de risico's voor de volksgezondheid onverantwoord.

Insprekers
102, 119, 125, 191

Reactie 7.3

Het RIVM heeft in 2013 geluidmetingen verricht langs rijkswegen en spoorwegen en heeft de meetwaarden vergeleken met de berekende waarden in de Nalevingsverslagen van Rijkswaterstaat en Prorail over 2013. Langs rijkswegen is op 23 locaties gemeten; de gemeten waarde bleek gemiddeld op deze locaties 2,4 decibel hoger te liggen dan de berekende waarde. Bij rijkswegen kan circa 2 dB van het gemiddelde verschil worden verklaard door het feit dat de wettelijk voorgeschreven rekenmethode uitgaat van stille banden op een droog wegdek bij een standaardtemperatuur van 20 graden Celsius. Daarnaast draagt de variatie in akoestische kwaliteit van het wegdek bij aan de verschillen. Het rekenvoorschrift gaat uit van een gemiddelde kwaliteit. Omwonenden zullen vooral een hoger geluidniveau waarnemen ten opzichte van de berekende geluidproductie wanneer het wegdek aan het eind van de levensduur is. Deze hogere niveaus veranderen echter in lagere geluidniveaus dan berekend zodra het wegdek wordt vervangen. Gemiddeld over de levensduur van de weg lijkt de berekende waarde goed overeen te komen met de gemeten waarde minus 2 dB.

De vergelijking uit 2013 door het RIVM is de eerste keer dat meet- en rekenwaarden zijn vergeleken voor referentiepunten langs rijks- en spoorwegen. Het RIVM vindt het nog te vroeg voor een advies over een eventuele aanpassing van het reken- en meetvoorschrift. De in 2014 gemeten waarden zullen door het RIVM vergeleken worden met de berekende waarden van de beheerders in de Nalevingsverslagen over 2014 en geanalyseerd worden in de Geluidmonitor 2015 die in 2016 zal verschijnen, zoals insprekers ook vermelden in hun zienswijze. Wanneer de validatiemetingen voor het RIVM dan wel aanleiding zijn te adviseren over aanpassing van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, zal ik dat advies te zijner tijd bezien.

Op dit moment is voor mij belangrijk dat het RIVM zelf in de meetresultaten over 2013 nog geen aanleiding heeft gezien om te concluderen c.q. adviseren dat aanpassingen aan het Rmg 2012 noodzakelijk dan wel gewenst zouden zijn. Daarom ben ik van mening dat het uitgevoerde geluidonderzoek, dat voldoet aan de eisen van het Rmg2012, een adequate onderbouwing is voor mijn besluit.

7.4 – Relatie verkeersbesluit en MJPG

Insprekers vragen zich af wat de relatie is tussen de snelheidsverhoging en de saneringsopgave voor woningen die al een te hoge geluidbelasting hebben (de Meerjaren Programma Geluid Maatregelen of MJPG). Naar hun mening zouden eerst deze maatregelen getroffen moeten worden voordat de snelheid verder omhoog kan.

Insprekers:
101, 124

Reactie 7.4

De snelheidsverhoging heeft geen invloed op de saneringsopgave; het leidt niet tot meer of minder saneringsobjecten en saneringsmaatregelen. Bij de sanering wordt de geluidbelasting bij woningen berekend op basis van de geldende geluidproductieplafonds. Dit is de hoogste geluidbelasting die bij de woning kan optreden, zolang het geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Op basis van deze berekende geluidbelastingen wordt bepaald welke woningen saneringsobjecten zijn en worden eventuele saneringsmaatregelen afgewogen. De snelheidsverhoging leidt in dit geval niet tot overschrijding van de geluidproductieplafonds. De snelheidsverhoging heeft dus ook geen invloed op de geluidbelastingen die bepalend zijn voor het saneringsonderzoek. Het is daarom niet nodig om de saneringsopgave af te ronden voordat de snelheid verhoogd kan worden.

7.5- Verkeersbesluit en MJPG Oirschot

Insprekers hebben per toeval kennis genomen van een Meerjaren Programma Geluidsanering (MJPG). Blijkbaar (maar InnovA58 heeft dat niet bevestigd noch ontkend) komen er vanuit dit MJPG geluidschermen bij Oirschot. Hoeveel dat er zijn en waar deze komen is niet bekend. Insprekers ervaren de informatievoorziening en daarmee gepaarde besluitvorming als "salami-taktiek": stukjes bij beetje worden delen van de puzzel duidelijk maar het is verre van pro-actief en voldoet totaal niet aan de per tracéwet gedefinieerde brede maatschappelijke aanpak.

Insprekers
92, 93, 97, 100, 108, 123, 129

Reactie 7.5

Er zijn in de regio Oirschot verschillende ontwikkelingen geweest en deze zijn nog steeds gaande. Ik kan me voorstellen dat insprekers dit ervaren als onoverzichtelijk. Waar mogelijk of waar verplicht worden besluiten zoveel mogelijk in samenhang genomen. Over saneringsplannen bij Oirschot in het kader van het MJPG vindt voornamelijk geen besluitvorming plaats. Er kan daarom ook nog niet worden aangegeven of geluidschermen bij Oirschot zullen worden geplaatst vanuit dat saneringsprogramma.

Dit verkeersbesluit wordt nu genomen vanuit een bepaalde doelstelling (zie onder 1- Algemeen). Ik zie geen aanleiding te wachten op de te nemen Tracébesluiten dan wel MJPG maatregelen voor dit traject. Door dit verkeersbesluit worden de gpp's niet overschreden. Er vinden ook geen gpp wijzigingen plaats. Het huidige beschermingsniveau voor omwonenden wijzigt als gevolg van dit verkeersbesluit dan ook niet. Dit huidige beschermingsniveau zal als uitgangspunt gelden bij de eventueel vast te stellen toekomstige plannen.

7.6- Verkeersbesluit A28 Harderwijk

Met betrekking tot de kosten van geluidswering worden meestal grote globale bedragen genoemd die niet onderbouwd worden door feitelijke gedetailleerde begrotingen van geluidsschermen of andere vormen van geluidswering.

Wanneer een gemeentebestuur echter doordrongen zou zijn van de noodzaak maatregelen te treffen in verband met aspecten van volksgezondheid, zou het ook zelf het initiatief kunnen nemen om van geluidswerende constructies informatie in te winnen en 'kostenplaatjes' op te stellen. Het Buurtcomité Geluidshinder A28 heeft daar in de afgelopen jaren herhaaldelijk op aangedrongen en heeft ook zelf concrete voorstellen gedaan. Daaruit blijkt dat bepaalde oplossingen voor veel minder geld dan vaak globaal wordt aangegeven binnen bereik liggen. Het gemeentebestuur zou in overleg met RWS voor zo'n oplossing en een bijpassende financiering kunnen kiezen om op korte termijn de zo nodige maatregelen te treffen.

Inspreker
125

Reactie 7.6

Rijkswaterstaat neemt deel aan een overleg met bewoners in het kader van het Stadslab om te kijken of alternatieve financiering mogelijk is. Dit staat echter los van onderhavig verkeersbesluit. Het verkeersbesluit zelf geeft geen aanleiding tot het treffen van geluidsreducerende maatregelen.

7.7- Ruimte tot (0,2 dB) onder gpp

Inspreker meent dat de in het onderhavige ontwerp gevolgde aanpak bij het toetsen van de geluidsproblematiek geheel gebaseerd is op het concept van geluidproductieplafonds (gpp), zoals bedoeld in artikel 11.45 van de Wet milieubeheer.

De gevolgde gedachtegang is klaarblijkelijk dat onder het ter plekke bestaande gpp de ruimte om meer lawaai mogelijk te maken in beginsel onbeperkt zou zijn, met dien verstande dat de minister zich blijkens het in dit verband gehanteerde DGMR-rapport heeft beperkt tot het toestaan van verhogingen van de geluidsproductie tot een niveau dat zich 0,2 dB onder het gpp bevindt (DGMR-rapport, p. 11).

Inspreker
127, 182

Reactie 7.7

Sinds 1 juli 2012 gelden de regels van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voor de beoordeling van het geluid van rijkswegen. Inderdaad staat hierin het naleven van de geluidproductieplafonds centraal. Zo lang deze niet worden overschreden, kan de hoeveelheid verkeer die over een rijksweg rijdt, of de wijze waarop deze verkeersstroom over de rijksweg wordt afgewikkeld, variëren.

Via een jaarlijks nalevingsverslag controleert de beheerder (Rijkswaterstaat) of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, of binnenkort dreigen te worden overschreden. Hiertoe geldt een wettelijke signaleringswaarde van 0,5 dB. Wanneer uit het nalevingsverslag blijkt dat de geluidproductie het geluidproductieplafond tot 0,5 dB of minder is genaderd, zal in het nalevingsverslag worden aangegeven op welke wijze de beheerder overschrijding van het geluidproductieplafond gaat voorkomen.

Wanneer de wijze waarop het verkeer van de rijksweg gebruikmaakt, wordt veranderd, wordt voor de zekerheid een apart onderzoek ingesteld of dit niet tot (dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds zou kunnen leiden. Dat is voor de onderhavige aanpassing van de maximumsnelheid ook gedaan (DGMR-rapport M.2015.0663.01.R001, versie 004, van 21 oktober 2015, hierna: DGMR-rapport).

Uit het onderzoek blijkt dat de aanpassing van de maximumsnelheid nergens leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke kaders. Er is dan ook geen aanleiding om aanvullende geluidmaatregelen te onderzoeken of van de snelheidsaanpassing af te zien.

Anders dan inspreker stelt, is overigens niet als criterium gehanteerd dat de geluidproductie in 2016 op de referentiepunten tot 0,2 dB beneden het geluidproductieplafond zou mogen toenemen. De passage op pagina 11 van het DGMR-rapport die hij aanhaalt, beschrijft een indeling van onderzoeksresultaten in vier klassen: groen, geel, oranje en rood.

Bij de klasse groen blijft de geluidproductie in 2016 na aanpassing van de maximumsnelheid meer dan 0,5 dB lager dan het geluidproductieplafond, bij de klasse geel 0,5 tot 0,3 dB lager dan het geluidproductieplafond, bij de klasse oranje 0,2 tot 0 dB lager dan het geluidproductieplafond en bij de klasse rood zou de geluidproductie hoger dan het geluidproductieplafond worden. Daarbij is aangegeven dat wanneer het resultaat van de berekeningen in de laatste twee klassen ligt, in ieder geval geen aanpassing van de maximumsnelheid zal plaatsvinden.

Daarmee is niet gezegd dat aanpassing van de maximumsnelheid zonder meer mogelijk werd geacht wanneer de onderzoeksresultaten in de eerste twee klassen liggen. Met name bij onderzoeksresultaten in de tweede klasse (geluidproductie in 2016 tussen 0,5 en 0,3 dB beneden het geluidproductieplafond) is overwogen of de reguliere, jaarlijkse naleving een eventuele toekomstige overschrijding van het geluidproductieplafond nog tijdig zou kunnen voorkomen.

Uit de resultaten van het onderzoek is gebleken, dat, met uitzondering van één referentiepunt langs het traject 17 (A50 Beekbergen-Epe) de geluidproductie in 2016 na aanpassing van de maximumsnelheid overal nog (veelal ruimschoots) in de eerste klasse ligt. Op het genoemde ene referentiepunt echter nadert de geluidproductie in 2016 na aanpassing van de maximumsnelheid tot 0,4 dB beneden het geluidproductieplafond.

Overwogen is dat deze enkele overschrijding van de signaleringswaarde geen belemmering is voor de aanpassing van de maximumsnelheid in 2016. Via het jaarlijkse nalevingsverslag kan ook daar tijdig worden voorkomen dat het geluidproductieplafond zal worden overschreden.

7.8- Toename geluid bij woningen is belangrijk

Inspreker geeft aan dat bij de beoordeling van deze aanpak moet worden betrokken op welke wijze de gpp's ooit zijn vastgesteld. Kort gezegd, komt het er op neer dat men eenvoudigweg de in 2008 bestaande geluidsniveaus als uitgangspunt heeft gehanteerd en deze over de hele linie met 1,5 dB heeft verhoogd. Het resultaat van deze exercitie is het gpp. Op een enkel wegvak kan de hoogte van het gpp door de hier gevolgde "historische" aanpak dramatisch verschillen.

Als voorbeeld kan de eerste de beste bijlage bij het DGMR-rapport worden gebruikt: het wegvak A1 Barneveld - knp.Beekbergen. De tabel in de Bijlage laat zien dat bij dit wegvak het laagste gpp op 54,0 dB staat en het hoogste op 71,7 dB; daarbij is het hogere niveau - vermoedelijk dun-bewoond

gebied zonder geluidsschermen - ruimschoots aanwezig en het laagste niveau sporadisch. Als bedacht wordt dat een dB-niveau dat 3 dB hoger ligt wijst op een dubbele lawaai volume dan bij het 3 dB lagere niveau hoort, dan wordt duidelijk dat hier sprake is van grote verschillen tussen geluidsbelasting.

Blijkens de gegevens uit het DGMR-rapport is de verhoging van de maximumsnelheid steeds goed voor 0,2 of 0,3 dB verhoging van het lawaai volume. Met andere woorden, het gaat over de hele linie hoe dan ook steeds over een verzwaring van de geluidsbelasting met deze waarden. Aldus wordt bewoond gebied (waar vermoedelijk al geluidsschermen aanwezig zijn) even goed zwaarder belast als gebieden met minder bewoning; juist daar is elke 0,1 dB verhoging er een teveel. Inspreker meldt dat het wel kan zijn dat de toename van de geluidemissie niet zal leiden tot een overschrijding van de wettelijke geluidproductieplafonds. Het leidt volgens inspreker wel tot een toename van de geluidbelasting van woningen en van hinder en bijkomende gezondheidsschade voor bewoners. Op het traject tot aan de Duitse grens zijn honderden woningen waar de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Ook voor dit aspect geldt dat het belang van een hogere snelheid en de te verwaarlozen tijdwinst niet opweegt tegen de toename van de hinder.

Inspreker
127, 171, 182

Reactie 7.8

Sinds 1 juli 2012 gelden de regels van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voor de beoordeling van het geluid van rijkswegen. Inderdaad staat hierin het naleven van de geluidproductieplafonds centraal. Zo lang deze niet worden overschreden, kan de hoeveelheid verkeer die over een rijksweg rijdt, of de wijze waarop deze verkeersstroom over de rijksweg wordt afgewikkeld, variëren. Er is dan geen nader akoestisch onderzoek nodig naar de geluidsbelastingen op woningen.

