

## **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

Datum        4 juni 2018  
Status        definitief

**Colofon**

Uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Datum 4 juni 2018

Status definitief

Versienummer 1.6



## **Inhoudsopgave**

**Inleiding en leeswijzer. 5**

**Zienswijzen en reacties. 7**

**Verklarende woordenlijst. 81**

## 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. Door 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.

Het ontwerp-verkeersbesluit van 5 februari 2018 betreft de wegtrajecten zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Wegnr	Richting	Van km	Aansluiting/ knooppunt	Tot km	Aansluiting/ knooppunt	Maximumsnelheid nu	Maximumsnelheid na uitvoering besluit	Uiterlijke datum uitvoering gereed
A28	R+L	143,5 (R) 142,8 (L)	Fluitenberg (27)	147,7	Ruinen (28)	120	130	31 december 2018
A50	R+L	148,0	knooppunt Ewijk	154,0	knooppunt Valburg	120	130	18 juni 2018
A58	R+L	119,3 (R) 119,6 (L)	knooppunt Markiezaat	126,5	Rilland (31)	120 130 avond/nacht	130	18 juni 2018
A76	R+L	19,5	knooppunt Kunderberg	27,1	Duitse grens	120	130	1 juli 2018
A77	R+L	1,0	knooppunt Rijkevoort	11,1	Duitse grens	120	130	18 juni 2018
<b>VERLAGING VAN DE MAXIMUMSNELHEID</b>								
A28	R	140,0 (R)	knooppunt Hoogeveen	143,5 (R)	Fluitenberg (27)	120	100	31 december 2018
A31	R+L	17,0	Midlum (19)	17,9	Midlum	120	100	18 juni 2018
A79	R+L	2 (R) 1,2 (L)	knooppunt Kruisdonk	16,9	knooppunt Kunderberg	100 <sup>1</sup>	100	8 juni 2018

1) Tijdelijk 100 km/h

Uitgevoerd onderzoek naar de omgevingseffecten (geluid, lucht en natuur) heeft uitgewezen dat het niet langer noodzakelijk is om op de betrokken trajecten op de A28, A50, A58, A76 en A77 de 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 van de maximumsnelheid geen belemmering vormen.

Om verschillende redenen wordt op wegtrajecten van de A28, A31 en A79 de maximumsnelheid verlaagd naar 100 km/h.

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.

### *Leeswijzer*

In deze Nota van Antwoord is eerst een algemene reactie gegeven, waarin een toelichting is gegeven op de achtergrond van het verkeersbesluit en de afweging die is gemaakt. Vervolgens zijn de zienswijzen voor iedere indiener apart van een reactie voorzien. Iedere zienswijze is door de Directie Participatie voorzien van een registratienummer, vanwege de bescherming van de privacy van de indieners. Vanwege uniformiteit met andere Nota's van Antwoord is voor een indiener van een zienswijze verder als aanduiding de term 'inspreker' gehanteerd.

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 van technische begrippen en afkortingen opgenomen.

### *Belanghebbendetoets en verdere procedure.*

Het verkeersbesluit is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). 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. Het artikel bepaalt dat het moet gaan om iemand wiens belang rechtstreeks bij het besluit is betrokken. Blijkens de jurisprudentie is dat het geval als diegene een bijzonder, individueel belang heeft, waarin hij of zij zich in voldoende mate onderscheidt van anderen. Van een dergelijk belang is onder andere geen sprake indien de persoon op gemiddeld meer dan 1 km van het betreffende wegvak woonachtig is. Voor bestuursorganen zijn de hun toevertrouwde belangen doorslaggevend. Ook kunnen rechtspersonen die bepaalde algemene of collectieve belangen behartigen ontvankelijk zijn.

Omwille van een transparante en informatieve aanpak, is ervoor gekozen om alle zienswijzen, voor zover tijdig ingediend, van een inhoudelijke reactie voorzien.

Op grond van de Awb kan door belanghebbenden tegen dit verkeersbesluit, 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. Als een inspreker tegen het definitieve besluit beroep wil instellen bij de rechtbank, moet deze er rekening mee houden dat door de rechtbank wordt getoetst of men als belanghebbende kan worden aangemerkt. Als dat, naar de mening van de rechtbank, niet het geval is, kan het beroep niet ontvankelijk worden verklaard.

## Zienswijzen en antwoorden

### ALGEMENE REACTIE - Afweging verkeersbesluit

**Veel insprekers vinden de verhoging van de maximumsnelheid op de onderhavige wegtrajecten onwenselijk. Zij gaan in op de afwegingen op basis waarvan dit verkeersbesluit is genomen. Er zijn twijfels over de gegevens die gebruikt zijn als basis voor die belangenafweging.**

**Daarnaast zijn veel genoemde punten:**

- **zorgen over de negatieve gevolgen van het besluit voor de gezondheid;**
- **de duurzaamheidsaspecten van de maatregel (Klimaatakkoord);**
- **onvoldoende inzicht in de negatieve effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op natuur, milieu en verkeersveiligheid;**
- **het ontbreken van een kosten-batenanalyse en twijfel aan het economisch profijt;**
- **kritiek op de keus om economisch belang voor gezondheidsbelang te laten gaan.**

**Insprekers komen tot de conclusie dat het ontwerp-verkeersbesluit op diverse punten tekortschiet, onzorgvuldig is en dat het ontbreekt aan een goede, transparante, belangenafweging.**

De vragen en kritiek op het verkeersbesluit komen veelal voort uit zorgen over gezondheid, veiligheid en leefomgeving. Ook grotere duurzaamheidsthema's, zoals het Klimaatakkoord spelen een rol. Om te komen tot een verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen spelen een aantal elementen een rol. Hieronder staat een beschrijving van de gemaakte afwegingen.

*Wettelijke verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h.*

Uitgangspunt van dit besluit is de aanpassing van het RVV 1990 op 1 september 2012<sup>1</sup>, waarin de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen van 120 km/h naar 130 km/h is vastgelegd. Deze aanpassing van het RVV 1990 heb ik overlegd met de Tweede Kamer. De wettelijke verhoging in 2012 is de basis voor dit verkeersbesluit, met andere woorden: 130 km/h is de norm.

