



VERKEERSBESLUIT

Datum 4 juni 2018
Onderwerp Aanpassing van de maximumsnelheid op delen van autosnelwegen in beheer van het Rijk

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

BESLUIT

- a) **Het verkeersbesluit tot aanpassing van de maximumsnelheid d.d. 28 januari 2016 met bijlage (Staatscourant 4 februari 2016 nr. 5659) in te trekken voor zover dit ziet op het traject A79 Knooppunt Kruisdonk (km 2R, km 1,2L) – Knooppunt Kunderberg¹ (km 16,9);**
- b) **Door het verwijderen dan wel het plaatsen van de borden A1 en A2 van bijlage 1 van het RVV 1990 –met onderborden- de maximumsnelheid aan te passen op diverse autosnelwegtrajecten, zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende tabel (zie de bijlage bij dit besluit).**

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

1. Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna Wvw) moet een verkeersbesluit worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens, zoals deze genoemd zijn in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna BABW), voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd. Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de Wvw, ben ik bevoegd dit besluit te nemen.

2. Doel

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 28 november 2011 (Tweede Kamer kamerstuk 32 646, nr. 13) aangegeven dat per 1 september 2012 de algemeen geldende 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. Bij het instellen van 130 km/h als maximumsnelheid voor autosnelwegen is het zoveel mogelijk het waarborgen van de vrijheid van het verkeer (artikel 2 Wvw) als uitgangspunt gehanteerd.

Op snelwegen waar op 1 september 2012, vanwege de verkeersveiligheid, het milieu (geluids- en luchtkwaliteitsnormen) of de natuur, de maximumsnelheid niet verhoogd kon worden, bleef de maximumsnelheid gehandhaafd op 100 of 120 kilometer per uur of gold 130 kilometer per uur alleen in de avond en in de nacht.

Het uitgangspunt van het snelhedenbeleid is: "130 km/h op de autosnelweg is de norm". Dit betekent dat, overal waar dat mogelijk is, de maximumsnelheid op autosnelwegen gedurende de gehele dag of anders alleen in de avond en nacht naar 130 km/h wordt gebracht.

¹) in het verkeersbesluit van 4 februari 2016 is hier de aanduiding Heerlen centrum (7) gebruikt

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 23 april 2014 (kenmerk RWS-2014/15995/144811) aangegeven dat wanneer de snelheid kan worden verhoogd vanwege veiligheid en regelgeving op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en natuur, dit op een zodanige wijze gedaan wordt dat er steeds langere trajecten ontstaan met één gelijke maximumsnelheid. Door de situatie jaarlijks te monitoren wordt verwacht dat stapsgewijs kan worden doorgegroeid naar een hoofdwegennet waar op meer dan 75 procent van het autosnelwegnet 130 km/h gereden mag worden. In het regeerakkoord van oktober 2017 is opgenomen dat het beleid ten aanzien van de maximumsnelheden wordt gecontinueerd.

Op de onderhavige wegtrajecten geldt een maximumsnelheid van 120 km/h, respectievelijk overdag 100 of 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 op vijf wegtrajecten niet langer noodzakelijk is deze uitzonderingen op de algemeen geldende maximumsnelheid van 130 km/h te handhaven. Hieronder wordt in paragraaf 3 aangegeven dat de omgevingseffecten ten gevolge van de aanpassingen van de maximumsnelheid geen belemmering vormen.

De voorgestelde maatregelen zullen er toe leiden dat op langere aaneengesloten wegtrajecten éénzelfde maximumsnelheid van 130 km/h van kracht is. Op één wegtraject vervalt het verschil in maximumsnelheid overdag en in de avond/nacht, hetgeen voor de weggebruiker duidelijker is.

Verlaging maximumsnelheid naar 100 km/h

Op de volgende drie wegtrajecten wordt de maximumsnelheid verlaagd naar 100 km/h.

A28: op de A28 (Rechts) tussen km 140,0 (Knooppunt Hoogeveen) en km 143,5 (Fluitenberg (27)) geldt momenteel een maximumsnelheid van 120 km/h. De verlaging van de maximumsnelheid op dit wegvak wordt genomen in combinatie met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h op het aansluitende wegvak (A28 Fluitenberg – Ruinen). Hierdoor ontstaat een voor de weggebruiker logischer wegbeeld, waarbij de maximumsnelheid op dit wegvak hetzelfde wordt als op de A28 Links. Op dit wegtraject ontbreekt in de tunnelbak (onder het spoor) de vluchtstrook.