Zowel de geluidproductieplafonds (gpp's) als de verwachte geluidproductie in 2016 zijn bepaald en berekend volgens de wettelijke eisen van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg 2012). Hierin wordt onder meer rekening gehouden met een meteorcorrectie, en met het effect van een gemiddeld wegdek (dus niet een wegdek in nieuwstaat) op de geluidproductie. Verder wordt er bij het bepalen van gpp's én voor het berekenen van de geluidproductie geen rekening gehouden met aanwezige bebouwing, behalve met de schermen en wallen die zijn opgenomen in het geluidregister.

De geldende geluidproductieplafonds zijn een wettelijk gegeven. Of deze 54,0 dB of 71,7 dB bedragen zegt niet direct iets over de geluidsbelastingen op woningen of natuurgebieden. De geluidproductieplafonds zijn van toepassing op ongeveer 50 meter afstand van de weg. Woningen en natuurgebieden liggen doorgaans veel verder van de weg, waardoor de geluidsbelasting die maximaal mag optreden (bij geheel benut geluidproductieplafond) doorgaans ook veel lager is dan het geluidproductieplafond zelf. Van belang is daarom vooral dat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden.

Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat de aanpassing van de maximumsnelheid nergens leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke kaders, en was er geen aanleiding om aanvullende geluidmaatregelen te onderzoeken, of van de snelheidsaanpassing af te zien.

Overigens geldt bij geluid van wegverkeer weliswaar dat een toename van het geluidsniveau met 3 dB natuurkundig gelijkstaat aan een verdubbeling van de geluidsenergie, maar dit wordt door het menselijk oor niet ervaren als een verdubbeling van de luidheid. Dat is pas bij een toename van het geluidsniveau met 10 dB het geval. Ook daarom zijn toenames van de geluidproductie met 0,2 tot 0,3 dB volstrekt onhoorbaar.

7.9- Nadere motivering nodig bij woningen met meer dan 60 dB geluidsbelasting

Blijkens de toelichting op het ontwerp en op de bijbehorende berekeningen kiest de minister ervoor geen acht te slaan op de hier bedoelde verschillen (hier doelt inspreker op door hem aangenomen grote verschillen in de bestaande hoogte van de geluidsbelastingen op woningen). Als wordt bedacht dat gezondheidsschade ten gevolge van geluidsoverlast, zoals ernstige hinder, slaapverstoring, verhoogde bloeddruk, verslechtering van leerprestaties bij kinderen, zich voordoet vanaf niveaus van 60 dB dan is duidelijk dat het exclusief hanteren van de gpp voor niet-noodzakelijke lawaai-verhoging bij het plus 60 dB-niveau niet, althans niet zonder nadere motivering, door de beugel kan, zeker wanneer wordt aanvaard dat het recht op gezondheid een fundamenteel recht is en dat de overheid de burger tegen niet-benodigde gezondheidsschade dient te beschermen.

Inspreker
127, 182

Reactie 7.9

Sinds 1 juli 2012 gelden de regels van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voor de beoordeling van het geluid van rijkswegen. Inderdaad staat hierin het naleven van de geluidproductieplafonds centraal. Zo lang deze niet worden overschreden, kan de hoeveelheid verkeer die over een rijksweg rijdt, of de wijze waarop deze verkeersstroom over de rijksweg wordt afgewikkeld, variëren. Er is dan geen nader akoestisch onderzoek nodig naar de geluidsbelastingen op woningen.

Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat de aanpassing van de maximumsnelheid nergens leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke kaders, en was er geen aanleiding om aanvullende geluidmaatregelen te onderzoeken, of van de snelheidsaanpassing af te zien.

Overigens is het niet zo dat de geluidsbelastingen op de woningen na aanpassing van de maximumsnelheid hoger zouden mogen worden dan zonder aanpassing van de maximumsnelheid het geval zou zijn geweest. De geluidsbelasting bij geheel benut, geldend geluidproductieplafond geldt op grond van de wet als toetswaarde bij een akoestisch onderzoek op woningniveau. Omdat de geluidproductieplafonds nergens zullen worden overschreden, zal ook deze toetswaarde door de snelheidsaanpassing nergens worden overschreden.

7.10- Gpp en geluidbelasting woningen

Het effect op de geluidbelasting is berekend en getoetst aan de wettelijke regelingen en niet aan de specifieke situatie. Toetsingscriterium is het in 2008 vastgestelde geluidproductieplafond (GPP), de geluidsbelasting vanwege de A58 + 1,5 dB(A). Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting langs de A58 voor de meeste GPP ligt tussen de 65 Lden en 70 Lden. Ingeschat wordt dat overdag de geluidbelasting rond of iets boven

de 65 dB(A) is, de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de gevel van een woning. Dit is veel lawaai zeker ook voor natuur en recreatiegebieden en elke verdere verhoging is ongewenst.

Insprekers
103, 107, 113, 139, 170

Reactie 7.10

De geldende geluidproductieplafonds zijn een wettelijk gegeven. Of deze 65 dB, 70 dB, 40 dB of meer dan 70 dB bedragen zegt niet direct iets over de geluidsbelastingen op woningen of natuurgebieden. De geluidproductieplafonds zijn van toepassing op ongeveer 50 meter afstand van de weg. Woningen en natuurgebieden liggen doorgaans veel verder van de weg, waardoor de geluidsbelasting die maximaal mag optreden (bij geheel benut geluidproductieplafond) doorgaans ook veel lager is dan het geluidproductieplafond zelf. Van belang is daarom vooral dat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Het effect op de geluidbelasting is daarom conform de wettelijke regelingen berekend en getoetst aan de locatiespecifieke geluidproductieplafonds (DGMR-rapport M.2015.0663.01.R001, versie 004, van 21 oktober 2015). Gebleken is dat na aanpassing van de maximumsnelheid de geluidproductie (ruimschoots) beneden de geldende geluidproductieplafonds blijft. De geluidsbelastingen op woningen die op grond van de geldende geluidproductieplafonds al zijn toegestaan, zullen daarom ook niet worden overschreden. Voor zover er sprake zou kunnen zijn van relevante effecten op natuurgebieden is daarnaar afzonderlijk onderzoek gedaan. Daaruit is gebleken dat ook dergelijke effecten niet optreden.

7.11- 1,5 dB werkruimte

Het structureel gebruiken van (een deel van) de wettelijke ruimte van 1,5 decibel extra geluid bovenop de berekende geluidsproductie is in principe bedoeld voor tijdelijke situaties.

Insprekers
105, 111, 112, 148, 182, 183

Reactie 7.11

De stelling dat er binnen het geldende geluidproductieplafond geen (lichte) toename van de geluidproductie zou mogen worden toegestaan die het gevolg is van een (beperkte) wijziging van de infrastructuur zelf of van de wijze van verkeersafwikkeling op die infrastructuur is onjuist. De werkruimte beneden de geluidproductieplafonds is juist mede bedoeld om dergelijke beperkte wijzigingen van (het gebruik van) de infrastructuur mogelijk te maken zonder dat daar onevenredig zware onderzoeks- en procedurelasten tegenover staan, alsmede om bij dreigende overschrijding van het geluidproductieplafond als gevolg van groei van de verkeersstroom de beheerder voldoende tijd te geven om doelmatige maatregelen te onderzoeken om dreigende overschrijdingen te mitigeren. De beperkte wijziging van het gebruik van de rijksweg die met de aanpassing van de maximumsnelheid wordt beoogd, past hier goed in.

Algemene zienswijze 8 – Lucht.

8.1- Elke verhoging van luchtverontreiniging is ongewenst

Inspreker stelt dat het effect van de snelheidsverhoging op de concentratie NO2 en fijnstof is berekend en getoetst aan het wettelijk kader voor luchtwaterkwaliteitseisen (Wet Milieubeheer en AMvB's). Door de snelheidsverhoging nemen de concentraties toe, maar blijven binnen de wettelijke grenswaarden.

Insprekers menen – in uiteenlopende bewoordingen – dat het milieu en de inwoners van Nederland schade ondervinden van de plannen. Inspreker veronderstelt dat het bekend is dat snelheidsverhoging bijdraagt aan een vermindering van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is al sprake van slechte lucht vanwege het verkeer. Een hogere snelheid van auto's gaat gepaard met een significante stijging van uitstoot van onwenselijke stoffen. Insprekers zullen daar als omwonende last van kunnen krijgen. Ook wordt volgens insprekers voorbij gegaan aan het feit dat langs wegvakken een aantal waardevolle/belangrijke natuur en recreatiegebieden liggen. Gezien deze waarden is elke verhoging van de luchtverontreiniging, ook als deze binnen de 'gezondheidsnorm' blijft, ongewenst.

Insprekers

8, 10, 11, 12, 15, 16, 22, 25, 31, 32, 37, 39, 41, 43, 48, 52, 53, 55, 56, 60, 61, 71, 72, 74, 77, 78, 80, 82, 83, 85, 89, 91, 93, 95, 97, 100, 104, 105, 112, 114, 118, 124, 128, 132, 137, 138, 140, 144, 147, 148, 149, 152, 155, 158, 161, 167, 171, 174, 181, 183, 188, 189, 190, 194

Reactie 8.1

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

De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen

Ingevolge artikel 5.16, lid 2, van de Wet milieubeheer 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 is wel - zoals te doen gebruikelijk - bij deze grenswaarden aangesloten.

Het effect van de snelheidsverhoging op de concentratie NO2 en fijnstof is in de uitgevoerde milieuonderzoeken berekend en getoetst aan het wettelijk kader voor luchtwaterkwaliteitseisen (Wet milieubeheer en AMvB's). Geconcludeerd is dat, door de verhoging van de maximumsnelheid, de luchtverontreiniging inderdaad iets toeneemt, maar binnen de wettelijke gestelde normen blijft.

De gebruikte rekenmodellen zijn representatief. Er is grote overeenstemming tussen de resultaten van de NSL Monitoringstool en meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit. Berekeningen met de NSL Monitoringstool/Rekentool rekening met de lokale verdelingen van windrichtingen.

8.2- Nederland voldoet niet aan de normen voor luchtkwaliteit
Inspreker meldt dat RIVM in het kader van de op 10 december 2015 gepubliceerde Monitoringsrapportage 2015 vaststelt dat NL nog steeds niet aan de normen voor luchtkwaliteit voldoet, niet voor PM10 (al niet sinds 2011) en ook niet voor NO2, aan welke laatste norm Nederland nu juist in 2015 voor het eerst gebonden is. De verhoging van de maximumsnelheid van 120 naar 130 km per uur verhoogt de NO2-uitstoot van het wagenpark op de desbetreffende wegvakken met 27%.

Insprekers:

8, 85, 105, 112, 127, 144, 148, 171, 166, 182, 183

Reactie 8.2

De resterende knelpunten voor NO2 doen zich met name voor in binnenstedelijk gebied, ditzelfde geldt voor PM10 overschrijdingen, welke zich daarnaast ook nog voordoen in de buurt van veehouderijen.

Uit de NSL monitoringsrapportage (december 2015) blijkt dat langs snelwegen geen sprake is van overschrijdingen van de geldende grenswaarden voor NO2 en PM10. Uit de voor het verkeersbesluit uitgevoerde luchtonderzoeken volgt wat het effect is van de snelheidsverhoging op het – veelal binnenstedelijk gelegen - onderliggend wegennet. Hieruit zijn geen overschrijdingen naar voren gekomen voor zowel NO2 als PM10.

Tot slot kan gesteld worden dat de gesuggereerde toename van 27% NO2-uitstoot onjuist is. Op basis van emissiefactoren maart 2015 kan geconcludeerd worden dat de toename van NOx-emissies door autoverkeer op de autosnelweg maximaal 14% bedraagt bij een snelheidsverhoging van 120 naar 130 km/h in 2015. Dit is gerekend met 100% licht verkeer. In de praktijk komt dit niet voor en zal de toename kleiner zijn dan genoemde 14%.

8.3- Rekenmodellen geven twijfelachtige resultaten. Sjoemelsoftware
Insprekers vinden het bijzonder teleurstellend dat met het wetenschappelijk onderzoek van RIVM, dat heeft aangetoond dat modellen uiterst twijfelachtige resultaten laten zien, nu toch dit voornemen tot een ontwerpbesluit voor snelheidsverhoging op tafel ligt. Op zijn minst dienen de plaatselijke situaties eerst objectief, en dus met representatieve metingen onderbouwd, onderzocht te worden.

Voor zover wordt verwezen naar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) merkt inspreker op dat er, voor zover bij inspreker bekend, geen verifieerbare berekeningen zijn die uitwijzen dat de negatieve effecten vanwege weg- en bouwprojecten van de afgelopen 10 jaar en vanwege de toename van verkeer en verhoging van rijsnelheden door het effect van maatregelen in het NSL worden gecompenseerd. Bovendien voor zover er wel compensatie zou zijn, is het niet wenselijk die compensatie via voorliggend ontwerpbesluit weer weg te nemen door een toename van de uitstoot van NOx en fijnstof toe te staan.

Insprekers melden ook dat het grote verschil tussen wat auto's in de praktijk en op papier aan schadelijke stoffen uitstoten, ontstaat door het inmiddels bekende gebruik van 'sjoemelsoftware' en ook door het gebruik van allerlei andere methodes die auto's 'optimaliseren' voor test-omstandigheden terwijl ze in de praktijk vele malen meer vervuilen dan de

(laboratorium-) test laat zien. Ten onrechte komen aard en omvang van de effecten dáárvan niet voor in de toelichting op het ontwerp-besluit. Van maar een zeer beperkt deel van het wagenpark is de uitstoot daadwerkelijk op de weg getest. Voor de andere auto's wordt standaard slechts met niet-in-de-praktijk-geteste schattingen gewerkt. Dit zijn dan wel de gegevens waarop het hele luchtkwaliteitsbouwwerk gebaseerd is. Aldus bouwt de minister haar prognoses over de luchtkwaliteit op zeer, dat wil zeggen: te, dun ijs, wat als gebrek bij de zorgvuldige voorbereiding én van de motivering van het ontwerp-besluit moet worden gekenmerkt. Het effect van het hier bedoelde verschil tussen papier en praktijk is door de Minister nimmer afdoende begroot; in elk geval is daarover in het ontwerp niets terug te vinden. Inspreker stelt dat ook zonder die begroting één conclusie veilig worden kan getrokken: de feitelijke, verontreinigende emissie van het wegverkeer is groter en dus vervuilender en dus slechter voor de gezondheid van mens en milieu dan waarmee tot dusver werd gerekend.