Er is een aantal redenen voor het doorvoeren van de verhoging van de maximumsnelheid:

1. Een maximumsnelheid van 130 km/h sluit beter aan bij de beleving van de automobilist<sup>2</sup>. Uit het Gebruikerstevredenheidsonderzoek 2016 onder weggebruikers is gebleken dat bijna 63% van de ondervraagde automobilisten voorstander is van verhoging naar 130 km/h op veel meer snelwegen, 17% is tegen<sup>3</sup>.
2. Een maximumsnelheid van 130 km/h levert jaarlijks aanzienlijke reistijd-baten op (een reistijdwinst van ruim 20.000 uur per werkdag op het autosnelwegennetwerk). Voor 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

---

<sup>1</sup> Zie artikel 21, aanhef en onder a, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

<sup>2</sup> Zie Kamerstukken II, 2011-2012, 32646, nr. 13.

<sup>3</sup> Zie het Gebruikerstevredenheidsonderzoek, Hoofdwegennet – automobilisten, Landelijk rapport 2016, paragraaf 4.5 van april 2016

totale netto contant gemaakte positieve baten hoger liggen dan de negatieve baten en de kosten. Dit saldo is positief<sup>4</sup>.

3. 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. Met andere woorden: een minder beperkend snelheidsregime.
4. Ten aanzien van verkeersveiligheid zijn op 8 experiment-trajecten met een maximumsnelheid van 130 km/h, in de loop van het experiment in 2011, geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen. De resultaten van het onderzoek op de 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 ordegrrootte 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 maximumsnelheid en ongevalsrisico. Om de dalende trend in de aantallen doden en ernstig gewonden vast te houden richting 2020, heb ik besloten tot een pakket van maatregelen voor de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. In het licht van de doelstellingen voor 2020 ga ik daarbij verder dan noodzakelijk om het effect van de snelheidsverhoging te compenseren.  
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 wegtrajecten met een variabele maximumsnelheid (130 km/h in de avond en nacht, 100 of 120 km/h overdag).
5. 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.

Door het behalen van de Energieakkoord-doelen geeft het kabinet uitvoering aan het Urgenda-vonnis, op basis waarvan het kabinet 25% broeikasgasreductie moet behalen in 2020 ten opzichte van 1990. Aanvullend op het Energieakkoord is in het Regeerakkoord afgesproken dat een Klimaat- en Energieakkoord wordt opgesteld waarmee invulling wordt gegeven aan het Klimaatakkoord van Parijs. Dit akkoord heeft als doel de uitstoot van broeikasgassen met 49% te beperken in 2030 (t.o.v. 1990). Daarbij ligt de focus op kosteneffectieve maatregelen, maatregelen die in dit kader overwogen worden in de mobiliteitssector zijn nul-emissie nieuwverkoppen vanaf 2030, zuiniger banden, Europese normen, biobrandstoffen, stimuleren van alternatieve vormen van vervoer en maatregelen in steden. (Vergaderjaar 2017-2018 Kamerstuk 32813 nr. 163).

Er zijn in het Regeerakkoord echter ook duidelijke afspraken gemaakt over maatregelen die in de komende kabinetsperiode niet ingevoerd zullen worden. Afgesproken is dat de maximumsnelheid op de hoofdwegen wordt gehandhaafd (Regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' p. 39).

Ten behoeve van de besluitvorming door de Tweede Kamer over de verhoging van de generieke snelheidslimiet in 2012 is de hoeveelheid extra CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van de landelijke snelheidsverhoging in beeld gebracht. De geplande landelijke snelheidsverhoging zal landelijk resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO<sub>2</sub>-uitstoot, zie 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h'. De

---

<sup>4</sup> Zie het rapport 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging' van 28 november 2011.



extra hoeveelheid CO<sub>2</sub>-uitstoot van dit verkeersbesluit, waarbij het gaat om een aantal trajecten, is hier een zeer beperkt deel van. Gezien de effecten van CO<sub>2</sub> (niet zozeer lokaal langs het wegvak, maar nationaal en internationaal), volstaat deze afweging over het landelijke beleid ook voor de specifieke projecten waarmee als gevolg hiervan de snelheid wordt verhoogd.

In eerste instantie golden er na de invoering van de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/h in 2012 nog (veel) uitzonderingen. Wanneer dat uit een oogpunt van milieu (geluidhinder, luchtkwaliteit, natuurbescherming) of verkeersveiligheid vereist is, heb ik besloten tot een lagere maximumsnelheid (100 km/h of 120 km/h). Maar dat betekende voor de weggebruiker een situatie met veel wisselingen in maximumsnelheid, die als onoverzichtelijk werd ervaren.

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. De stand van zaken is nu dat op ca. 62% van de autosnelwegen in Nederland 130 km/h gereden kan worden, overigens soms alleen gedurende de avond en nacht.

Het eindbeeld is dat op ca. driekwart van het autosnelwegennet in Nederland een maximumsnelheid van 130 km/h geldt.

*Verhoging van de maximumsnelheid op wegtrajecten van de A28, A50, A58, A76 en A77 (onderhavig verkeersbesluit).*

Met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h komt het eindbeeld voor het rijkswegennet dichterbij.

Voor de onderhavige wegtrajecten is het nu mogelijk om te besluiten tot een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h. De overwegingen daarbij zijn als volgt:

1. Met het onderhavige besluit wordt voldaan aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. Zie hiervoor de bij het verkeersbesluit horende onderzoeksrapporten voor geluid en lucht. De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels liggen – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal om Nederland, en in ieder geval langs alle rijkswegen, de berekende concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> onder de EU-normen (bron: Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2017). Langs de onderhavige wegtrajecten wordt voldaan aan de wettelijke normen voor geluid. Hiervoor wordt verwezen naar de bij het verkeersbesluit behorende geluidrapport van 12 januari 2018. Bij het vaststellen van de wettelijke grenswaarden en normen voor lucht en geluid zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.
2. Er is als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h op de onderhavige trajecten geen sprake van aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden. Zie hiervoor de bij het verkeersbesluit horende onderzoeksrapporten voor natuur. Ook is er geen sprake van overtreding van de verboden van de Wet natuurbescherming ten aanzien van soorten.
3. Door de verhoging van de maximumsnelheid kan (in het algemeen) de verkeersveiligheid nadelig beïnvloed worden. Het effect op de onderhavige wegtrajecten is echter (zeer) beperkt. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h veilig af te wikkelen.