A31: op dit korte wegtraject A31 bij Midlum (minder dan 1 km) geldt nu een maximumsnelheid van 120 km/h. Een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h (zoals op de A31 ten oosten van Midlum) is hier niet mogelijk vanwege (dreigende) overschrijdingen van het geluidproductieplafond. Maar het is ook niet gewenst om op dit korte traject een maximumsnelheid aan te houden die afwijkt van beide aangrenzende wegtrajecten. Het is daarom voor de weggebruiker het meest logisch om de maximumsnelheid aan te houden van de (nieuwe) N31, namelijk 100 km/h. Hiermee vermindert het aantal wisselingen in maximumsnelheid.

A79: voor het traject A79 tussen km 2R/1,2L (Knooppunt Kruisdonk) en km 16,9 (Knooppunt Kunderberg) heb ik met mijn besluit van 28 januari 2016 besloten dat de maximumsnelheid uiterlijk per 1 mei 2018 op dit traject verhoogd zal worden van 120 km/h naar 130 km/h (dit is nog niet uitgevoerd). Met mijn besluit van 11 juli 2017 (kenmerk RWSZ2017-00002437) is de maximumsnelheid voor dit traject tijdelijk tot 1 mei 2018 verlaagd van 120 naar 100 km/h. De reden hiervoor is dat de weg zich in een slechte staat van onderhoud bevindt. Uitgevoerd nader onderzoek toont aan dat invoering van 130 km/u uit oogpunt van verkeersveiligheid onwenselijk is, ook na uitvoering van een pakket maatregelen aan groot onderhoud. Met dit verkeersbesluit wordt de geldende maximumsnelheid op de A79 100 km/h.

3. Omgevingseffecten besluit

3.1. Geluid

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect geluid. Hiervoor is het volgende rapport verschenen: 'Snelheidswijziging op zes trajecten in 2018 - Akoestisch onderzoek op referentiepunten [januari 2018, Royal HaskoningDHV]'. Deze is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Algemeen

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

Akoestisch onderzoek

Uit akoestisch onderzoek, verricht door de adviesbureau Royal HaskoningDHV in Amersfoort, in opdracht van Rijkswaterstaat, en neergelegd in bovenstaand rapport is gebleken dat de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h geen overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds met zich meebrengt op referentiepunten gelegen langs de onderzochte wegtrajecten. In de bijlagen bij het akoestisch onderzoek is het verschil tussen het geldende gpp en de geluidproductie in 2018 (inclusief snelheidsverhoging) inzichtelijk gemaakt. Op basis van het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de verhoging van de maximumsnelheid, op de wegtrajecten als bedoeld in de bij dit besluit behorende tabel, mogelijk is.

Het verlagen van de maximumsnelheid op de drie in dit besluit opgenomen trajecten (A28, A31, A79) zal niet leiden tot negatieve effecten op het gebied van geluid.

3.2. Lucht

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van de verhoging van de maximumsnelheid, opgenomen in dit besluit op het aspect luchtkwaliteit. Hiervoor is het rapport 'Harmonisering maximumsnelheid batch 2018 - Onderzoek luchtkwaliteit [Royal HaskoningDHV, 15 november 2017]' verschenen, welke is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Het verlagen van de maximumsnelheid op de drie in dit besluit opgenomen trajecten (A28, A31 en A79) zal niet leiden tot negatieve effecten op het gebied van luchtkwaliteit.

Mede door succesvol (bron)beleid is de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen jaren sterk verbeterd, ook langs autosnelwegen. Door het schoner worden van auto's neemt de wegbijdrage van het wegverkeer in de totale emissies steeds verder af. Daarnaast volgde reeds uit de kaartbeelden en de rapportages, opgesteld in het kader van het Milieuonderzoek Uitrol 130 km/h Fase 2 (Rijkswaterstaat, november 2011), dat op de voornoemde wegtrajecten de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) niet worden overschreden bij een maximumsnelheid van 130 km/h. Ook uit bovenstaand onderzoek naar de effecten op luchtkwaliteit blijkt dat met de snelheidsverhoging onder de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt gebleven.

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

Op basis van de uitgevoerde milieuonderzoeken wordt geconcludeerd dat de verhoging van de maximumsnelheid op de in de bijlage bij dit besluit opgenomen trajecten mogelijk is. De hierboven aangeduide onderzoeken met betrekking tot luchtkwaliteit en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop conclusies zijn getrokken.