Insprekers

8, 21, 105, 111, 112, 117, 126, 127, 128, 130, 131, 148, 160, 171, 174, 178, 181, 182, 183, 187

Reactie 8.3

De beweringen van insprekers over het RIVM is onjuist. Het RIVM valideert elk jaar de rekenmodellen. Het RIVM [Joost Wesseling et.al.] heeft een rapport gepubliceerd met de conclusie dat de overeenstemming tussen de resultaten van de NSL Monitoringstool en de metingen gemiddelde beter is dan 1 ug/m³. Het is daarmee onmogelijk te stellen dat de gebruikte rekenmodellen slecht en/of de emissiefactoren niet representatief zijn.

Anders dan insprekers stellen, zijn er wel degelijk berekeningen waaruit blijkt dat het NSL effectief is. Jaarlijks wordt in de NSL-monitoringsrapportage bericht over deze berekeningen. Ook de jaarlijks gepresenteerde meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het RIVM, bevestigen de dalende trend van de luchtverontreiniging en daarmee de effectiviteit van het programma.

Voor wat betreft het beweerde verschil tussen de emissies op papier en in de praktijk merk ik het volgende op.

Het effect van 'sjoemelsoftware' is in de generieke emissiefactoren verdisconteerd. TNO meet de emissie van alle moderne auto's onder praktijkomstandigheden om de werking van eventuele 'sjoemelsoftware' tegen te gaan.

De tegenvallende prestaties van dieselloertuigen is voor een groot deel toe te schrijven aan de hardware die niet in staat is de praktijkemissies onder de Euro-normen te houden onder alle rijomstandigheden. Wel voldoen al deze voertuigen aan de Euronormen tijdens de typegoedkeuringstest. Dat is toe te schrijven aan de milde condities van de typegoedkeuringstest en aan de hardware die uit kostenoverweging bemeten is op de milde condities van de New European Driving Cycle (NEDC). Door TNO is daarom al bij Euro5 personenvoertuigen begonnen met het testen van de voertuigemissies onder representatieve Nederlandse rijomstandigheden. Het vaststellen van de werkelijke voertuigemissies helpt om de impact op luchtkwaliteit scherp te krijgen.

Gelet op het voorgaande, acht ik de gehanteerde uitgangspunten voor de luchtkwaliteitsonderzoeken en de uitkomsten voldoende representatief om mijn

besluitvorming hierop te baseren. Op de genoemde punten hoefde dan ook niet in het ontwerpbesluit worden ingegaan.

8.4- Windrichting

Er is onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen die de overheersende windrichting heeft voor de belasting van Oss en Berghem met geluid en fijn stof als gevolg van het verhogen van de snelheid op de A59 van 100 naar 130. Ook is onvoldoende rekening gehouden met het feit dat westenwind vaak krachtiger is dan wind uit zuid of oost.

Inspreker
178

Reactie 8.4

Berekeningen met de NSL Monitoringstool/Rekentool of een ander SRM2 model houden rekening met de vastgestelde generieke invoergegevens voor heel Nederland, waaronder de lokale verdelingen van windrichtingen.

8.5- Achtergrondconcentratie luchtvervuilende stoffen

Inspreker stelt dat het vaststaat dat Nederland op dit moment nog niet voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor NO₂ en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) [RIVM monitoringsrapportage NSL 2015, p.9, 10 <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapport-en/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage.pdf>]. Nu de onderhavige snelheidsverhoging beoogd is voor trajecten door heel Nederland moet worden aangenomen dat in heel het land de achtergrondconcentraties van luchtvervuilende stoffen hoger worden en dat daarmee de nu al bestaande overschrijdingen groter worden, met de nadelige gevolgen voor de kwaliteit van het leefmilieu en voor de volksgezondheid van dien. Aldus bezien is er op dit moment hoe dan ook geen ruimte voor deze snelheidsverhoging.

Inspreker
74, 105, 112, 127, 148, 182, 183

Reactie 8.5

Zoals uit het aangehaalde rapport kan worden opgemaakt, doen de resterende knelpunten voor NO₂ zich met name voor in binnenstedelijk gebied, ditzelfde geldt voor PM₁₀ overschrijdingen, welke zich daarnaast ook nog voordoen in de buurt van veehouderijen.

De impact van een snelweg op de luchtkwaliteit wordt in de rekenmethode SRM2 meegenomen tot een afstand van 5 km. Dat wil niet zeggen dat de atmosfeer geen verontreiniging van de weg meer bevat voorbij 5 kilometer. Aangenomen wordt dat de verontreiniging homogeen is verdeeld over de onderste laag van de atmosfeer (menglaag). De specifieke bron veroorzaakt op elk punt in Nederland een verwaarloosbaar kleine bijdrage aan de achtergrondconcentratie.

In de GCN rapportage 2012 van het RIVM, is een gevoeligheidsanalyse voor de effecten op de achtergrondconcentraties in de Randstad uitgevoerd. Uit onderzoek van Rijkswaterstaat ("Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h, 2011") blijkt dat de landelijke uitrol van de snelheidsverhoging tot een toename in NO_x-emissies leidt van 1,4 miljoen kg in 2015; ongeveer 4% van de totale emissies op snelwegen. Deze extra emissie geeft een toename in de grootschalige NO₂-concentratie in 2015 van minder dan 0,04 µg/m³ in Utrecht en

Rotterdam en minder dan 0,02 µg/m³ in Amsterdam en Den Haag, gebieden met nog resterende binnenstedelijke knelpuntlocaties. Omdat de nu voorliggende verhoging slechts een beperkt aantal trajecten betreft zal het effect op de generieke achtergrondconcentratie aanzienlijk beperkter zijn, en daarmee niet of nauwelijks van invloed op de resterende knelpunten welke vooral in binnenstedelijk gebied liggen. Zekerheidshalve is in de luchtonderzoeken gerekend met een toename van de generieke achtergrondconcentratie van 0,1 microgram/m³ NO₂.

8.6- PM_{2,5}

Inspreker stelt dat voor PM_{2.5} in Nederland een inspanningsverplichting bestaat om op iedere locatie een zekere procentuele daling van de concentratie te realiseren ten opzichte van 2010 richting 2020. Alleen al op het eerste gezicht staat de met het ontwerp voorgenomen toename van (ook!) PM_{2,5} op gespannen voet met die verplichting. De toelichting bij het ontwerp rept hierover met geen woord, laat staan dat deze een rechtvaardiging zou bevatten. Voor PM_{2.5} wordt slechts gesteld dat men er vanuit gaat dat er geen problemen zijn, omdat men onder de PM₁₀ grenswaarde denkt te blijven en omdat het dan met PM_{2,5} vanzelf ook in orde is.

Inspreker stelt ten eerste dat laatste geen wetmatigheid is, maar slechts een observationele beschouwing. Zeker gelet op de zeer schadelijke eigenschappen van PM_{2,5} staat het de Minister dan ook niet vrij een PM_{2.5} toets achterwege te laten. Dit is temeer relevant omdat de verhouding tussen PM_{2.5} en PM₁₀ langs snelwegen atypisch is en ter plekke sprake is van een hogere PM_{2.5} component dan gemiddeld wordt aangetroffen. Ten tweede betekent dit gebrek aan gegevens over PM_{2.5} dat niet getoetst kan worden of op de betrokken locaties voldaan wordt aan de inspanningsverplichting.

Inspreker
127, 182

Reactie 8.6

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. Ook aan de genoemde inspanningsverplichting (richtwaarde) hoeft niet te worden getoetst.

Uit de Wet milieubeheer, bijlage 2 volgt een richtwaarde voor de vermindering van de blootstelling van een mens aan PM_{2,5} (blootstellingsverminderingdoelstelling, ofwel BVD). De BVD is een richtwaarde voor de reductie van de nationaal gemiddelde stedelijke achtergrondconcentratie PM_{2,5}. Uit het luchtonderzoek blijkt dat de PM₁₀ toename zeer beperkt is, en dientengevolge ook de concentratietoename van PM_{2,5}. Het is zeer onwaarschijnlijk dat een beperkte toename in PM_{2,5} emissies zal leiden tot het niet halen van de BVD in de gemiddelde stedelijke achtergrondconcentratie.

Algemene zienswijze 9 – Natuur. Programma Aanpak Stikstof (PAS).

9.1- Algemeen

9.1.1 Insprekers stellen dat niet danwel onvoldoende rekening is gehouden met de effecten van de snelheidsverhoging op de in de nabijheid van de rijkswegen gelegen natuurgebieden (waaronder Beschermde natuurmonumenten, Natura 2000 gebieden, het Natuurnetwerk Nederland, Stiltegebieden Noord Veluwe en Willemspolder en Weidevogelgebieden). Er treden significante effecten op. Daarmee is het voornemen in strijd met artikel 6 lid 2 en lid 3 van de Habitatrictlijn. Daarnaast is niet gekeken naar cumulatie van effecten zoals vereist in de Natuurbeschermingswet. De effecten op de gebieden Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland, de Veluwe, de Veluwe Randmeren, stiltegebied Noord-Veluwe, het Groene Woud, de Kampina, Ulvenhoutsebos, het Markdal, Lonnekemeer, Gelders Natuurnetwerk en Vossenbroeken zijn niet doorberekend en daarmee onvoldoende onderzocht. Volgens insprekers zijn ook niet alle tracés nabij Natura 2000 gebieden onderzocht op de toename van stikstofdepositie.

Insprekers

31, 69, 61; 95; 105, 107, 112, 113, 114. 124, 139, 144, 148, 152, 160, 161, 167; 127, 181, 182, 183

Reactie 9.1.1

N2000 gebieden en Beschermde natuurmonumenten

Zoals in het ontwerpverkeersbesluit is aangegeven, zijn er, binnen de invloedssfeer van onderhavige wegtrajecten Natura 2000 en/of beschermde natuurmonumenten aanwezig. Verstoring door geluid of verslechtering vanwege stikstofdepositie zijn potentiële relevante effecten. Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming is, op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 beoordeeld of vanwege toename van geluid of stikstof sprake kan zijn van mogelijke verslechtering van de kwaliteit van natuurlijke habitats of habitats van soorten danwel significante verstoring van soorten. De conclusies van de uitgevoerde natuurtoetsen is dat een aanpassing van de maximumsnelheid mogelijk is. (zie de Natuurtoetsen die horen bij het verkeersbesluit).

Stikstofeffecten op (PAS) Natura 2000 gebieden zijn doorberekend in het kader van het PAS, omdat de snelheidsverhoging onderdeel is van de autonome ontwikkeling van het PAS. In het PAS is rekening gehouden met de snelheidsverhoging. Bij het bepalen van de autonome ontwikkeling van de stikstofdepositie door het wegverkeer op het hoofdwegennet is de algemene maximumsnelheid voor motorvoertuigen op autosnelwegen van 130 kilometer per uur als uitgangspunt gehanteerd. Het PAS is, inclusief de snelheidsverhoging, in zijn geheel passend beoordeeld. Hieruit volgt dat de snelheidsverhoging de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

Het aspect stikstofdepositie is niet nader onderzocht voor Nederlandse Natura 2000 gebieden die geen onderdeel zijn van het PAS. De reden hiervoor is kortgezegd dat dat er voor deze Natura 2000 gebieden geen instandhoudingsdoelstellingen zijn voor stikstofgevoelige habitattypen of soorten met stikstofgevoelig leefgebied.

Voor beschermde natuurmonumenten in Nederland en Natura 2000 gebieden in België en Duitsland zijn stikstofberekeningen uitgevoerd en weergegeven in de natuurtoetsen.

Geluidsberekeningen zijn, indien noodzakelijk, uitgevoerd en weergegeven in de natuurtoetsen.

Nationaal Natuurnetwerk

Voor het Nationaal Natuurnetwerk (voorheen EHS) waaronder het Groene Woud, Gelders Natuurnetwerk, het Markdal, en het Nationaal Landschap Veluwe geldt het volgende. 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.

Stiltegebieden Noord-Veluwe en Willemspolder

In de Omgevingsverordening Gelderland (december 2015) respectievelijk de Provinciale Milieuverordening Brabant 2010 (laatstelijk gewijzigd 2015) zijn specifieke verboden opgenomen aangaande stiltegebieden in de betreffende provincies. Het toepassingsbereik van deze verboden beperkt zich tot het stiltegebied zelf. Het verkeersbesluit leidt niet tot activiteiten waarmee de specifieke verboden worden overtreden.

Weidevogelgebieden

Voor Weidevogelgebieden geldt dat er geen specifiek wettelijk kader van toepassing is dat toetsing van de verhoging van de maximumsnelheid vergt. Ten overvloede wordt het volgende opgemerkt. Gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB(A)) als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden wordt verstoring van geluidgevoelige vogels uitgesloten.

9.1.2 Volgens insprekers nemen door de snelheidsverhoging de concentraties NO₂ en Fijnstof toe, maar blijven deze binnen de wettelijke grenswaarden. Er wordt voorbij gegaan aan het feit van de in de nabijheid van de wegvakken gelegen waardevolle / belangrijke natuur en recreatiegebieden. Gezien deze waarden is elke verhoging van de luchtverontreiniging, ook als deze binnen de gezondheidsnorm blijft, ongewenst.

Inspreker
103, 107, 113, 170

Reactie 9.1.2

Bij het ontwerp-verkeersbesluit zijn de natuurtoetsen voor de betreffende gebieden bijgevoegd (zie de documenten Natuurtoetsen 130 km Natura 2000-gebieden programma aanpak stikstof en Natuurtoets 130 km beschermd natuurmonumenten). Hierin wordt ook ingegaan op de mogelijke effecten op de natuur van de toename van emissies van relevante stoffen. Voor zover natuur en recreatiegebieden geen onderdeel uitmaken van Natura 2000-gebieden of beschermde natuurmonumenten is er geen wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhogingen vergt en derhalve kan een beoordeling van stikstofeffecten van de verhoging van de maximumsnelheid op deze gebieden achterwege blijven.

9.1.3 Volgens insprekers wordt gesteld dat er vanuit de EHS geen externe werking uitgaat en dus dat een beoordeling naar de effecten van snelheidsverhogingen achterwege kan blijven. Het bevoegd gezag kan naar mening van insprekers niet zomaar voorbijgaan aan afdeling 3.2. van de Algemene Wet Bestuursrecht waarin wel degelijk alle gevolgen van het besluitvoornemen in kaart moeten worden gebracht. Nu voor EHS gebieden

en bijvoorbeeld ook voor het Nationaal Landschap Veluwe en Eemland/Arkemheen onder andere ruimte, rust en stilte kernkwaliteiten zijn, mag daarom van het bevoegd gezag verwacht worden dat zij met deze belangen (vastgelegd in de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Gelderland, en het Barro) rekening houdt bij onderhavige besluitvorming.

Insprekers
105, 112, 148, 183

Reactie 9.1.3

Het uitgangspunt dat "binnen de EHS nieuwe projecten, plannen en handelingen met een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS niet zijn toegestaan, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang en reële alternatieven ontbreken" is nader uitgewerkt in het "Besluit tot wijziging algemene regels ruimtelijke ordening" (Barro).