4. In dit verkeersbesluit heeft, mede op basis van rapporten die betrekking hebben op geluid, luchtkwaliteit en natuur, een afweging op alle relevante aspecten plaatsgevonden:

- Verkeersveiligheid
- Natuurbescherming
- Milieuaspecten (geluidhinder, luchtkwaliteit)

Deze aspecten zijn afgewogen tegen de overige aspecten van de verhoging van de maximumsnelheid (versoepeling regelgeving, reistijdwinst, beleving automobilist). Ik ben van mening dat de afweging, die geleid heeft tot onderhavig verkeersbesluit, op goede gronden, zorgvuldig en transparant heeft plaatsgevonden.

## Zienswijze 1

### 1.1 – Verkeersveiligheid. Snelheidsverschillen

**Inspreker vindt de wijzigingen niet nodig. Rust op onze rijkswegen is geboden. Veel meer eenheid in de maximumsnelheid zou een verbetering zijn. Het is een kleine groep die daar gebruik van maakt (van 130 km/h) met veel onrust op de weg tot gevolg.**

**Ouderen blijven langer deelnemen aan het verkeer. Ze zijn gezond en fit genoeg om dat te doen. Maar hun reactiesnelheid loopt terug met het klimmen der jaren. Vanwege hun eigen veiligheid en die van anderen is het daarom raadzaam de snelheid op de rijkswegen eerder overal terug te brengen tot maximaal 120.**

**De snelheidsverschillen tussen de verschillende weggebruikers zijn nu te hoog. Dat geeft onrust.**

#### Reactie 1.1

Het uitgangspunt van het 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. Met de snelheidsverhogingen uit het onderhavige verkeersbesluit, zijn we weer een stap dichterbij een uniform beeld (meer eenheid) van maximumsnelheden op autosnelwegen in Nederland.

De verhoging van de maximumsnelheid heeft mogelijk een beperkt effect op de verkeersveiligheid.

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/uur naar 130 km/uur) neemt toe met ca. 2 tot 3 km/uur. Ondanks dit minimale effect zijn er, in het kader van de Aanpak Kritische Ontwerp Elementen (AKOE), op diverse wegvakken in Nederland in de periode 2013-2015 maatregelen uitgevoerd die de verkeersveiligheid bevorderen. Zo is extra geleiderail geplaatst, zijn toeritten verlengd en is belijning aangepast.

In het kader van dit verkeersbesluit wordt, tegelijk met de aanpassing van de maximumsnelheid, op de A58 geleiderail geplaatst bij 2 landhoofden van een viaduct en wordt op de A28 bij Hoogeveen de belijning bij een afrit verbeterd.

Het verschil in gereden snelheid op de rijstroken neemt niet significant toe.

Bron: Monitoring snelheden Autosnelwegen - Ontwikkeling snelhedenbeeld na invoering 130 km/h; mei 2016

### 1.2 – Verkeersveiligheid. Rust op de weg.

**Inspreker rijdt een Amerikaanse sportwagen. Inspreker heeft in zijn werkzame leven veel op de weg gezeten en streeft ernaar om ontspannen door te rijden en veilig thuis te komen.**

#### Reactie 1.2

Allereerst: de wettelijk maximumsnelheid van 130 km/h is een bovengrens.

Weggebruikers mogen langzamer rijden.

Het is de verantwoordelijkheid van elke weggebruiker om op een veilige wijze aan het verkeer deel te nemen en om zich aan verkeersregels te houden.

Dat is de beste manier om veilig en ontspannen aan het verkeer deel te nemen. Dit is onafhankelijk van de hoogte van die maximumsnelheid.

Het is vervolgens aan de politie om te controleren of weggebruikers zich aan de gegeven maximumsnelheid houden.

## Zienswijze 2

### 2.1 – Onduidelijk beeld maximumsnelheden.

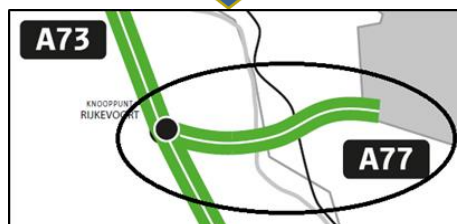
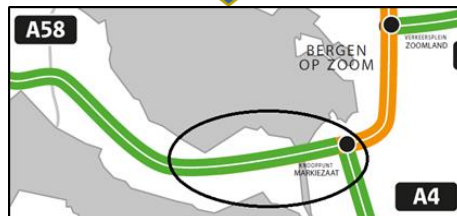
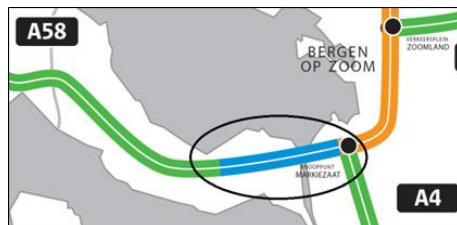
**Het invoeren van een maximumsnelheid van 130 km per uur op steeds meer autosnelwegen geeft een onduidelijk beeld van de maximumsnelheid die gereden mag worden.**

#### Reactie 2.1

Het uitgangspunt van het 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. Hierdoor wordt het beeld voor de weggebruiker duidelijker gemaakt.

Met de verhoging van de maximumsnelheid op de wegtrajecten uit het onderhavige verkeersbesluit, zijn we weer een stap dichterbij een uniform beeld van maximumsnelheden op autosnelwegen in Nederland.

Zie ter illustratie onderstaande afbeeldingen van de snelheidsverhoging op de A58 en A77.



LEGENDA	
	120 km/h
	130 km/h
	120 km/h overdag, 130 avond/nacht

## **2.2 - Verkeersveiligheid. Snelheidsverschillen.**

**Het zou veel beter zijn dat de maximumsnelheid 120 km was gebleven; hoe groter de snelheidsverschillen zijn hoe meer ongelukken er gebeuren.**

### Reactie 2.2

De verhoging van de maximumsnelheid heeft mogelijk een beperkt effect op de verkeersveiligheid.