3.3. Natuur

3.3.1 Wet natuurbescherming - soorten

De Wet natuurbescherming is gericht op de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten. De wet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot 'nieuwe activiteiten' die leiden tot, opzettelijke verstoring van beschermde diersoorten, of vernieling van hun nesten, voortplantings- of vaste rustplaatsen. Daarnaast is het verboden om beschermde plantensoorten opzettelijk te vernielen. Opzettelijke verstoring vanwege de toename aan geluid is hierbij een potentieel relevant aspect.

Gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van dit besluit en het ontbreken van piekgeluiden is er geen sprake van overtreding van het verbod op het opzettelijk verstoren van beschermde diersoorten. Daarom kan een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming achterwege blijven.

3.3.2 Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Weidevogelgebieden

Ingevolge de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) gaat er geen externe werking uit van het NNN (voormalige Ecologische Hoofdstructuur). Aangezien er geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van NNN gronden aan de orde is, kan een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden achterwege blijven.

Op Weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing 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) als gevolg van de verhogingen van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten.

3.3.3 Wet natuurbescherming – Natura 2000- gebieden

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

Binnen de invloedsfeer van de onderhavige wegtrajecten, zoals deze in de tabel bij dit besluit zijn aangeduid, bevinden zich Natura 2000-gebieden. Verstoring door geluid of verslechtering vanwege stikstofdepositie zijn hierbij potentiële relevante aspecten. Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming is op basis van de Wet natuurbescherming beoordeeld of vanwege toename van geluid of stikstof sprake kan zijn van mogelijke verslechtering van de kwaliteit van natuurlijke habitats of habitats van soorten, dan wel significante verstoring van soorten.

Hiervoor is het volgende rapport opgesteld, deze is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

- Natuurtoetsen Verkeersbesluit 130 km/uur - Beoordeling mogelijke (significante) effecten op Nederlandse Natura 2000-gebieden [Sweco, 22 november 2017];

Op basis van de uitgevoerde natuurtoetsen is geconcludeerd dat een aanpassing van de maximumsnelheid mogelijk is.

Het verlagen van de maximumsnelheid op de drie in dit besluit opgenomen trajecten (A28, A31, A79) zal niet leiden tot negatieve effecten op de natuur.

3.4. Verkeersveiligheid

Het huidige autosnelwegennet is, behoudens enkele snelwegen in een stedelijke omgeving, ontworpen en ingericht op basis van een snelheid van 120 km/h. Uit onderzoek is gebleken dat autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, voldoende kwaliteit bieden om het verkeer ook bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen. Per traject is een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 646, nr. 13). De algemene relatie tussen snelheid en verkeersveiligheid is verder in beeld gebracht in het rapport 'De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid', van de TU Delft van 27 september 2011. Hieruit blijkt dat een hogere gemiddeld gereden snelheid samengaat met een hoger ongevalsrisico. Hier staat tegenover dat de stijging van de daadwerkelijk gereden snelheid beperkt is, en dat waar nodig mitigerende infrastructurele zijn getroffen op basis van voornoemde inventarisatie. De resultaten hiervan zijn beschreven en het rapport 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging' van november 2011.

Derhalve zijn op de in dit verkeersbesluit beschouwde wegtrajecten (zie tabel bij dit verkeersbesluit) geen overwegende bezwaren uit oogpunt van verkeersveiligheid om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/h.

De hierboven genoemde rapporten zijn terug te vinden op www.platformparticipatie.nl.

Op basis van recenter onderzoek (Veilig over Rijkswegen 2015, juli 2017) wordt de in de eerdere rapporten uit 2011 gesignaleerde trend bevestigd. Er is sprake van een iets duidelijker negatieve ontwikkeling op autosnelwegen met een variabele maximumsnelheid.

Op geen van de onderhavige wegtrajecten is sprake van een significant verhoogd risico op (ernstige) verkeersongevallen (E-risicocijfer groter dan 2) en zijn er geen kritische ontwerpelementen welke een verhoging van de maximumsnelheid zouden belemmeren.

4. Belangenafweging

Gelet op het hiervoor onder 2 aangegeven uitgangspunt van het snelhedenbeleid: "130 km/h op de autosnelweg is de norm" en het gegeven dat er geen knelpunten ontstaan met betrekking tot verkeersveiligheid of natuur en met inachtneming van de normen voor luchtkwaliteit en de geluidproductieplafonds (hetgeen geconcludeerd kan worden uit de resultaten van de onderzoeken naar omgevingseffecten onder 3), kan op de eerste vijf wegtrajecten vermeld in de bijlage behorende bij dit besluit de maximumsnelheid worden verhoogd.