Uit de Nota van toelichting (Staatsblad 2012, nr 388 p. 27) bij het Barro blijkt duidelijk dat het regime ter bescherming van EHS geen externe werking kent, maar juist alleen ziet op de nieuwe bestemmingen binnen de EHS. Met de snelheidsverhoging vinden geen ruimtelijke ingrepen plaats in de EHS. Vernietiging van EHS gronden is niet aan de orde. Een nadere beoordeling kan achterwegen blijven.

Voor zover de nationale landschappen geen onderdeel uitmaken van Natura 2000-gebieden of beschermde natuurmonumenten is er geen wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhogingen vergt.

Ten overvloede merk ik op dat ingevolge artikel 4.1 Wet ruimtelijke ordening er bij of krachtens provinciale ruimtelijke ordening enkel regels worden gesteld omtrent de inhoud van ruimtelijke besluiten, niet zijnde een verkeersbesluit in het kader van de Wvw. Een provinciale verordening vormt derhalve geen zelfstandig kader waaraan het verkeersbesluit getoetst dient te worden.

9.1.4 Inspreker is van mening dat de belangen over het hoofd zijn gezien van de natuur en daarmee van de mensen waarvoor de natuur van belang is. De A58 loopt dwars door natuurgebieden waaronder bijvoorbeeld het Markdal en het Ulvenhoutse Bos.

Inspreker
103, 107, 113, 139, 144, 152, 161, 167, 170

Reactie 9.1.4

Bij het ontwerpverkeersbesluit is een natuurtoets voor de in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 aangewezen gebieden bijgevoegd (zie onder meer het document Natuurtoetsen 130 km Natura 2000-gebieden programma aanpak stikstof). Het Markdal is niet beschermd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, maar maakt wel onderdeel uit van de EHS. 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.

9.1.5 Inspreker is van mening dat de uitvoerbaarheid van het voornemen in relatie tot de Flora en faunawet en de natuurbeschermingswet en de achterliggende Vogel en Habitatrichtlijn niet voldoende is aangetoond. De verschillende deelonderzoeken laten immers een verslechtering van

omgevingskwaliteit zien. Daarbij is nog niet eens gekeken naar de gevolgen op kortere termijn door de voorgenomen maatregel aangezien eind 2016 (bij maatregel in werking) bijvoorbeeld niet is gebruikt als referentiemoment. Dat gevoelige soorten nu juist buiten de huidige verstoringscontouren zitten zegt in feite al genoeg over het belang de contouren niet te vergroten. Uw uitgangspunt is verder dat wanneer vogels zich binnen de geluidscontouren ophouden zij geen last hebben van geluid. Maar dat zegt niets over mogelijk effecten op de conditie van deze vogels en hun broedsucces. Geluidsniveaus worden berekend als gemiddelde 24-uurs waarde (L₂₄) op 1,5 m boven het maaiveld met A filterweging. In de eerste plaats is hierbij het probleem dat de gevolgde systematiek voor geluidsoverlast ondervonden voor mensen wordt gehanteerd, inclusief het onderscheid tussen dag, avond en nacht. Het spreekt voor zich dat voor hinder van vogels een dergelijke benadering niet 1 op 1 kan worden gehanteerd. Verder is naar onze mening is ook de maximale geluidbelasting van belang als verstoringsfactor. Per saldo kan over een deel van de dag de geluidbelasting op de natuur dus veel hoger zijn dan nu is voorzien en bijkomende effecten daarvan zijn niet in beeld gebracht. (Indien dit ook is toegepast bij gevoelige bestemmingen geldt daarvoor hetzelfde)

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.1.5

In het kader van de Flora- en faunawet is in het ontwerpverkeersbesluit geconcludeerd, dat, gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB(A)) als gevolg van dit besluit en het ontbreken van piekgeluiden, er geen sprake is van overtreding van het verbod op opzettelijk verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Daarom kan een ontheffing op grond van de Ffw achterwege blijven.

In het kader van de bescherming van gebieden, waarop de Natuurbeschermingswet 1998 van toepassing is, heeft in de betreffende mee gepubliceerde natuurtoetsen een zorgvuldige afweging plaatsgevonden per aangewezen soort. Daarbij is als referentiejaar voor geluid het jaar 2016 gehanteerd en het toekomstig jaar 2026 als ijkjaar, aangezien dit vanwege de te verwachten toename van het verkeer als een worst case-benadering kan worden gezien. In de natuurtoets is wel degelijk een toets aan de Natuurbeschermingswet uitgevoerd. Hierbij is ook gekeken naar mogelijke cumulatie van andere plannen en projecten. In de passende beoordeling van het Programma Aanpak Stikstof is bovendien rekening gehouden met de volledige cumulatie van alle huidige bronnen, de autonome ontwikkeling en andere plannen en projecten die tot depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden kunnen leiden.

De geluidbelasting is berekend als 24-uursgemiddeld equivalent geluidsniveau ($L_{A,eq,24}$) op 1,5m hoogte met A-filter weging aangezien in de effectstudies van onder meer Reijnen en Foppen ook met deze dosis-maat is gerekend. Het feit dat over een deel van de dag de geluidproductie hoger ligt dan het 24-uurs gemiddelde is dus een gegeven wat is meegenomen in de dosis-effectrelatie. Dit geldt ook voor het gebruik van de A-filter weging.

Er zijn onvoldoende dosis-effectrelaties bekend op basis van een vogelsoortspecifieke geluidweging. Het gebruik van een andere maat voor geluidbelasting, dan de A-filtergewogen Lden op 1,5m hoogte, is daarom onwenselijk. Met een andere dosismaat voor geluid zouden de grenswaarden en omvang van de effecten niet, of althans veel minder goed, onderbouwd kunnen worden op basis van de toepasselijke wetenschappelijke literatuur. Overigens is het

hanteren van een ongefilterde geluidbelasting voor een effectbepaling op vogels zeker af te raden. Evenals mensen nemen broedvogels namelijk hele lage tonen en hele hoge tonen minder goed waar dan geluidfrequenties rond 2000 Hz.

9.2- Programma Aanpak Stikstof (PAS)

9.2.1 Insprekers stellen dat het ontwerpbesluit niet tot uitvoering kan worden gebracht zonder gebruik te maken van het PAS. Het PAS is hier volgens insprekers niet voor bedoeld. Het PAS is ontwikkeld om nieuwe economische ontwikkelingen mogelijk te maken. Het verhogen van de snelheid op enkele tientallen wegvakken is volgens insprekers niet te zien als nieuwe economische ontwikkeling en is evenmin onmisbaar om echte economische activiteiten mogelijk te maken. Het PAS kan om deze reden dan ook niet worden ingezet teneinde het besluit van de minister rechtens aanvaardbaar te maken.

Volgens insprekers zijn de in het PAS (Programma Aanpak Stikstof) genoemde "gebied specifieke maatregelen" een sigaar uit eigen doos. Dit is compensatie voor jaren geleden verloren gegane waterwingebieden door de realisering van Logistiekknoppunt (Bargeterminal Born etc.) Dus niet ter compensatie cq. voorkomen verslechtering situatie door invoering snelheidsverhoging.

Inspreker

31, 40, 55, 101, 110, 127, 128, 160, 171, 181, 182

Reactie 9.2.1

Het Programma Aanpak Stikstof bevat maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden (herstelmaatregelen). Op termijn voorziet het programma met deze gebiedsspecifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering. In het PAS is expliciet rekening gehouden met de snelheidsverhoging naar 130 km/h. Het programma vermeldt: Bij de berekening van de depositiebehoefte voor autonome ontwikkelingen is rekening gehouden met vaststaande beleidsmaatregelen en regelgeving en is uitgegaan van de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu geprognosticeerde ontwikkelingen in de sectoren wegverkeer, scheepvaart, luchthavens en spoor. Bij het bepalen van de autonome ontwikkeling van de stikstofdepositie door het wegverkeer op het hoofdwegennet is de algemene maximumsnelheid voor motorvoertuigen op autosnelwegen van 130 kilometer per uur als uitgangspunt gehanteerd. Dit is gebaseerd op het beleidsuitgangspunt dat waar mogelijk de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 kilometer per uur wordt gebracht.

De stikstofbijdrage van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h maakt onderdeel uit van de depositie als gevolg van autonome groei in het segment autonome ontwikkeling van het PAS. Het PAS is in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses, die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau.

In de gebiedsanalyses is onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de ontwikkeling van de stikstofdepositie, de effecten van de generieke brongerichte maatregelen en de gebiedsspecifieke herstelmaatregelen, depositieruimte (waaronder de verhoging van de maximumsnelheid) kan worden toegekend zonder dat de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van soorten in

gevaar komen of een onevenredige vertraging of frustratie van het halen van de instandhoudingsdoelstellingen plaatsvindt.

9.2.2 De PAS richtlijnen zijn volgens insprekers gemaakt om stikstofdepositie te verminderen en natuur te beschermen. Dit voorstel is volgens insprekers dus niet in lijn met achterliggende doelstellingen PAS. De invoering van de snelheidsverhoging met als doel om de toename van stikstofdepositie die daar het gevolg van is te rechtvaardigen staat haaks op de bedoeling van het PAS.

Insprekers
40, 55, 111, 128, 182

Reactie 9.2.2

Het PAS heeft als doel de stikstofuitstoot te verminderen en tegelijkertijd ook economische ontwikkelingen mogelijk te maken. In het PAS is rekening gehouden met de verhoging van maximumsnelheid. Het PAS is, inclusief de verhoging van de maximumsnelheid, in zijn geheel passend beoordeeld. Geconcludeerd is dat het PAS de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

9.2.3 De voorgestane maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura2000 gebieden (herstelmaatregelen) werken volgens inspreker in de provincie Limburg niet of nauwelijks. Tot in de lengte van jaren zullen er auto's zonder roetfilter blijven rijden. In dit kader verwijst inspreker naar de discussie in Utrecht voor het weren van personen auto's zonder roetfilter en het standpunt van de Minister hierin. Deze discussie zou overbodig zijn indien de aanpak bronmaatregelen effectief zou zijn. Daarnaast is de combinatie toenemend verkeer, hogere snelheden en gebruik ZOAB volgens inspreker een garantie voor toenemend fijnstof dat zich niet met roetfilters laat afvangen.

Inspreker
181

Reactie 9.2.3

Het roetfilter heeft geen invloed op uitstoot van NOx maar is bedoeld om roet en ultrafijne deeltjes uit het uitlaatgas van een dieselmotor te filteren. Het filter is uitermate effectief en het uitlaatgas bevat minder deeltjes per volume-eenheid dan de gemiddelde Nederlandse buitenlucht. Verwijderen van het roetfilter maakt dus niet uit voor de NOx emissie. Fijnstof heeft geen nadelige invloed op vegetatie tenzij de concentratie en depositie zo hoog zijn dat blad- of bloemoppervlak wordt bedekt door een laagje waardoor het zonlicht wordt afgeschermd en huidmondjes dichtslibben. Dat kan alleen bij uitermate hoge stofconcentraties gebeuren zoals bij ondergrondse mijnbouw en hoogovens zonder afgasbehandeling.

9.2.4 Effecten op verschillende natuurgebieden (Natura 2000) die rondom de snelwegen liggen zijn niet doorberekend.

Inspreker
110, 111, 182

Reactie 9.2.4

Stikstofeffecten op (PAS) Natura 2000 gebieden zijn doorberekend in het kader van het PAS, omdat de verhoging van de maximumsnelheid onderdeel is van de autonome ontwikkeling van het PAS. In het PAS is rekening gehouden met de snelheidsverhoging. Bij het bepalen van de autonome ontwikkeling van de stikstofdepositie door het wegverkeer op het hoofdwegennet is de algemene maximumsnelheid voor motorvoertuigen op autosnelwegen van 130 kilometer per uur als uitgangspunt gehanteerd. Het PAS is, inclusief de snelheidsverhoging, in zijn geheel passend beoordeeld. Hieruit volgt dat de snelheidsverhoging de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

Het aspect stikstofdepositie is niet nader onderzocht voor Natura 2000 gebieden die geen onderdeel zijn van het PAS. De reden hiervoor is kortgezegd dat er geen instandhoudingsdoelstellingen zijn voor stikstofgevoelige habitat-typen of soorten met stikstofgevoelig leefgebied.

Geluidsberekeningen zijn, indien noodzakelijk, uitgevoerd en weergegeven in de natuurtoetsen.

9.2.5 Volgens insprekers lijkt het erop dat de minister met dit ontwerp besluit het 'opvullen' van veronderstelde vervuilingsruimte tot uitgangspunt heeft gekozen. Volgens inspreker geldt dat in veel van de te beschermen gebieden de stikstofdepositie al op of (ver) over de grens zit, wat betekent dat zonder dwingende reden in elk geval al niet het adagium "harder waar het kan, langzamer waar het moet" bij wijze van motivering van het maken van de inbreuk kan worden gehanteerd.

Insprekers
55, 127, 182

Reactie 9.2.5

Het Programma Aanpak Stikstof (hierna: het PAS) bevat maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden (herstelmaatregelen). Op termijn voorziet het programma met deze gebiedsspecifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering. In het PAS is rekening gehouden met de verhoging van de maximumsnelheid. Het PAS is, inclusief de snelheidsverhoging, in zijn geheel passend beoordeeld. Hieruit volgt dat de snelheidsverhoging de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

9.2.6 Volgens inspreker is de Minister, toen de PAS halverwege 2015 werd herzien, aan het rekenen gegaan en heeft mede door ruimte die binnen de PAS is ontstaan besloten om de maximumsnelheid op veel wegen verder te verhogen.

Inspreker
55

Reactie 9.2.6

Het Programma Aanpak Stikstof (hierna: het PAS) PAS heeft als doel de stikstofuitstoot te verminderen en tegelijkertijd ook economische ontwikkelingen

mogelijk te maken. In het PAS is de verhoging van de maximumsnelheid expliciet genoemd. Gelet hierop is de snelheidsverhoging wel in lijn met de achterliggende doelstellingen van het PAS.

9.2.7 Volgens insprekers leidt hoge stikstofbelasting op verschillende natuurgebieden ertoe dat kwetsbare flora en fauna verloren gaat. De PAS zorgt ervoor dat de toch al overbelaste natuur niet meer belast wordt met stikstof. Insprekers vragen zich af of met het verhogen van de snelheid rekening gehouden is met de PAS of worden er mitigerende maatregelen getroffen, om de kwetsbare flora en fauna te beschermen.