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/uur naar 130 km/uur) neemt toe met ca. 2 tot 3 km/uur. Ondanks dit minimale effect zijn er, in het kader van de Aanpak Kritische Ontwerp Elementen (AKOE), op diverse wegvakken in Nederland in de periode 2013-2015 maatregelen uitgevoerd die de verkeersveiligheid bevorderen. Zo is extra geleiderail geplaatst, zijn toeritten verlengd en is belijning aangepast.

In het kader van dit verkeersbesluit wordt, tegelijk met de aanpassing van de maximumsnelheid, op de A58 geleiderail geplaatst bij 2 landhoofden van een viaduct en wordt op de A28 bij Hoogeveen de belijning bij een afrit verbeterd.

Het verschil in gereden snelheid op de rijstroken neemt niet significant toe.

Bron: Monitoring snelheden Autosnelwegen - Ontwikkeling snelhedenbeeld na invoering 130 km/h; mei 2016

### Zienswijze 3

#### 3.1 - Lucht

**Bij deze reageert inspreker vooral omdat inspreker dicht bij de A50 woont, maar inspreker verklaart deze zienswijze geldend voor heel Nederland. Naar de mening van inspreker is het onverantwoord om in deze tijden, waarin wij juist proberen de lucht weer schoon te krijgen de snelheid te verhogen. Inspreker wijst daarbij op de gezondheidssituatie van haar kinderen.**

##### Reactie 3.1

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Daarom is onder andere onderzoek gedaan naar de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid voor de luchtkwaliteit. Het rapport is bij het ontwerp-verkeersbesluit gevoegd (Harmonisering maximumsnelheid Batch 2018 - Onderzoek luchtkwaliteit, 15 november 2017 (Referentie: T&PBF5955-101-100R002F01)).

Of de maximumsnelheid op de A50 kan worden verhoogd naar 130 km/h, hangt mede af van de vraag of voldaan wordt aan de wettelijk vastgestelde grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor NO<sub>2</sub> is deze wettelijke jaargemiddelde grenswaarde 40 µg/m<sup>3</sup>, voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) wordt een (equivalente) grenswaarde van 31,6 µg/m<sup>3</sup> aangehouden (zie bladzijde 7 van het luchtonderzoek).

Het onderzoek richt zich nader op die locaties waarbij sprake is van (bijna) knelpunten. In dit onderzoek is sprake van een (bijna) knelpunt bij (zie bladzijde 10 van het luchtonderzoek):

- Een jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> van meer dan 38,0 µg/m<sup>3</sup>
- Een jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> van meer dan 30,5 µg/m<sup>3</sup>

Uit het onderzoek blijken de volgende waarden.

<b>Concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> ten gevolge van de verhoging maximumsnelheid langs het traject A50 kpt Ewijk – kpt Valburg (in µg/m<sup>3</sup>, zichtjaar 2018)</b>		
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>
Gemiddelde toename ten gevolge van het besluit direct langs de A50	0,3 (HWN) 0,2 (OWN)	0,01 (HWN) 0,00 (OWN)
Maximale concentratie toetspunten (inclusief verhoging GCN)	31,3 (HWN) 25,5 (OWN)	21,8 (HWN) 20,3 (OWN)
Bijna knelpunt	38,0	30,5

Ook met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h gedurende het gehele etmaal is, gelet op de berekende maximale concentratie, geen sprake van (bijna) knelpunten en wordt dus voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Meer ten algemene merk ik op dat onlangs de monitoringsrapportage NSL 2017 is gepubliceerd (NSL staat voor: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Uit deze monitoringsrapportage NSL 2017 blijkt dat in het grootste deel van Nederland, en in ieder geval langs alle rijkswegen, de berekende concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> onder de EU-normen liggen. Het verbeteren van de luchtkwaliteit blijft mijn constante aandacht houden.

## Zienswijze 4

### 4.1 - Algemeen

**Verhoging van de maximumsnelheid heeft een aantal negatieve gevolgen:**

- **meer luchtverontreiniging;**
- **meer fijn stof;**
- **meer geluidhinder;**
- **slechtere doorstroming;**

Reactie 4.1

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

In aanvulling hierop verwijs ik naar de aan dit verkeersbesluit ten grondslag liggende, trajectspecifieke rapporten, die betrekking hebben op natuur, luchtkwaliteit en geluid.

### 4.2 - Verkeersveiligheid

**Verhoging van de maximumsnelheid heeft een aantal negatieve gevolgen:**

- **hogere kans op ongevallen;**
- **er komen weer borden bij en de reeds aanwezige chaos aan borden op de weg wordt dus hoger en er wordt geld uitgegeven om de bovengenoemde negatieve punten te realiseren.**

Reactie 4.2

De verhoging van de maximumsnelheid heeft mogelijk een beperkt effect op de verkeersveiligheid.

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/uur naar 130 km/uur) neemt toe met ca. 2 tot 3 km/uur. Ondanks dit minimale effect zijn er, in het kader van de Aanpak Kritische Ontwerp Elementen (AKOE), op diverse wegvakken in Nederland in de periode 2013-2015 maatregelen uitgevoerd die de verkeersveiligheid bevorderen. Zo is extra geleiderail geplaatst, zijn toeritten verlengd en is belijning aangepast.

In het kader van dit verkeersbesluit wordt, tegelijk met de aanpassing van de maximumsnelheid, op de A58 geleiderail geplaatst bij 2 landhoofden van een viaduct en wordt op de A28 bij Hoogeveen de belijning bij een afrit verbeterd.

Het aantal verkeersborden door verhoging van de maximum snelheid naar 130 km/h neemt juist af. Het plaatsen van een 130 km/h bord is namelijk niet wettelijk vereist; alleen afwijkende maximumsnelheden moeten met een bord worden aangegeven. Deze afwijkende snelheid wordt dan bij elke toerit herhaald. Omdat er op steeds meer wegtrajecten een maximumsnelheid van 130 km/h geldt, c.q. gaat gelden, neemt het aantal verkeersborden af.