5. Gevolgde procedure

Dit verkeersbesluit volgt de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van woensdag 7 februari 2018. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 8 februari 2018 tot en met 21 maart 2018 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Participatie. Op het voornemen zijn, binnen de termijn, 25 zienswijzen binnengekomen. Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, die kan instemmen met de maatregel.

6. Afweging ontvangen zienswijzen

In de aan dit besluit gehechte Nota van Antwoord (Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Aanpassing van de maximumsnelheid op delen van autosnelwegen in beheer van het Rijk van 5 februari 2018) is ingegaan op de zienswijzen. De ontvangen zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen in het besluit.

De planning van de realisatie van de maatregelen die nodig zijn om de aanpassing van de maximumsnelheid door te voeren (A58: geleiderail plaatsen bij 2 landhoofden van een viaduct; A28 bij Hoogeveen: verbeteren belijning bij een afrit) is aangepast en ook afgestemd op de datum van publicatie van dit verkeersbesluit. Derhalve zijn in de bij dit besluit behorende tabel (bijlage bij dit

besluit) de data in de kolom 'uiterlijke datum uitvoering gereed' (ambtshalve) aangepast ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit.

7. Publicatie

Het onderhavige verkeersbesluit wordt geplaatst in de Staatscourant van 7 juni 2018. Van de bekendmaking wordt schriftelijk mededeling gedaan aan diegenen die hun zienswijze op het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht. Het verkeersbesluit, de Nota van Antwoord op zienswijzen en relevante achtergrondrapporten worden op een aantal locaties van Rijkswaterstaat ter inzage gelegd, alsook digitaal aangeboden via www.platformparticipatie.nl.

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

Drs. M.C.A. Blom

MEDEDELINGEN

Inzien stukken

Het verkeersbesluit met bijhorende documenten ligt vanaf 8 juni 2018 gedurende zes weken (tot en met 19 juli 2018) ter inzage op de volgende kantoren van Rijkswaterstaat op werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 16.00 uur. Bij het binnenkomen van een gebouw van Rijkswaterstaat wordt u gevraagd zich te legitimeren.

Noord-Nederland	Zuidersingel 3, 8911 AV Leeuwarden;
Oost-Nederland	Eusebiusbuitensingel 66, 6828 HZ Arnhem;
Zuid-Nederland	Zuidwal 58, 5211 JK 's-Hertogenbosch;
Zuid-Nederland	Avenue Ceramique 125, 6221 KV Maastricht
Zee en Delta	Poelendaelesingel 18, 4335 JA Middelburg

Het verkeersbesluit en bijhorende documenten kan ook worden gedownload via www.platformparticipatie.nl.

Beroep

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan door belanghebbenden tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekend gemaakt, een beroepschrift worden ingediend bij de sector bestuursrecht van de Rechtbank binnen het rechtsgebied, waarin de indiener van het beroepschrift woonachtig of gevestigd is. (<http://www.rechtspraak.nl/Gerechten/Rechtbanken/>).

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. de naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en nummer of kenmerk van het besluit, waartegen het beroepschrift zich richt en
- d. de opgave van redenen, waarom men zich niet met het besluit kan verenigen.

Digitaal beroep

Digitaal beroep instellen bij de rechtbank is ook mogelijk via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. De indiener dient wel te beschikken over een elektronische handtekening (DigiD).

Voorlopige voorziening

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek moet worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de voornoemde Rechtbank. Bij het verzoek moet een afschrift van het beroepschrift worden overlegd. Zo mogelijk moet tevens een kopie van het besluit toegevoegd waarop het geschil betrekking heeft.

Voor de behandeling van een beroepschrift en een verzoekschrift om een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven. Over de hoogte van dit bedrag, alsmede ten aanzien van de termijn waarbinnen dit bedrag moet worden betaald, kan contact worden opgenomen met de griffier van de bevoegde rechtbank.

Nadere informatie

Voor inlichtingen over de procedure kunt u contact opnemen met de Directie Participatie, telefoon 070-4568999. Voor overige vragen en/of nadere informatie kunt u bellen met het gratis informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-8002 of kijken op www.rijkswaterstaat.nl.