Insprekers
101; 110

Reactie 9.2.7

In het PAS is rekening gehouden met de snelheidsverhoging. De stikstofbijdrage van de verhoging van maximumsnelheid naar 130 km/uur maakt onderdeel uit van de depositie als gevolg van autonome groei in het segment autonome ontwikkeling van het PAS. Het PAS is in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses, die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, het gebruik van de depositieruimte, met inbegrip van de snelheidsverhoging, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

9.2.8 Volgens inspreker is een nadeel dat als de CO2 stijgt door verhoging van de maximum snelheid naar 130 km/h er in het kader van de PAS minder mogelijkheden voor bedrijven zijn om te groeien hetgeen economisch nadelig is.

Inspreker
31

Reactie 9.2.8

De afweging om de verhoging van maximumsnelheid op te nemen in het PAS, is gemaakt bij de totstandkoming van het PAS en niet in het kader van onderhavige ontwerpverkeersbesluiten.

9.2.9 Inspreker constateert in rapporten dat in veel natuurgebieden de depositie van NO2 etc nog steeds te hoog is. Ondanks alle inspanningen van natuurbeheerders en anderen wordt de natuurlijke ontwikkeling nog steeds teveel verstoord door de uitstoot van stoffen door verkeer. Een streven naar verdergaande daling van depositie in natuurgebieden kan een kostenbesparing voor natuurbeheer tot gevolg hebben.

Inspreker
160

Reactie 9.2.9

Het Programma Aanpak Stikstof (hierna: het PAS) bevat maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden (herstelmaatregelen).

Op termijn voorziet het programma met deze gebiedsspecifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering.

In het PAS is voor de betrokken Natura 2000-gebieden onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, het gebruik van de depositieruimte, met inbegrip van de verhoging van de maximumsnelheid, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

9.2.10 Voor het Natura 2000-gebied Veluwe neemt als gevolg van verhoging van de maximumsnelheid de stikstofdepositie dus toe op vochtige heiden, droge heiden, heischrale graslanden, beuken-, eikenbossen met hulst en oude eikenbossen. Voor al deze habitattypen vindt overschrijding plaats van de kritische depositiewaarden. De PAS gaat ervan uit dat naast opgenomen herstelmaatregelen ook de N-achtergronddepositie zal afnemen als gevolg van een verdere afname van de N-emissie door verkeer en veehouderij. Naar de mening van inspreker wordt deze (autonome) ontwikkeling te gunstig ingeschat. Zo blijkt dat over de periode 2005-2013 de NH₃-concentraties (voor 2005-2013 zijn voor de berekening van de gemiddelde ammoniakconcentraties zowel meetlocaties van het Landelijk Meetnet Lucht (LML) als van het Meetnet Ammoniak Natuurgebieden (MAN) gebruikt) gelijk zijn gebleven, terwijl de emissies wel zijn gedaald (zie bijgevoegd figuur). Er is een discrepantie tussen de te verwachten afname van de emissie en de gemeten afname van de concentratie met alle negatieve gevolgen voor de depositie.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.2.10

In de Quick scan Trends in ammoniakconcentraties en -emissies heeft de Commissie Deskundigen Meststoffenwet (CDM) in september 2014 geconcludeerd dat bij het vergelijken van trends in gemeten concentraties en berekende landbouwemissies veel factoren een rol spelen. Dit maakt dat er binnen het korte tijdsbestek van de quick scan nog geen duidelijke verklaring is voor de verschillen in trends tussen gemeten concentraties en berekende concentraties en emissies.

Mogelijke oorzaken voor de verschillen in trends zijn:

1. de ligging van de LML en MAN-meetpunten, waardoor het aandeel van emissiebronnen in de concentraties anders is dan het aandeel in de emissies (de emissies bij mestaanwending hebben een kleiner effect op ammoniakconcentraties dan stalemissies),
2. het niet corrigeren van emissies voor weer in NEMA,
3. een mogelijke onderschatting van emissies van bepaalde bronnen in NEMA, zoals emissies uit varkens- en pluimveestallen en bij mesttoediening (emissiefactor van sleepvoet en mestaanwending aan granen in het voorjaar),
4. onzekerheden in de weerscorrectie en de ruimtelijke verdeling van emissies in OPS, en
5. onzekerheden in de modellering van enkele atmosferische processen in OPS, zoals chemische omzetting van ammoniak en de depositie van ammoniak.

De werkgroep acht het onwaarschijnlijk dat het verschil in trends alleen het gevolg is van een overschatting van de effectiviteit van het ammoniakbeleid. In de quick

scan worden aanbevelingen gedaan met betrekking tot het analyseren van resultaten van metingen en berekeningen, het berekenen van emissies op nationale en regionale schaal en onzekerheidsanalyses. Nadat deze aanbevelingen zijn uitgevoerd moet na worden gegaan of er nog steeds sprake is van een verschil in trend tussen gemeten en berekende concentraties, rekening houdend met alle onzekerheden.

In 2015 worden de metingen van het MAN door het RIVM meegenomen in de kalibratie van de nieuwe GDN-kaarten. Er is rekening gehouden met de toename van de ammoniakemissiefactoren uit de RVA en andere effecten die de emissie, concentratie en de depositie van ammoniak beïnvloeden. Dit heeft tot gevolg gehad dat de emissie van ammoniak in de 2015 rapportage hoger is dan op basis van de 2014 rapportage. Bovendien laat de rapportage zien dat de emissie rond 2015 stabiliseert en maar langzaam afneemt richting 2030.

Al deze aspecten zijn in de regelgeving van het PAS en daarbij behorende instrumenten (m.n. AERIUS) verwerkt, zodat gegarandeerd is dat het PAS gestoeld blijft op gevalideerde invoergegevens en de meest recente wetenschappelijke inzichten. Daarmee wordt voorkomen dat de autonome ontwikkeling te gunstig wordt ingeschat.

9.2.11 Inspreker stelt dat zolang de verwachte achtergronddepositie en de van bedrijven, landbouw en huishoudens afkomstige bedrijfseigen depositie groter is dan de kritische depositie van de Habitatgebieden blijft de milieukwaliteit verslechteren en worden de voor verzuring kwetsbare Habitattypen en -soorten bedreigd in hun voortbestaan. In combinatie met de belasting afkomstig van het verkeer kunnen daarom significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura2000 gebieden (met name Veluwe) niet worden uitgesloten. Uit het TNO-rapport (Emissiefactoren van licht wegverkeer bij maximum snelheid van 130 km/uur op autosnelwegen) blijkt dat de emissie van NOx met 20% toeneemt en de emissie van NO2 met 22%. Ook in de toekomst blijkt uit het rapport dat de extra emissie van licht wegverkeer ten gevolge van de maximumsnelheid van 130 km/uur 20% hoger te zijn dan wanneer de maximumsnelheid 120 km/uur zou bedragen. Bovendien verwachten wij dat wanneer een hogere snelheid van 130 km/uur is toegestaan, dat ook vrachtverkeer gemiddeld harder mee zal gaan rijden met als gevolg een extra emissie. En mogelijk is sprake van verkeerde berekeningen van de bijdrage door diesilverkeer (sjoemelsoftware).

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.2.11

De stikstofbijdrage van de verhoging van de maximumsnelheid naar permanent 130 km/uur is meegenomen in het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Het PAS is in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses, die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses, waaronder de gebiedsanalyse Veluwe, is onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

Bij de berekening van stikstofdepositie is gebruik gemaakt van de officiële door de minister van Infrastructuur en Milieuvrijgegeven emissiefactoren, zie:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2015/03/16/emissiefactoren-voor-snelwegen-2015>. Deze zijn tot stand gekomen in de samenwerking tussen PBL, TNO en CBS.

Voor NOx neemt de uitstoot bij een maximumsnelheid van 130 km/h ten opzichte van 120 km/h met maximaal 14% toe in 2014 en die toename daalt tot 5% in 2030. Voor NO2 is dat 15% in 2014 en 5% in 2030. Dit is onder de aanname dat het verkeer uitsluitend uit licht verkeer bestaat. In de praktijk is de toename in emissie altijd kleiner omdat het vrachtverkeer in belangrijke mate bijdraagt aan de verkeersintensiteit en dominant bijdraagt aan de emissie. Een vrachtvoertuig stoot nu eenmaal meer uit dan een personenauto. Bovendien verandert de maximumsnelheid voor vrachtauto's niet en mogen vrachtauto's ook geen 130 km/h rijden.

Ter verduidelijking is onderstaand een rekenvoorbeeld uitgewerkt voor een snelweg met 20% zwaar vrachtverkeer en 80% lichtverkeer in het jaar 2015. Dit is om inzichtelijk te maken met hoeveel procent de stikstofemissie toeneemt door een snelheidsverhoging van 120 naar 130 km/uur. Het aantal passerende voertuigen bedraagt 100.000 per dag en er is gebruik gemaakt van de emissiefactoren die in maart 2015 door het ministerie van Infrastructuur en Milieuzijn gepubliceerd.

Stikstofemissie bij 120 km/h:

20% zwaar vrachtverkeer en 80% licht in 2015 bij 120 km/h is: $80\% \times Int \times 0,419 + 20\% \times Int \times 3,247 = Int \times 0,985$

Stikstofemissie bij 130 km/h:

20% zwaar vrachtverkeer en 80% licht in 2015 bij 130 km/h is: $80\% \times Int \times 0,476 + 20\% \times Int \times 3,247 = Int \times 1,030$

De toename van stikstofemissie door een verhoging in rijnsnelheid van 130 ten opzichte van 120 km/h is dan $(1,030/0,985 - 1) \times 100\% = 4,6\%$.

Let wel: dit is een worst-case, de gemiddelde snelheid op de wegtrajecten bij onderhavig verkeersbesluit neemt toe met 2 tot 3 km/h.

Met betrekking tot de door inspreker gemaakte opmerking over de 'sjoemelsoftware' verwijs ik naar mijn reactie onder paragraaf 8.3.

9.3- Nationaal Landschap Arkemheen

9.3.1 Insprekers zijn van mening dat de cumulatie/combinatie toets van effecten zoals vereist in de Natuurbeschermingswet en Habitatrichtlijn niet op de juiste wijze zijn uitgevoerd.

Insprekers

105, 112, 148, 183

Reactie 9.3.1

Bij de totstandkoming van het ontwerp-verkeersbesluit is de Natuurbeschermingswet '98 (waarin de Habitatrichtlijn is geïmplementeerd) in acht genomen. Uit de natuurtoets N-2000 Arkemheen blijkt dat effecten van geluid en stikstofdepositie evenals andere effecten naar aanleiding van de snelheidsverhoging op voorhand uitgesloten kunnen worden. Derhalve zijn deze effecten niet gecumuleerd.

9.3.2 Het effect van fijnstof op kwalificerende soorten en overige soorten is volgens inspreker niet onderzocht.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.3.2

Fijnstof heeft geen nadelige invloed op vegetatie tenzij de concentratie en depositie zo hoog zijn dat blad- of bloemoppervlak wordt bedekt door een laagje waardoor het zonlicht wordt afgeschermd en huidmondjes dichtslibben. Dat kan alleen bij uitermate hoge stofconcentraties gebeuren, zoals bij ondergrondse mijnbouw en hoogovens zonder afgasbehandeling. De concentratie afkomstig van voertuigemissies blijft daar ver onder.

9.3.3 Het effect van geluid op conditie en broedsucces van kwalificerende soorten en weidevogels is niet onderzocht.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.3.3

Het Natura 2000-gebied Arkemheen is niet aangewezen voor broedvogels. Effecten op het broedsucces zijn daarom niet onderzocht. Dit gebied is alleen aangewezen voor de niet-broedvogelsoorten smient en kleine zwaan. Arkemheen heeft een foerageerfunctie voor deze soorten. Voor zover bekend zijn smient en kleine zwaan niet gevoelig voor verkeersgeluid bij het foerageren. Een negatief effect op de conditie van de vogels alsmede de intandhouding van de populatie is daarom niet aan de orde.

9.3.4 De gevolgen (van geluid) voor soorten bij de snelheidsverhoging op de korte termijn zijn volgens insprekers niet onderzocht, noch is gekeken naar de gevolgen voor soorten bij het uitblijven van de snelheidsverhoging op langere termijn.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.3.4

Ten aanzien van de effecten van geluid is gekeken naar:

- 2016 huidige situatie (jaar van verkeersbesluit);
- 2026 toekomstige situatie met verhoging van maximumsnelheid.

Hiermee is gekozen voor een worst case benadering waarbij de effecten van de autonome toename van verkeer tot 2026 zijn meegenomen. Op de korte termijn is de verkeersintensiteit lager dan in 2026 en daarmee ook de geluidproductie. Aangezien significante verstoring door geluid op de langere termijn is uitgesloten is dat zeker het geval voor de korte termijn. Ten aanzien van Arkemheen geldt verder dat de aangewezen niet-broedvogelsoorten niet gevoelig zijn voor verkeersgeluid. Het is daarbij dus niet relevant om de gevolgen van het uitblijven van de snelheidsverhoging op de lange termijn inzichtelijk te maken.

De autonome situatie zonder verhoging van de maximum snelheid is inderdaad niet onderzocht omdat er voor is gekozen om de gevolgen van de autonome toename aan verkeer mee te nemen in de effectbeoordeling van verkeersgeluid.

9.3.5 Inspreker geeft aan dat het effect op mogelijke toename van verkeersslachtoffers van kwalificerende soorten en overige soorten niet onderzocht is.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.3.5

De Nederlandse autosnelwegen vormen bij de huidige snelheid en intensiteit al een absolute barrière voor grondgebonden dieren, uitgezonderd ecoducten, tunnels en andere faunavoorzieningen. Voor dieren die zich in de huidige situatie op de snelweg begeven of op autohoogte overvliegen geldt dat ze een aanzienlijk risico lopen om te worden aangereden. De verhoging van maximumsnelheid brengt hier geen verandering in. De kwalificerende soorten van het Natura 2000-gebied Arkemheen (kleine zwaan en smient) passeren snelwegen in de regel ook op voldoende hoogte om niet aangereden te worden. Een snelheidsverhoging maakt het risico op verkeersslachtoffers onder deze soorten niet wezenlijk groter.

9.4- Nationaal Landschap de Veluwe

9.4.1 Insprekers zijn van mening dat de cumulatie toets van effecten (opgenomen in paragraaf 8.5 van de natuurtoets) zoals vereist in de Natuurbeschermingswet en Habitatrictlijn onvoldoende is uitgevoerd. Er zijn vele ontwikkelingen gaande in de nabijheid van de Veluwe waarbij de cumulatietoets eveneens buiten beeld is gebleven.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.4.1

Bij de totstandkoming van de ontwerp-verkeersbesluiten is de Natuurbeschermingswet 1998 (waarin de Habitatrictlijn is geïmplementeerd) in acht genomen. Naast de cumulatieve aspecten van geluid is eveneens rekening gehouden met cumulatieve aspecten van stikstof. De snelheidsverhoging is onderdeel van het Programma Aanpak Stikstof (hierna: PAS). In het PAS is rekening gehouden met de cumulatieve bijdragen van alle emissiebronnen in Nederland en het buitenland, gebaseerd op een scenario van hoge economische groei en vaststaand en voorgenomen beleid.