### 4.3 – Klimaat.

**Deze besluiten zijn in tegenspraak met het regeringsbeleid en de taak van het Min. van EZ en Klimaat. Mag de RWS ongestraft zo omgaan met ons milieu? Extra geld uitgeven om extra luchtverontreiniging te veroorzaken; gelegenheid geven tot?**

Reactie 4.3

In het Energieakkoord zijn afspraken gemaakt om in 2050 te komen tot een klimaatneutrale energievoorziening, deze afspraken dragen ook bij aan het behalen van de CO<sub>2</sub>-doelstellingen. De uitvoering van het Energieakkoord wordt gemonitord en voor 2018 is recent een Uitvoeringsagenda vastgesteld (TK 30196 nr 573).

Aanvullend op het Energieakkoord is in het Regeerakkoord afgesproken dat een Klimaat- en Energieakkoord wordt opgesteld waarmee invulling wordt gegeven aan het Klimaatakkoord van Parijs. Dit akkoord heeft als doel de uitstoot van

broeikasgassen met 49% te beperken in 2030 (t.o.v. 1990). Daarbij ligt de focus op kosteneffectieve maatregelen, maatregelen die in dit kader overwogen worden in de mobiliteitssector zijn nul-emissie nieuwverkoppen vanaf 2030, zuiniger banden, Europese normen, biobrandstoffen, stimuleren van alternatieve vormen van vervoer en maatregelen in steden. (Vergaderjaar 2017-2018 Kamerstuk 32813 nr. 163). Er zijn in het Regeerakkoord echter ook duidelijke afspraken gemaakt over maatregelen die in de komende kabinetsperiode niet ingevoerd zullen worden. Afgesproken is dat de maximumsnelheid op de hoofdwegen wordt gehandhaafd (Regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' p. 39).

#### **4.4 – A76. Lucht.**

**Specifiek voor de A76, gedeelte Kunderberg - Duitse grens, geldt als aanvullende bezwaar dat midden in de helling, richting Aken, de snelheid omhoog gaat met als gevolg extra luchtverontreiniging.**

##### Reactie 4.4

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Daarom is onder andere onderzoek gedaan naar de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid voor de luchtkwaliteit. Het rapport is bij het ontwerp-verkeersbesluit gevoegd (Harmonisering maximumsnelheid Batch 2018 - Onderzoek luchtkwaliteit, 15 november 2017 (Referentie: T&PBF5955-101-100R002F01)).

Of de maximumsnelheid op de A76 kan worden verhoogd naar 130 km/h, hangt mede af van de vraag of voldaan wordt aan de wettelijk vastgestelde grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor NO<sub>2</sub> is deze wettelijke jaargemiddelde grenswaarde 40 µg/m<sup>3</sup>, voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) wordt een (equivalente) grenswaarde van 31,6 µg/m<sup>3</sup> aangehouden (zie bladzijde 7 van het luchtonderzoek).

Het onderzoek richt zich nader op die locaties waarbij sprake is van (bijna) knelpunten. In dit onderzoek is sprake van een (bijna) knelpunt bij (zie bladzijde 10 van het luchtonderzoek):

- Een jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> van meer dan 38,0 µg/m<sup>3</sup>
- Een jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> van meer dan 30,5 µg/m<sup>3</sup>

Uit het onderzoek blijken de volgende waarden.

<b>Concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> ten gevolge van de verhoging maximumsnelheid langs het traject A76 Ten Esschen – Duitse grens (in µg/m<sup>3</sup>, zichtjaar 2018)</b>		
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>
Gemiddelde toename ten gevolge van het besluit direct langs de A50	0,2 (HWN) 0,2 (OWN)	0,01 (HWN) 0,00 (OWN)
Maximale concentratie toetspunten (inclusief verhoging GCN)	26,0 (HWN) 26,3 (OWN)	20,0 (HWN) 20,2 (OWN)
Bijna knelpunt	38,0	30,5

Ook met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h gedurende het gehele etmaal is, zo blijkt uit de berekeningen, geen sprake van (bijna) knelpunten en wordt dus voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In de berekeningen is geen rekening gehouden met hellingen. Opgemerkt wordt dat verkeer omhoog wellicht een hoger brandstofverbruik heeft, maar dat anderzijds het verkeer op de andere baan omlaag gaat en dus een lager brandstofverbruik heeft. Deze effecten heffen elkaar ongeveer op.

Meer ten algemene merk ik op dat onlangs de monitoringsrapportage NSL 2017 is gepubliceerd (NSL staat voor: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).



Uit deze monitoringsrapportage NSL 2017 blijkt dat in het grootste deel van Nederland, en in ieder geval langs alle rijkswegen, de berekende concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> onder de EU-normen liggen. Het verbeteren van de luchtkwaliteit blijft mijn constante aandacht houden.

#### **4.5 – A76. Verkeersveiligheid**

**Specifiek voor de A76, gedeelte Kunderberg - Duitse grens, geldt dat boven op de berg gaat de weg van drie naar twee rijstroken; er komt een uitvoegstrook bij en verder nog een invoegstrook. Voor de grens met Duitsland moet de snelheid omlaag. RWS creëert een zeer gevaarlijke situatie met alle gevolgen van dien zoals hierboven ook reeds gemeld.**

##### Reactie 4.5

Het wegvak A76 Kunderberg-Duitse grens is volgens de richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen vormgegeven en ruim van opzet.

Richting Duitse grens is in de opgaande helling een inhaalbaarheid toegevoegd in de vorm van een derde rijstrook. Boven aan de helling wordt deze weer afgestreept. De afstand tussen de afstreping en de eerstvolgende afrit voldoet ruim aan de eisen van turbulentieafstand (eis: 450 m; in werkelijkheid 800m).

#### **4.6 – A76. Handhaving.**

**Specifiek voor de A76, gedeelte Kunderberg - Duitse grens, geldt dat vanuit Aken men voor de aansluiting Kunderberg op deze helling omlaag moet met snelheid. Dat doet geen automobilist en dus wordt er verder te hard gereden, wat overigens nu ook al standaard het geval is bij max. 120km/h. Want RWS weet ook dat er niet gecontroleerd of onvoldoende gecontroleerd wordt op naleven maximumsnelheden.**

**Wat is er veranderd aan dit stuk weg waar er nu wel ineens 130 zou mogen?**

**Inspreker wijst op de A2 als voorbeeld tussen Sittard en Roermond. Als de spitsstrook open is geldt maximum 100. Je bent gekke Henkie als je daar de 100 rijdt. Nagenoeg niemand houdt zich eraan. Of de rondweg Den Bosch waar ook 100 geldt. Controles vinden niet plaats.**

##### Reactie 4.6

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. Bij mijn besluit van augustus 2012 bleek er bij dit wegtraject een voorbehoud te zijn op het aspect natuur (gebied Geleenbeekdal). Daarom is toen besloten de maximumsnelheid op 120 km/h te houden.

Bij nadere beschouwing in 2017 op de thema's geluid, lucht en natuur blijkt het mogelijk om op dit gedeelte van de A76 een maximumsnelheid van 130 km/h in te stellen.

Het is de verantwoordelijkheid van elke weggebruiker om op een veilige wijze aan het verkeer deel te nemen en om zich aan verkeersregels te houden. Op de autosnelweg dient men zich te houden aan de maximumsnelheid. Het is vervolgens aan de politie om te controleren of weggebruikers zich aan de gegeven maximumsnelheid houden.

#### **4.7 - Belangenafweging**

**Volgens inspreker zijn alle belangen van de natuur NIET meegewogen, evenmin als die van alle mensen.**

##### Reactie 4.7

Voor alle relevante Natura 2000-gebieden en ook voor de twee Natura 2000-gebieden Kunderberg en Geleenbeekdal zijn de mogelijke natuureffecten als gevolg

van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u in beeld gebracht. Uit de effectbeoordeling volgt dat negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende gebieden als gevolg van deze snelheidsverhoging zijn uitgesloten. Zie hiervoor de bij het verkeersbesluit horende onderzoeksrapporten voor natuur.

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. 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.

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. De milieu-effecten van de snelheidsverhoging zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woon- en leefomgeving door de verhoging van de maximumsnelheid nauwelijks wordt aangetast. Zie hiervoor de bij het besluit horende onderzoeksrapporten.

Daarmee stel ik vast dat er geen sprake is van onaanvaardbare effecten op leefomgeving en gezondheid.

Deze aspecten zijn afgewogen tegen de overige aspecten van de verhoging van de maximumsnelheid (versoepeling regelgeving, reistijdwinst, beleving automobilist). Ik ben van mening dat de afweging, die geleid heeft tot onderhavig verkeersbesluit, op goede gronden, zorgvuldig en transparant heeft plaatsgevonden.

## Zienswijze 5

### 5.1 – Algemeen.

**Inspreker geeft aan dit kort door de bocht te willen stellen: 130 km is gewoon te hard!!!!!!!!!!!!!! RWS is gewoon niet eerlijk met de cijfers! en de politiek al helemaal niet..... Eigenlijk is dit volksverlakkerij, samen met de Telegraaf!!!!!!!!!!!!!!**  
**Inspreker stelt dat de a.s. slachtoffers wel over het hoofd worden gezien! plus: hoe harder hoe meer slachtoffers!!!!!!!!!!meer ongelukken meer files!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!zo simpel is het.**  
**Dit is allemaal schijndemocratie!!**

#### Reactie 5.1

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

De door Rijkswaterstaat voor 130 km/h gebruikte cijfers worden onderbouwd met openbaar gemaakte rapporten. Veel van die rapporten zijn in beroepsprocedures door de rechter getoetst. Daaruit is tot dusverre steeds gebleken dat er een zorgvuldige besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Ik neem verder kennis van uw standpunt.

## Zienswijze 6

### 6.1 – A28. Verkeerstoename

**Snelheidsverhoging A28 tussen Fluitenberg (27) en Ruinen (28) naar 130 km is ongewenst. De verkeerstoename op de A28 is enorm toegenomen de afgelopen 2 jaren, wat veel overlast geeft.**

#### Reactie 6.1

De verkeerstoename is in de afgelopen jaren enigszins toegenomen (8% in 5 jaar), zowel landelijk als ook op het wegtraject A58 Fluitenberg – Ruinen. Zie hiervoor onderstaande tabel. De verkeerstoename op de A28 is niet bovengemiddeld.

Jaar	Verkeersintensiteit (mvt/etmaal, werkdagjaargemiddelde, totaal beide richtingen)
2012	44.700
2013	43.200
2014	44.000
2015	45.400
2016	47.000
2017	48.300

Bron: INWEVA

In alle onderzoeken naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op lucht, geluid en natuur is rekening gehouden met eventuele verkeerstoename op het onderhavige wegtraject.

Voor wat betreft geluid is er geen aanleiding te veronderstellen dat er sprake zal zijn van meer overlast, omdat de toename in geluidproductie (met ca. 0,3 dB) op zichzelf niet hoorbaar is.

Mocht het zo zijn dat in de toekomst het verkeer sneller toeneemt dan nu wordt verwacht, dan komt dit naar voren in de monitoring in het NSL (lucht) en in de jaarlijkse nalevingsverslagen Geluid. Als grenswaarden dreigen te worden overschreden, ben ik verplicht te onderzoeken op welke wijze overschrijdingen van de grenswaarden lucht (concentraties NO<sub>x</sub> en fijn stof) en geluid (het geluidproductieplafond) kunnen worden voorkomen. Door dit systeem blijft overlast in de toekomst begrensd.

### 6.2 – A28. Geluid

**Het vele verkeer geeft enorme geluidsoverlast, zo erg dat de kwaliteit van wonen sterk is afgenomen. Verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u geeft nog meer overlast. Het bewijs hiervoor is de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u op de A28 tussen Hoogeveen (26) en Fluitenberg (27) vanwege de geluidsoverlast bij 120 km/u. Inspreker stelt voor om het traject 100 km/u door te trekken naar Ruinen (28).**

#### Reactie 6.2

Met het onderhavige besluit wordt voldaan aan de wettelijke normen voor geluid. Dit blijkt uit de bij het verkeersbesluit behorende geluidrapport van 12 januari 2018. Aanvullend wordt erop gewezen dat sinds 1 juli 2012 de regels van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer inzake de beoordeling van het geluid van rijkswegen van kracht zijn. 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, in intensiteit variëren.