9.4.2 In de natuurtoets wordt geconcludeerd dat verkeersgeluid geen belemmerende factor vormt voor de eventuele hervestiging van de duinpieper en dat derhalve aantasting van de instandhoudingsdoelstelling als gevolg van een eventuele toename van verkeersgeluid als gevolg van 130 km/h is uit te sluiten. Ook dit is niet in cumulatie getoetst. Er is wel degelijk sprake van toename van verstoring van het leefgebied van de duinpieper.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.4.2

Voor alle Natura 2000-gebieden waarbij sprake is van een verdere verschuiving van natuur relevante geluidcontouren in het gebied is een cumulatieonderzoek uitgevoerd. De effectbeoordeling voor de duinpieper is in de bij het Verkeersbesluit gevoegde natuurtoets voor de Veluwe verder aangescherpt.

9.4.3 Het effect vanwege toename van fijnstof op voorkomende flora en fauna zijn volgens inspreker niet onderzocht.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.4.3

Fijnstof heeft geen nadelige invloed op vegetatie tenzij de concentratie en depositie zo hoog zijn dat blad- of bloemoppervlak wordt bedekt door een laagje waardoor het zonlicht wordt afgeschermd en huidmondjes dichtslibben. Dat kan alleen bij uitermate hoge stofconcentraties gebeuren, zoals bij ondergrondse mijnbouw en hoogovens zonder afgasbehandeling. De concentratie afkomstig van voertuigemissies blijft daar ver onder.

9.4.4 In de natuurtoets wordt gesteld dat ten opzichte van de huidige situatie in 2026 met een permanente snelheidsverhoging op de A1, A28 en A50 naar 130 km/h de toename van het oppervlak met een geluidbelasting boven 42 dB(A) slechts 1,3% van het gehele Natura2000 gebied is. Volgens inspreker wordt de verkeerde vergelijking gemaakt. Er moet uitgegaan worden van de situatie in 2016 met een snelheid van 130 km/h en de daardoor direct veroorzaakte gevolgen op Natura 2000 van het besluit, kortom het verstoord areaal. Los van het feit dat 1,3% ook al te veel is, is deze veel groter dan 1,3%. De gevolgen van het uitblijven van de snelheidsverhoging op langere termijn zijn niet onderzocht, net zo min als de gevolg voor soorten op korte termijn bij snelheidsverhoging.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.4.4

Ten aanzien van de effecten van geluid is gekeken naar:

- 2016 huidige situatie (jaar van verkeersbesluit);
- 2026 toekomstige situatie met verhoging van maximumsnelheid.

Hiermee is gekozen voor een worst case benadering waarbij de effecten van de autonome toename van verkeer tot 2026 zijn meegenomen, evenals de effecten van de snelheidsverhoging. Op de korte termijn is de verkeersintensiteit lager dan in 2026 en daarmee ook de geluidproductie. Het areaal dat op grond van de ligging van de 42dB(A) contour potentieel verstoord wordt, is op de korte termijn dan ook kleiner dan de genoemde 1,3% van de Veluwe. Op de lange termijn is slechts een deel van dit potentieel verstoord areaal toe te schrijven aan de snelheidsverhoging naar 130km/u. In feite is de toename aan verstoord areaal grotendeels een gevolg van de autonome toename van het verkeer, maar dit onderscheid is in de natuurtoets verder niet inzichtelijk gemaakt. Aangezien significante verstoring door verkeersgeluid, inclusief de snelheidsverhoging, op de duinpieper op de langere termijn is uitgesloten is dat zeker het geval voor de korte termijn. De effectbeoordeling voor de duinpieper en van een aantal andere soorten is in de bij het Verkeersbesluit gevoegde natuurtoetsen verder aangescherpt.

9.4.5 Er heeft volgens inspreker geen onderzoek naar de gevolgen van toename van stikstof op de instandhoudingsdoelstellingen plaatsgevonden. Er is niet gekeken naar cumulatie van versturende factoren als geluid, verschuiving en plaatselijke toename recreatiedruk mogelijke toename in aanrijdingen, uitbreiding veestapel en overige plannen. Ook heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar effecten op stikstofgevoelige natuur buiten de Natura2000 gebieden, waaronder ook begrepen de beekdalen en kwelzones.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.4.5

Bij de totstandkoming van de ontwerp-verkeersbesluiten is de Natuurbeschermingswet '98 in acht genomen. De natuurtoets Veluwe vermeldt dat de stikstofbijdrage van de snelheidsverhoging naar permanent 130 km/h onderdeel is van het PAS. Het PAS is in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses, die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses, waaronder de gebiedsanalyse Veluwe, is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, het gebruik van de depositieruimte, met inbegrip van de verhoging van de maximumsnelheid, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leef-gebieden van de soorten niet zal aantasten. Onderzoek naar effecten op stikstofgevoelige natuur buiten de Natura-2000 gebieden heeft plaatsgevonden in beschermde natuurmonumenten. Voor zover de beekdalen en kwelzones geen onderdeel uitmaken van Natura 2000-gebieden of beschermde natuurmonumenten is er geen wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhogingen vergt en derhalve kan een beoordeling van stikstofeffecten van de snelheidsverhogingen op deze gebieden achterwege blijven.

9.4.6 De natuurtoets geeft aan dat voor zover bekend, geen onderzoek gedaan is naar effecten van verkeersgeluid op vissen en dat op grond van de fysica van geluid significante verstoring van vissen door verkeersgeluid valt uit te sluiten. Hierbij is volgens inspreker echter niet gekeken naar de mogelijkheid dat grotere snelheden van verkeer kunnen leiden tot grotere mate van trillingen, zeker ook bij zwaarder verkeer. Effecten door trillingen op vissen kunnen daarom niet op voorhand worden uitgesloten.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.4.6

De verhoging van de maximumsnelheid heeft geen betrekking op zwaarder verkeer. Alleen het lichte verkeer mag harder gaan rijden. De productie van trillingen vanuit zwaarder verkeer verandert daarom ook niet ten gevolge van het verkeersbesluit. Een wezenlijke verandering in de emissie van trillingen ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid voor licht verkeer kan uitgesloten worden. De voornaamste oorzaak van trillingen bij wegverkeer is namelijk de aanwezigheid van wegoneffenheden die ervoor zorgen dat een voertuig (met name zwaarder wegverkeer zoals een vrachtwagen) dynamisch geëxciteerd wordt. Een snelheidsverhoging voor licht wegverkeer zoals personenauto's zal op een vlakke geasfalteerde weg niet tot een wezenlijke verandering in het trillingsniveau buiten de eerste meters vanaf de weg leiden.

Lombaert, G. et al, 2009. Trillingen in de omgeving ten gevolge van wegverkeer. Universiteit van Leuven, Departement Burgerlijke Bouwkunde, Afdeling Bouwmechanica.

Significante verstoring van vissen door trillingen ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid is daarom eveneens uitgesloten.

9.4.7 De natuurtoets stelt dat, aangezien de meervleermuis foerageert met behulp van echolocatie en niet passief luistert naar prooidieren, deze soort waarschijnlijk minder gevoelig is voor geluid dan de valse vleermuis. Volgens inspreker berust deze bevinding zich niet op een wetenschappelijke bewijsvoering. Verder is wat betreft het vleermuisonderzoek alleen gekeken naar rustplaatsen en foerageergebieden. Niet duidelijk is wat mogelijke effecten zijn op vaste migratieroutes van vleermuizen. De soort vliegt zelfs komend vanaf de Veluwe naar de randmeren toe.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.4.7

Door Schaub et al (2008) is onderzoek gedaan naar de effecten van (verkeers)geluid op het foerageergedrag van vleermuizen.

Schaub, A, Ostwald, J & B.M. Siemers, 2008. Foraging bats avoid noise. Journal of Experimental Biology.

Uit het onderzoek komt naar voren dat geluidverstoring door wegverkeer met name relevant is voor vleermuissoorten die luisteren naar het geluid dat hun prooidieren maken. Een van die soorten is de valse vleermuis die onder meer foerageert op loopkevers. Maar ook soorten als gewone en grijze grootoorvleermuis en bechsteins vleermuis foerageren op dagactieve insecten die ze op gehoor vangen. De meeste vleermuissoorten, waaronder de meervleermuis, foerageren echter aan de hand van echolocatie waarbij prooien aan de hand van ultrasone geluidsgolven worden gedetecteerd. Het verstoren van de ultrasone echolocatie van vleermuizen door verkeersgeluid is niet aannemelijk aangezien de frequentie van verkeersgeluid zich niet in de ultrasone frequenties bevinden die vleermuizen gebruiken voor hun echolocatie. De effectbeoordeling van de meervleermuis is in de bij het Verkeersbesluit gevoegde natuurtoetsen verder aangescherpt.

Ten aanzien van vaste migratieroutes geldt dat meervleermuizen veelal gebruik maken van lijnvormige landschapsstructuren zoals watergangen, houtwallen, bomerijen etc. Snelwegen worden daarbij voornamelijk gepasseerd via kunstwerken (bruggen, duikers, viaducten, etc). Tijdens hun vlucht oriënteren ze zich door middel van echolocatie. Een verhoging van de maximumsnelheid van het wegverkeer heeft geen invloed op de passeerbaarheid van snelwegen via kunstwerken. Derhalve is op dit aspect niet nader ingegaan in de natuurtoets.

9.4.8 Het vliegend hert is afhankelijk van oude eikenbossen (H1083). Dit habitatype is gevoelig voor extra stikstofbelasting. Effecten op de instandhoudingsdoelstelling voor het vliegend hert kunnen volgens inspreker niet worden uitgesloten.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.4.8

De stikstofbijdrage van de snelheidsverhoging naar permanent 130 km/h is meegenomen in het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Het PAS is in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses, die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses, waaronder de gebiedsanalyse Veluwe, is

onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten. In de gebiedsanalyse Veluwe is ook gekeken naar effecten van stikstofdepositie op Oude Eikenbossen en de soorten die daarvan afhankelijk zijn, zoals het vliegend hert. Het PAS borgt dat de noodzakelijk maatregelen worden getroffen om negatieve effecten van stikstofdepositie op Oude Eikenbossen en het vliegend hert te voorkomen. Zie verder paragraaf 8.4 uit de natuurtoets voor PAS-gebieden welke is gepubliceerd bij het verkeersbesluit.

9.4.9 Volgens insprekers wordt gesteld dat uit onderzoek van Bureau Waardenburg (2008) en Alterra-Savan (2006) zou blijken dat voor dit Natura 2000-gebied geldt dat voor de meeste soorten verkeerslawaaï in de huidige situatie geen knelpunt vormt voor het halen van de instandhoudingsdoelstellingen. Echter, hierbij is geen rekening gehouden met cumulatie en is effect van geluid op broedsucces en conditie van vogels over de langere termijn niet onderzocht, evenals effect op het leefgebied als gevolg van cumulerende stikstofbelasting. Een toename van verkeerslawaaï en stikstofbelasting kan dus tot nieuwe knelpunten leiden. Instandhoudingsdoelstellingen van bijvoorbeeld de zwarte specht en duinpieper zijn al omlaag gebracht. Toename van verkeersnelheden kan ook leiden tot toenames in botsingen met vogels.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.4.9

In het onderzoek van Alterra-SOVON (2006) is rekening gehouden met de cumulatieve geluidproductie van alle infrastructuur (wegen, autosnelwegen en spoorwegen). Ook in de natuurtoetsen voor de invoering van 130km/h is gekeken naar cumulatie met andere plannen of projecten. In paragraaf 8.4 van de natuurtoets voor de PAS-gebieden is het cumulatieveonderzoek voor Natura 2000-gebied Veluwe beschreven. In deze natuurtoets is ook gekeken naar de mogelijke effecten van verkeersgeluid op de langere termijn (tot 2026), zie ook mijn reactie onder 9.3.4/9.4.4.

9.4.10 Er wordt een onderschatting gemaakt van de omgevingseffecten door niet te kijken naar de directe gevolgen van het besluit in 2016 en de 10 jaar daarop volgend. De daadwerkelijke toenames van oppervlak met een geluidsbelasting van meer dan 42 dB(A) is veel groter dan 1,3%, en datzelfde geldt voor de waarde van 47 dB(A). Een significante verslechtering kan niet worden uitgesloten gelet op de instandhoudingsdoelstellingen. Onderzoek naar effecten op conditie en broedsucces van vogelsoorten is niet uitgevoerd. Bovendien zijn de gevolgen voor gevoelige habitats, waar ook kwalificerende soorten gebruik van maken, als gevolg van toename van de stikstofbelasting direct van toepassing, te meer daar de kritische achtergrond depositieniveau 's nog geruime tijd wordt overschreden en stikstof doorcumuleert in de bodem. Het voornemen staat volgens insprekers op gespannen voet met artikel6 lid 2 Habitatrichtlijn.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.4.10

Ten aanzien van geluid, zie mijn reactie onder 9.3.4/9.4.4.

Ten aanzien van stikstofdepositie: De stikstofbijdrage van de verhoging van de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h is meegenomen in het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Het PAS is in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses, die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses, waaronder de gebiedsanalyse Veluwe, is onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten. In de gebiedsanalyse Veluwe is ook gekeken naar effecten van stikstofdepositie op duinpieper en zwarte specht. Het PAS borgt dat de noodzakelijk maatregelen worden getroffen om negatieve effecten van stikstofdepositie op alle aangewezen soorten en habitattypen voorkomen wordt. Dit geldt ook voor het leefgebied van de zwarte specht en duinpieper. Zie verder paragraaf 8.4 uit de natuurtoets voor PAS-gebieden welke is gepubliceerd bij het ontwerp verkeersbesluit

9.4.11 Er is volgens insprekers sprake van verslechtering van het leefgebied voor overige soorten zoals weidevogels, Flora en Faunawetsoorten, die in de omgeving van betrokken tracés hun leefgebied hebben zowel binnen als buiten de Natura2000 gebieden. Onderzoek naar deze effecten lijkt niet te zijn uitgevoerd. De situatie met betrekking tot de weidevogelstand is ernstig. Daarom is het van belang dat nieuwe verstoringen worden uitgesloten en juist maatregelen worden genomen omgevingscondities van weidevogels te verbeteren. Bekend is dat snelwegen effect hebben op het broedgedrag van weidevogels, zie ook <http://www.vos-eo.nl/Nieuws/faunabeheer>

Inspreker

105, 112, 148, 183

Reactie 9.4.11

Gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB(A)) als gevolg van dit ontwerp-verkeersbesluit 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 verhogingen van de maximumsnelheid vergt en derhalve kan een beoordeling van effecten van de snelheidsverhogingen op deze gebieden achterwege blijven. Hierbij verdient opmerking dat gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB(A)) als gevolg van de verhogingen van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten.