Via een jaarlijks nalevingsverslag controleert Rijkswaterstaat of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, of binnenkort dreigen te worden overschreden. Hiertoe geldt een wettelijke signaleringswaarde van 0,5 dB. Wanneer

hieruit blijkt dat de geluidproductie van de rijksweg de wettelijk vereiste signaleringswaarde van 0,5 dB dreigt te overschrijden, zal dit in het nalevingsverslag worden aangegeven. Vervolgens zal Rijkswaterstaat onderzoeken op welke wijze overschrijding van het geluidproductieplafond kan worden voorkomen.

Het geluid van het verkeer op een weg kan door een individu als hinderlijk worden ervaren, ook al wordt het geluidproductieplafond niet overschreden. Maar voor de beoordeling of maatregelen doorgaan of niet is het GPP maatgevend.

De verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/h langs Hoogeveen is niet vanwege geluidoverlast langs dit traject. Voor deze verlaging van de maximumsnelheid zijn twee argumenten:

- Op de A28 Rechts in de tunnelbak (onder het spoorviaduct) ontbreekt de vluchtstrook. Dit is op zichzelf niet onveilig, maar voor een maximumsnelheid van 120 of 130 km/h geen wenselijke situatie.
- Op dit gedeelte van de A28 is er sprake van twee maximumsnelheden op de verschillende banen van hetzelfde traject. Bij een verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/h ontstaat voor de weggebruiker een logischer situatie, doordat de maximumsnelheid op dit wegvak A28 Rechts hetzelfde wordt als op de A28 Links.

### **6.3 – A28. Lucht en geluid Spaarbankbos**

**Meer verkeer bij hogere snelheid geeft meer uitstoot en in het naastgelegen Spaarbankbos is een wandeling niet echt rustgevend meer.**

#### Reactie 6.3

Voor wat betreft de milieubelangen is getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit.

Op grond van het uitgevoerde geluidonderzoek staat vast dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke geluidkaders.

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat er sprake zal zijn van meer overlast, omdat de toename in geluidproductie (met ca. 0,3 dB) op zichzelf niet hoorbaar is.

Wat betreft luchtkwaliteit is het zo dat de afgelopen jaren, mede door succesvol (bron)beleid, de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk is verbeterd. Inmiddels worden, mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen, vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald; dit in ieder geval langs alle rijkswegen (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2017).

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.

### **6.4 – A28. Verkeersveiligheid**

**De veiligheid zal afnemen. Vooral in de spits is er veel verkeer van en naar de A28 (Fluitenberg 27) door het industrieterrein De Wieken in Hoogeveen. In- en uitvoegen bij hogere snelheid is gevaarlijker dus ook wat dit punt betreft zal de snelheid lager moeten, naar 100 km/u .**

#### Reactie 6.4

De verhoging van de maximumsnelheid heeft mogelijk een beperkt effect op de verkeersveiligheid.

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/uur naar 130 km/uur) neemt toe met ca. 2 tot 3 km/uur. Ondanks dit minimale effect zijn er, in het kader van de Aanpak Kritische Ontwerp Elementen (AKOE), op diverse wegvakken in Nederland in de periode 2013-2015 maatregelen uitgevoerd die de verkeersveiligheid bevorderen. Zo is extra geleiderail geplaatst, zijn toeritten verlengd en is belijning aangepast.

In het kader van dit verkeersbesluit wordt, tegelijk met de aanpassing van de maximumsnelheid, op de A58 geleiderail geplaatst bij 2 landhoofden van een viaduct en wordt op de A28 bij Hoogeveen de belijning bij een afrit verbeterd.

De vormgeving van de aansluiting Fluitenberg is ingericht volgens de richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen, met in- en uitvoegstroken van voldoende lengte.

## Zienswijze 7

### 7.1 – A76. Geluid

**De A76 tussen knooppunt Kunderberg en de Duitse grens loopt vlak langs de Heerlense wijk Welten. De bewoners van De Kommert hebben nu al aanzienlijke geluidsoverlast van de weg. Een aantal van die huizen ligt op ca. 50 meter afstand van de weg, onbeschermd door geluidswal of -scherm. Verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur zal die overlast sterk doen toenemen. Als de plannen doorgaan hoopt inspreker op in ieder geval een geluidwerend scherm.**

#### Reactie 7.1

Op grond van het uitgevoerde geluidonderzoek staat vast dat de verhoging van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Er is dan ook op dit moment geen aanleiding om aanvullende geluidmaatregelen, zoals de plaatsing van een geluidscherm, te onderzoeken. Jaarlijks controleert Rijkswaterstaat of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, of binnenkort dreigen te worden overschreden. Wanneer hieruit blijkt dat de geluidproductie van de rijksweg de wettelijke signaleringswaarde van 0,5 dB dreigt te overschrijden, zal dit in het nalevingsverslag worden aangegeven. Vervolgens zal Rijkswaterstaat onderzoeken op welke wijze overschrijding van het geluidproductieplafond kan worden voorkomen.

### 7.2 – A76. Lucht fijnstof

**Daar komt nog verhoogde fijnstofblootstelling bij.**

#### Reactie 7.2

Ter plaatse wordt voldaan aan de normen. Zie mijn reactie bij 4.4.

### 7.3 - Algemeen

**Over het hoofd gezien is de verhoogde overlast van aanwonenden. Volgens inspreker zijn negatieve gevolgen meer lawaai en fijnstof.**

#### Reactie 7.3

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels.

Op grond van het uitgevoerde geluidonderzoek staat vast dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke geluidkaders.

Voor wat betreft luchtkwaliteit is het zo dat de afgelopen jaren, mede door succesvol (bron)beleid, de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk is verbeterd. Inmiddels worden, mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen, vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald; dit in ieder geval langs alle rijkswegen (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2017).

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.

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. De milieu-effecten van de snelheidsverhoging zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de

woon- en leefomgeving door de verhoging van de maximumsnelheid nauwelijks wordt aangetast. Zie hiervoor de bij het besluit horende onderzoeksrapporten.