9.4.12 In cumulatieve zin is volgens inspreker geen rekening gehouden met het mogelijk opschuiven van de recreatiezonering verder de Veluwe in. Daar waar de geluidbelasting als gevolg van het beleidsvoornemen gaat toenemen, kan niet uitgesloten worden dat mensen die de Veluwe bezoeken vanwege ruimte en rust verder het gebied in trekken om het verkeergeroei van de snelwegen te ontlopen. Hierdoor kan dus een toename van de verstoringgraad optreden in leefgebieden van vogels maar ook van andere kwalificerende soorten en van habitats (o.a. betreding), ook verder van de snelwegen af. De figuren 8.3 t/m 8.13

(Natuurtoetsen 130km/h, Beoordeling mogelijk (significante) effecten op Nederlandse Natura 2000-gebieden, waarop het Programma Aanpak Stikstof van toepassing is) tonen aan dat tal van dag- en recreatieterreinen binnen de geluidcontouren liggen. Recreatieondernemers kunnen te maken krijgen met terugval in vraag naar voorzieningen en accommodatie en de druk om in de overige rustige Veluwe te gaan bouwen met nieuwe dag- en verblijfsrecreatievoorzieningen neemt mogelijk toe. Dit terwijl het beleid de afgelopen jaren is geweest om ten behoeve van die rust de recreatie zoveel mogelijk te zoneren aan de randen van de Veluwe. In het voornemen is naar onze mening dan ook ten onrechte geen rekening gehouden met de cumulatieve werking die uit kan gaan vanuit een verstoorte recreatiesector en verstoord recreatiegedrag.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.4.12

Er is cumulatieonderzoek uitgevoerd conform de richtlijnen van de Natuurbeschermingswet. Voor de Veluwe zijn hierbij geen plannen of projecten naar voren gekomen die in cumulatie met de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen tot significante verstoring kunnen leiden (zie paragraaf 8.5 van de natuurtoets voor de PAS-gebieden). Zo blijkt uit de beschikbare informatie niet dat er sprake is van plannen of projecten voor nieuwe recreatievoorzieningen in thans rustige gebieden. Overigens leidt de verhoging van de maximum snelheid op autosnelwegen slechts tot een zeer geringe toename in geluidbelasting (minder dan 1 dB). Dit is niet hoorbaar voor mensen. Het vermijden van bepaalde gebieden vanwege de verhoging van de maximum snelheid op autosnelwegen rond de Veluwe is daarom niet aan de orde.

9.5- Veluwe Randmeren

9.5.1 Insprekers zijn van mening dat de cumulatie/combinatie toets van effecten zoals vereist in de Natuurbeschermingswet en Habitatrichtlijn niet op de juiste wijze zijn uitgevoerd.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.5.1

Uit bijlage 3 van het PAS programma blijkt dat Natura 2000 gebied Veluwerandmeren niet in het PAS is opgenomen omdat er geen instandhoudingsdoelstellingen zijn voor stikstofgevoelige habitattypen of soorten met stikstofgevoelig leefgebied. Effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie door de snelheidsverhoging zijn op voorhand uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie wordt derhalve niet nader onderzocht. Cumulatie van geluidverstoring is in Natura 2000-gebied Veluwerandmeren niet nader onderzocht aangezien uit de natuurtoets blijkt dat de verhoging van de maximum snelheid op de A28 geen effect heeft op de aangewezen geluidgevoelige soorten (zie paragraaf 4.3 van de natuurtoets Veluwerandmeren). Er is dan ook geen sprake van cumulatie met effecten van andere plannen of projecten. Overigens blijkt uit de bij ons bekende informatie dat er geen plannen of projecten zijn vergund, maar nog niet zijn uitgevoerd, die tot een toename aan geluidbelasting in het Natura 2000-gebied leiden

9.5.2 Het effect van fijnstof op kwalificerende soorten en overige soorten is volgens inspreker niet onderzocht.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.5.2

Fijnstof heeft geen nadelige invloed op vegetatie tenzij de concentratie en depositie zo hoog zijn dat blad- of bloemoppervlak wordt bedekt door een laagje waardoor het zonlicht wordt afgeschermd en huidmondjes dichtslibben. Dat kan alleen bij uitermate hoge stofconcentraties gebeuren, zoals bij ondergrondse mijnbouw en hoogovens zonder afgasbehandeling. De concentratie afkomstig van voertuigemissies blijft daar ver onder.

9.5.3 Het effect van geluid op conditie en broedsucces van kwalificerende soorten en weidevogels is niet onderzocht.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.5.3

Effecten op broedvogels en andere geluidgevoelige soorten zijn wel degelijk onderzocht, zie paragraaf 4.3 van de natuurtoets Veluwerandmeren welke is gepubliceerd bij verkeersbesluit. In paragraaf 3.3 van deze natuurtoets is de methodiek toegelicht en de wetenschappelijke onderbouwing daarvan. Uit de zienswijze blijkt niet wat hieraan onvolledig of onjuist zou kunnen zijn.

9.5.4 De gevolgen voor soorten bij de snelheidsverhoging op de korte termijn zijn niet onderzocht, noch is gekeken naar de gevolgen voor soorten bij het uitblijven van de snelheidsverhoging op langere termijn.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.5.4

Ten aanzien van de effecten van geluid is gekeken naar:

- 2016 huidige situatie (jaar van verkeersbesluit);
- 2026 toekomstige situatie met verhoging van de maximumsnelheid.

Hiermee is gekozen voor een worst case benadering waarbij de effecten van de autonome toename van verkeer tot 2026 zijn meegenomen. Op de korte termijn is de verkeersintensiteit lager dan in 2026 en daarmee ook de geluidproductie. Aangezien significante verstoring door geluid op de langere termijn is uitgesloten is dat zeker het geval voor de korte termijn.

De autonome situatie zonder verhoging van de maximumsnelheid is inderdaad niet onderzocht omdat er voor is gekozen om de gevolgen van de autonome toename aan verkeer mee te nemen in de effectbeoordeling van verkeersgeluid.

9.5.5 Inspreker geeft aan dat het effect op mogelijke toename van verkeersslachtoffers van kwalificerende soorten en overige soorten niet onderzocht is.

Inspreker
105, 112, 148, 183

Reactie 9.5.5

De Nederlandse autosnelwegen vormen bij de huidige snelheid en intensiteit al een absolute barrière voor grondgebonden zoogdieren. Alleen bij ecoducten, tunnels en andere faunavoorzieningen kunnen zij de weg oversteken. Voor dieren die zich op de snelweg begeven of op autohoogte vliegen geldt dat ze een aanzienlijk risico lopen om te worden aangereden. De verhoging van de maximumsnelheid brengt hier geen verandering in. De kwalificerende vogelsoorten van het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren passeren snelwegen in de regel ook op voldoende hoogte om niet aangereden te worden. Een verhoging van de maximumsnelheid maakt het risico op verkeersslachtoffers onder deze soorten niet wezenlijk groter. Van de kwalificerende habitatsoorten (kleine modderkruiper, rivierdonderpad en meervleermuis) is alleen de meervleermuis in staat om een snelweg over te steken. Meervleermuizen doen dit niet random maar maken veelal gebruik van kunstwerken zoals bruggen, duikers en viaducten om een snelweg te passeren. Een verhoging van de maximumsnelheid maakt het risico op verkeersslachtoffers onder deze soort niet wezenlijk groter.

9.5.6 Volgens inspreker zijn de gevolgen op de waterkwaliteit en daarin voorkomende flora en fauna (habitats en leefgebieden) niet onderzocht.

Inspreker

105, 112, 148, 183

Reactie 9.5.6

De verhoging van de maximumsnelheid kan mogelijk invloed hebben op de waterkwaliteit in habitats of leefgebieden van soorten vanwege een toename aan stikstofdepositie. De effecten van stikstofdepositie inclusief aquatische habitats zijn in zijn geheel beschreven en beoordeeld in de passende beoordeling van het Programma Aanpak Stikstof.

10- Overige zienswijzen

Zienswijze 1

Inspreker meent dat dit verkeersbesluit de beloften van Ministeries, Europese Commissie, parlement en regering om te streven naar natuurbehoud, duurzaamheid en de bevordering der volksgezondheid (conform art. 22 Grondwet) volkomen belachelijk maakt en het zal het vertrouwen in politici en de belastingmoraal verder ondermijnen.

Reactie

Aan de door u bedoelde beloften wordt op andere wijzen invulling gegeven. De geringe verhoging van de maximumsnelheid heeft voor de diverse beleidsdoelstellingen weinig betekenis. Daar komt bij dat motorvoertuigen steeds schoner en stiller worden.

Zienswijze 1

Een ander probleem is dat de kosten van dit ontwerp-besluit worden afgewenteld op de belastingbetaler. De staatsschuld is nu reeds meer dan 470 miljard EURO en zal stijgen bij voornoemde besluit. Kosten-effectief denken blijkt bij de meerderheid der Ministeries een volkomen onbekend begrip. Het is de vraag of een instantie die meedeed aan de koop (ad 11 miljard EURO) van een trein die niet kon rijden (de Fyra) wezenlijk langer dan nul seconden serieus wordt genomen door haar salarisfinanciers, zoals ondergetekende.

Reactie

Het is niet geheel duidelijk waar inspreker op doelt. Voor zover u doelt op de kosten van dit project: het betreft weinig meer dan het aanpassen van de bebording. De daarmee gemoeide gelden staan niet in verhouding tot de door u genoemde bedragen.

Zienswijze 2

Inspreker stelt dat over het hoofd is gezien dat de A2 een aantoonbare aanslag is op zijn gezondheid. Als daar nog bij komt dat bijna alle bruggen en viadukten komen te verdwijnen worden we in dit smalste stukje Nederland ook nog afgesloten van alle broodnodige groen!

Reactie

Zoals blijkt uit de onderzoeksrapporten zijn de negatieve effecten van de snelheidsverhoging zeer beperkt (zie de algemene reactie onder 3.1). In het kader van onderhavig verkeersbesluit verandert er niets aan de infrastructuur op en bij de A2.

Zienswijze 3

Inspreker vraagt zich af waarom de snelheidsverhoging op de A1 niet doorgetrokken wordt van Barneveld naar Hoevelaken? Inspreker rijdt vaak op dit stuk en de weg leent zich uitstekend voor 130, er zijn ook geen beschermde natuurgebieden naast de weg. Dit zorgt voor meer eenduidigheid aangezien bij Hoevelaken richting Eemnes de snelheid weer 130 wordt.

Reactie

Op de A1 Hoevelaken-Barneveld v.v. kan de maximumsnelheid niet worden verhoogd omdat verhoging daar niet past binnen de randvoorwaarden voor geluid.

Zienswijze 15

Het verkeersbesluit is niet nodig, als het Ministerie het openbaar vervoer wat beter regelde.

Reactie

Er is ook overheidsbeleid dat het gebruik van het openbaar vervoer stimuleert. Zie <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer>.

Zienswijze 34, 61

Door verhoging van de maximumsnelheid is er sprake van versnelde slijtage aan autobanden en daardoor vergroting van de plastic soup in het aquatisch milieu

Reactie

De redenering van inspreker klopt niet. Van banden afkomstig rubber belandt voor het overgrote deel in bermsloten. Bij de zuivering wordt het vervolgens uit het water gefilterd.

Zienswijze 42

Inspreker merkt op dat er een fout staat in een vraag op het digitale formulier: "Staan er naar uw menig onjuistheden in het ontwerpverkeersbesluit?", daar waar 'menig' staat, moet natuurlijk 'mening' staan.

Reactie

Dank voor de opmerkzaamheid. Het digitale formulier wordt/is verbeterd.

Zienswijze 42

Het wordt inspreker uit de stukken onvoldoende duidelijk wat de noodzaak is om de snelheid op de wegvakken A27 55,8 - 56,8-Re/57,1-Li en A28-Li 198,3 - 199,1 te verlagen van 120 naar 100 km/h. Voor wat betreft de A27 is er geen sprake van een onveilige situatie op het knooppunt Everdingen. De weg is kaarsrecht en overzichtelijk. Daarom lijkt het inspreker beter om de maximumsnelheid van 130 km/h voor beide rijbanen door te laten lopen tot 57,1. Waar in noordelijke richting (A27-Re) nog betoogd kan worden dat er sprake is van afbouw naar een lager regime, ontbreekt op de andere rijbaan iedere noodzaak tot een lagere snelheidslimiet. Aangezien in de praktijk blijkt dat ongeloofwaardige limieten niet zelden leiden tot agressief rijgedrag in de gebieden daarna, lijkt het inspreker voor de verkeersveiligheid niet wenselijk om dit weggedeelte onnodig terug te brengen naar 100km/h.

Reactie

In de huidige situatie is het zo dat op de A27 ten zuiden van knooppunt Everdingen en knooppunt Everdingen zelf een maximumsnelheid geldt van 120 km/h. Ten noorden van knooppunt Everdingen geldt een maximumsnelheid van 100 km/h. De snelheid op een deel van de A27 aan de zuidkant van knooppunt Everdingen wordt met het verkeersbesluit verhoogd naar 130 km/h. In het knooppunt zelf is deze snelheidsverhoging niet van toepassing (nog steeds 120 km/h). Ten noorden van knooppunt Everdingen blijft de maximumsnelheid 100 km/h.

Om nu te voorkomen dat de weggebruiker over een korte afstand wordt geconfronteerd met én 130 km/h (ten zuiden van het knooppunt), én 120 km/h (in het knooppunt), én 100 km/h (ten noorden van het knooppunt), is besloten om in het knooppunt de maximumsnelheid te verlagen van 120 km/h naar 100 km/h.

Dit geeft voor de weggebruiker een rustiger snelheidsbeeld (130 ten zuiden van het knooppunt; 100 in het knooppunt en ten noorden ervan).

Zienswijze 42

Inspreker meldt dat voor wat betreft de A28 de snelweg hier de stad uit gaat, zodoende lijkt het me juist wenselijk om het uitgaande verkeer zo snel mogelijk weg te voeren van het stedelijk gebied. Wat dat betreft kan de snelwegstatus (thans vanaf 199,7) beter al bij het verlaten van de bebouwde kom beginnen, te weten op de A28-Li vanaf 200,0. Hoewel vanaf dat punt de officiële snelheid in dat geval 130km/h is, duurt het nog wel een behoorlijk stuk voor die snelheid ook daadwerkelijk bereikt kan zijn. Aan de rij-praktijk verandert in dat geval niets, maar de bebording is wel een stuk rustiger, het snelheidsbeeld eenduidiger en de maximumsnelheid geloofwaardiger, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Reactie

Het A28 trajectdeel bij Groningen kan niet worden verhoogd naar 130 km/h vanwege geluid. Daarom is besloten over een klein deel van km 199,1 tot 198,3 richting Assen de maximumsnelheid te verlagen van de bestaande 120 km/h naar 100 km/h om hierdoor een extra snelheidswisseling over een kleine afstand van 800 meter een maximumsnelheid van 120 km/h te vermijden tussen een traject met 100 km/h (waar de snelheid vanwege geluid niet omhoog kan) en het traject vanaf km 198,3, waar de snelheid met onderhavig verkeersbesluit wordt verhoogd naar 130 km/h.

Zienswijze 43

Inspreker geeft aan dat de kosten voor het aanpassen van de wegenbeter gebruikt kunnen worden voor snelfietspaden zodat er minder auto's op de weg komen en de lucht schoner en de mensen meer in beweging en daardoor weer een kleiner gebruik van de gezondheidszorg = win, win, win.

Reactie

Er is ook overheidsbeleid dat het gebruik van de fiets stimuleert. Dat betreft onder meer fietsroutes langs wegen waar normaal vaak files staan. Zie <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets>.

Zienswijze 44

Insprekers geven aan dat het verhogen van de maximumsnelheid verhoging van stress geeft bij de bestuurders die dat weer ergens moeten afreageren (het creëren van een jachtige samenleving).

Reactie:

Ik heb begrip voor uw opmerking. Het instellen van een maximumsnelheid van 130 km/h op autosnelwegen wordt vooral de vrijheid van het wegverkeer beter gewaarborgd. Er is een groot draagvlak onder weggebruikers voor een maximumsnelheid van 130 km/h.

Zienswijze 55

Inspreker geeft schadelijke gevolgen aan: Kosten voor het aanpassen van de wegen. Veel wegen zijn nu niet geschikt voor hogere snelheden of voor dynamische snelheden. Sommige wegvakken moeten worden verbreed, in- en uitvoegstroken en wisselstroken verlengd. Voor trajecten met dynamische

snelheden moeten dure detectiesystemen en matrixborden worden geïnstalleerd.

Reactie

Bij de keuze van de wegvakken is gekeken naar de noodzakelijke aanpassingen. Er is geen sprake van de door inspreker aangegeven grootschalige aanpassingen aan de weg.

Zienswijze 55

Inspreker citeert een aantal experts:

*** Henk Meurs, hoogleraar ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit: "Als je op weg bent naar je werk, sta je vooral in de stad gewoon vast. Het aantal minuten op de snelweg is meestal heel beperkt. Dit is typisch een maatregel die leuk is voor de perceptie." Meurs denkt dat het verkeer per saldo juist trager zal worden. "Het verschil in snelheid tussen voertuigen wordt groter en dat betekent een chaotische verkeersstroom." Dat denkt ook onderzoeksbureau DTV.**

*** Adviesbureau M+P: de lawaaizones rondom snelwegen worden 20 procent groter.**

*** Hoogleraar transportbeleid Bert van Wee: "Kort samengevat betekent 130 km/uur meer ongevallen, hogere milieubelasting, meer files."**

*** Martin Kroon, oud-projectleider snelheid en rijgedrag van het ministerie VROM, noemt verhoging van de maximumsnelheid "dom en gevaarlijk".**

*** Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) kunnen de kosten om geluidhinder en verlies aan luchtkwaliteit te compenseren, in de periode tot 2020, oplopen tot enkele miljarden euro's.**

*** Het Korps landelijke politiediensten (KLPD) is bezorgd dat veel weggebruikers de grens van 137 kilometer per uur zullen gaan opzoeken.**

Reactie

In het rapport '*Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging*' van november 2011 zijn de onderzoeken beschreven, op basis waarvan op 1 september 2012 de wettelijke maximumsnelheid verhoogd is van 120 km/h naar 130 km/h. Voor onderhavig verkeersbesluit zijn aanvullende, meer trajectspecifieke, onderzoeken uitgevoerd.

De door u aangehaalde opinies vormen voor mij onvoldoende aanleiding om te twijfelen aan de betrouwbaarheid van de onderzoeksrapporten, die aan het ontwerpbesluit ten grondslag liggen.

Zienswijze 61

Inspreker geeft aan dat het stimuleren van autoverkeer dient te veranderen in ontmoedigen van autoverkeer.

Reactie

Er is ook overheidsbeleid dat het gebruik van het openbaar vervoer stimuleert. Zie <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer>.

Zienswijze 63

Inspreker stelt dat de maximumsnelheid betrekking heeft op personenvervoer in personenwagens of op motoren, of goederenvervoer in transportbusjes die tot aan de maximale snelheid mogen rijden. Recreatief personenvervoer is per definitie recreatief van aard, en daarvoor hoeft voor inspreker een maximale snelheid niet verhoogd te worden. Men kiest er immers voor om deels of geheel te gaan recreëren in een auto.

Reactie

Het is juridisch en praktisch niet mogelijk een onderscheid te maken tussen recreatief en zakelijk verkeer.

Zienswijze 66

Volgens inspreker staan er onjuistheden in het ontwerp-verkeersbesluit, zijn er zaken over het hoofd gezien en ondervindt hij schadelijke gevolgen van de plannen. Dit heeft geen verdere uitleg.

Reactie

Ik hoop dat u uit deze nota van antwoord kunt opmaken dat het ontwerpbesluit geen onjuistheden bevat. Verder blijkt uit de onderzoeksrapporten dat de negatieve effecten van de snelheidsverhoging zeer beperkt zijn.

Zienswijze 70

Inspreker geeft aan dat de echte anarchist op de snelweg alleen maar tot andere gedachten te brengen is door een stevig ongeluk waarbij het te hopen is dat hij alleen maar zichzelf in de vernieling rijdt. Nee, het gaat juist om de 'brave' automobilist die gewoon net iets te hard rijdt. De automobilist die al lang 130 kilometer rijdt in plaats van 120 kilometer. Die gaat nu bij 130 kilometer straks 140 kilometer rijden. Gewoon een paar procent over de limiet. Inspreker denkt op de korte termijn geconfronteerd te worden met het rijgedrag van mijn medeautomobilist.

Reactie:

Deze observatie heeft niet zozeer van doen met de geldende maximumsnelheid, als wel met de handhaving van maximumsnelheden en het rijgedrag van sommige automobilisten. Dat heeft niets van doen met onderhavig verkeersbesluit.

Zienswijze 91

Inspreker signaleert bij de A2 ter hoogte van Maastricht een bijzondere situatie door de afstand naar de eerste bewoning (ongeveer 100 meter) en (de aanleg van) de Willem-Alexandertunnel in Maastricht. Verder is geen rekening gehouden met de lengte van het traject van de A2 tussen Belgische grens en Maastricht.

Reactie

Het werk aan de Willem-Alexandertunnel in Maastricht eindigt bij km 263,6 in zuidelijke richting. In noordelijke richting begint het werk op 263,3. De snelheid die vanaf dat punt geldt is 50 km/h. Ter hoogte van km 264,4 geldt nu een snelheid van 90 km/h om een geleidelijke snelheidsafname te bewerkstelligen. Deze situatie zal blijven bestaan voor de duur van de bouw van de Willem Alexandertunnel. Verkeersbesluit RWS/DLB-2011/6082 blijft onverkort van kracht. In het onderhavige ontwerp-verkeersbesluit staat nu voor beide richting km 263,3. Dit zal worden aangepast in km 264,4 (L) en km 263,6 (R). Het betreft na correctie van de kilometering een traject van 9,2 km, respectievelijk 8,4 km in zuidelijke respectievelijk noordelijke rijrichtingen op de A2.

Zienswijze 104

Insprekers verwachten tevens geluidsproblemen voor het woonwagencentrum aan de Terraweg. Insprekers vragen inzicht in deze berekening. Insprekers verwachten dat u met één leeflaag gerekend heeft. Insprekers zijn van mening dat u gezien het ontbreken van bouwregels in

het vigerende bestemmingsplan met meer leeflagen dient te rekenen. Immers bij het ontbreken van bouwregels in een bestemmingsplan, wordt teruggevallen op de Bouwverordening. Hierin is opgenomen dat een gebouw een maximale bouwhoogte van 15 meter mag hebben. Eventueel te treffen maatregelen zullen door een hogere berekende geluidbelasting immers zwaarder moeten zijn.

Reactie:

Met onderhavig verkeersbesluit worden de geluidproductieplafonds niet overschreden. Er is dan ook geen noodzaak om een akoestisch onderzoek op woningniveau uit te voeren. Dit is daarom ook niet gebeurd. Zie ook mijn algemene reactie onder paragraaf 7.1.

Zienswijze 142

Inspreker is van mening dat de verhoging van de maximale snelheid een sterk elitaire maatregel is dat de zwakkere, minderjarige, ouderen, gehandicapten en minder kapitaalkrachtige burgers benadeeld. Het schaad zodoende het gelijkheids- en/of anti-discriminatiebeginsel. Inspreker ziet grote verschillen in de verdeling van rijbewijzen, gemotoriseerde voertuigen, en voertuigen die daadwerkelijk op comfortabele wijze snelheden boven de 120 km/h aankunnen. Deze distributie verschilt op basis van leeftijd, geslacht, ethniciteit of inkomen. Bovendien komt het effectief gebruik maken van de nieuwe maximale snelheid met een aanzienlijke kost, daar het brandstofverbruik sneller stijgt dan de daadwerkelijke snelheid. Er zijn grote verschillen in de mogelijkheden om van deze maatregel te profiteren.

Reactie

Het snelhedenbeleid staat voor de rijksoverheid los van het bestrijden van sociale ongelijkheid.

Zienswijze 142

Daar de combinatie van keuzes door verschillende overheden wordt inspreker, samen met vele anderen, op den duur gedwongen tot de aanschaf van een auto. Daar zijn aanzienlijke kosten mee gemoeid.

Reactie

Er is ook overheidsbeleid dat het gebruik van het openbaar vervoer stimuleert. Zie <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer>.

Zienswijze 163

Inspreker geeft aan dat de benzine- en dieselprijzen op dit moment uitzonderlijk laag zijn, en toch is iedereen die minder dan modaal verdient bij een snelheid van 130 km/h niet eerder op zijn bestemming. De verwachting is dat de prijs volgend jaar weer zal gaan stijgen. In het recente verleden was de benzineprijs trouwens twee keer zo hoog als nu, en het is niet ondenkbeeldig dat deze situatie terug zal keren. Bij een dergelijke prijs zullen automobilisten netto meer dan € 27/h moeten verdienen om er qua snelheid op vooruit te gaan. Alleen wie ruim boven modaal verdient zou er wat reistijd betreft op vooruit gaan. Dit alles tegen een achtergrond van groeiende ongelijkheid op het vlak van inkomens en vermogen. De rijkste 0,1% van de bevolking bezit 10% van de vermogens, terwijl de armste 15% slechts schulden bezit. Grote ongelijkheid is slecht voor de stabiliteit van een land.

Reactie

Het extra brandstofverbruik ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid bedraagt slechts zo'n 1%.

Daarbij: een maximumsnelheid is een bovengrens; het is toegestaan om die snelheid te rijden. Maar men mag langzamer rijden en, binnen wet- en regelgeving, de rijstijl kiezen die men wil. Dit valt onder de eigen verantwoordelijkheid en keuze van de automobilist.

Zienswijze 182

Inspreker dient een schadeclaim in. De woning van inspreker is en zal steeds minder waard worden. In de jaren zeventig en tachtig lag de woning nog omgeven door bos. Door de verdiepte ligging is een groot deel bos voor de woning gekapt en gebruikt voor de nieuwe A2. De verdiepte ligging met de maatregelen die destijds waren genomen waren acceptabel. Dat was de periode waarin een terugname van verkeer(lawaai) werd voorgestaan. De laatste 25 jaar is het wegverkeer door het falend overheidsbeleid zo toegenomen dat het wonen hier en vooral het buiten zijn steeds meer geluidshinder oplevert. Probeer zo'n woning en plek maar eens te verkopen. Het is een prachtige plek, een omgeving waar men op vakantie zou gaan. Vrijheid en groen. Maar buiten zijn is een bron van overlast. Resumerend heeft appellant: (1) verlies aan woongenot, (2) aantasting van mijn gezondheid (fijnstof, NOx) , (3) waardevermindering van mijn woning. Inspreker eist dan ook voor dit alles een schadevergoeding van totaal 100.000 euro.

Reactie

Zoals blijkt uit de onderzoeksrapporten zijn de negatieve effecten van de snelheidsverhoging zeer beperkt. Dergelijke effecten behoren tot het normaal maatschappelijk risico van degene die naast een autosnelweg woont.

Indien inspreker van mening is dat er grond is voor het indienen van schadeclaim, dan staan hier mogelijkheden voor open.

Verklarende woordenlijst

AKOE	Aanpak van Kritische Ontwerp Elementen
Awb	Algemene wet bestuursrecht
BABW	Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
Barro	Besluit tot wijziging algemene regels ruimtelijke ordening
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 ₂	Kooldioxide, veroorzaakt onder meer klimaatverandering
Geluidsbelasting	De berekende hoeveelheid geluid op een geluidsgevoelig object (zoals een woning of een school) zoals bedoeld in Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer
Geluidproductie	De berekende hoeveelheid geluid op een referentiepunt langs de weg zoals bedoeld in Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer
Geluidproductieplafond (gpp)	De toegestane geluidproductie op een referentiepunt zoals bedoeld in Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer
GCN	Grootschalige Concentratiekaarten Nederland. Deze kaarten geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in Nederland voor jaren in het verleden als in de toekomst.
Hoofdwegennet (HWN)	Alle rijkswegen
MER (milieueffectrapport)	Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van een voorgenomen project worden geïnventariseerd
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
NO ₂ , NO _x	Stikstofoxiden, veroorzaken onder meer verzuring
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Onderliggend weggennet (OWN)	Alle niet-rijkswegen
PAS	Programmatische Aanpak Stikstofdepositie
PM ₁₀	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer
PM _{2,5}	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 micrometer
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 (PM ₁₀ en PM _{2,5}).
RVV 1990	Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
Wm	Wet milieubeheer
Wvw	Wegenverkeerswet
ZOAB	Zeer Open Asfalt Beton