Daarmee stel ik vast dat er geen sprake is van onaanvaardbare effecten op leefomgeving en gezondheid.

Deze aspecten zijn afgewogen tegen de overige aspecten van de verhoging van de maximumsnelheid (versoepeling regelgeving, reistijdwinst, beleving automobilist). Ik ben van mening dat de afweging, die geleid heeft tot onderhavig verkeersbesluit, op goede gronden, zorgvuldig en transparant heeft plaatsgevonden.



## Zienswijze 8

### 8.1 – Lucht. Fijn stof. 100 km/h.

**Gezien de geringe hoeveelheid tijdwinst bij hogere snelheden en de, als gevolg van de hogere snelheid, hogere uitstoot van fijnstof verzoekt inspreker de maximumsnelheid voor de snelwegen in drukbevolkt gebied en zeker over korte afstanden vast te stellen op max. 100 km per uur.**

#### Reactie 8.1

Er is destijds (in 2012) een afweging tussen de verschillende effecten (positief en negatief) van het invoeren van een maximumsnelheid van 130 km/h op grote delen van het Nederlandse autosnelwegennet.

Deze effecten in algemene zin zijn weergegeven in het openbare rapport "Onderzoek invoering maximumsnelheid invoering naar 130 km/h" van november 2011. In bijlage A van dit rapport is de berekening gemaakt van baten van de verhoging van de maximumsnelheid. Resultaat is dat de verhoging van de maximumsnelheid leidt tot 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. Ook 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.

Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit gehaald; dit in ieder geval langs alle rijkswegen (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2017). Daarmee is er ook geen noodzaak om verdergaande maatregelen, zoals het hanteren van een algemene maximumsnelheid van 100 km/h in stedelijke gebieden, te nemen.

Het voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit 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.

### 8.2 – Afweging.

**Wat zijn de positieve en negatieve gevolgen van dit besluit? Inspreker rijdt regelmatig over deze genoemde snelwegen met uitzondering van die in Groningen, Friesland en Drenthe**

#### Reactie 8.2

In de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op de positieve en negatieve gevolgen van het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/h. De effecten in algemene zin zijn weergegeven in het openbare rapport "Onderzoek invoering maximumsnelheid invoering naar 130 km/h" van november 2011.

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. De milieu-effecten van de snelheidsverhoging zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woon- en leefomgeving door de verhoging van de maximumsnelheid nauwelijks wordt aangetast. Zie hiervoor de bij het besluit horende onderzoeksrapporten.

## Zienswijze 9

### 9.1 – Afweging. 100 km/h.

**In het kader van milieuvervuiling (fijnstof), geluidoverlast, verkeersveiligheid en akkoord van Parijs is het onverantwoord om de maximumsnelheden op de snelwegen te verhogen. Volgens inspreker moet de maximumsnelheden op alle snelwegen zelfs terug naar 100 km/uur.**

#### Reactie 9.1

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

Er wordt, overeenkomstig de afspraken in het Regeerakkoord, een Klimaat- en Energieakkoord opgesteld waarmee invulling wordt gegeven aan het Klimaatakkoord van Parijs. Dit akkoord heeft als doel de uitstoot van broeikasgassen met 49% te beperken in 2030 (t.o.v. 1990). Daarbij ligt de focus op kosteneffectieve maatregelen, maatregelen die in dit kader overwogen worden in de mobiliteitssector zijn nul-emissie nieuwverkopen vanaf 2030, zuiniger banden, Europese normen, biobrandstoffen, stimuleren van alternatieve vormen van vervoer en maatregelen in steden. (Vergaderjaar 2017-2018 Kamerstuk 32813 nr. 163). Er zijn in het Regeerakkoord echter ook duidelijke afspraken gemaakt over maatregelen die in de komende kabinetsperiode niet ingevoerd zullen worden. Afgesproken is dat de maximumsnelheid op de hoofdwegen wordt gehandhaafd (Regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' p. 39).

### 9.2 – Effecten op geluid, lucht en veiligheid.

**Inspreker meent dat het onjuist is dat in het verkeersbesluit staat dat het (de verhoging van de maximumsnelheid) geen invloed heeft op geluid- en luchtvervuiling en veiligheid.**

#### Reactie 9.2

Voor wat betreft de milieubelangen is getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. In het verkeersbesluit is niet vermeld dat een verhoging van de maximumsnelheid geen invloed heeft op geluid, lucht en (verkeers-)veiligheid. Deze effecten zijn echter beperkt en leiden niet tot overschrijding van normen en grenswaarden.

Op grond van het uitgevoerde geluidonderzoek staat vast dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke geluidkaders.

Wat betreft luchtkwaliteit is het zo dat de afgelopen jaren, mede door succesvol (bron)beleid, de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk is verbeterd. Inmiddels worden, mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen, vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald; dit in ieder geval langs alle rijkswegen (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2017).

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 verhoging van de maximumsnelheid heeft mogelijk een beperkt effect op de verkeersveiligheid.

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/uur naar 130 km/uur) neemt toe met ca. 2 tot 3 km/uur. Ondanks dit minimale effect zijn er, in het kader

van de Aanpak Kritische Ontwerp Elementen (AKOE), op diverse wegvakken in Nederland in de periode 2013-2015 maatregelen uitgevoerd die de verkeersveiligheid bevorderen. Zo is extra geleiderail geplaatst, zijn toeritten verlengd en is belijning aangepast.

In het kader van dit verkeersbesluit wordt op de A58, tegelijk met de aanpassing van de maximumsnelheid, geleiderail geplaatst bij 2 landhoofden van een viaduct en wordt op de A28 bij Hoogeveen de belijning bij een afrit verbeterd.

### **9.3 - Snelheidsverschillen**

**Inspreker meent dat over het hoofd is gezien dat er bij een maximumsnelheid van 120 km/uur toch al heel vaak 10 á 20 km/uur (sneller) wordt gereden.**

#### Reactie 9.3

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van de maximumsnelheid van 120 km/uur naar 130 km/uur) neemt toe met ca. 2 tot 3 km/h; de gemiddelde rijnsnelheid gaat van ca. 109 km/h naar ca. 111 km/h. Voor alleen personenauto's gaat de gemiddelde rijnsnelheid van ca. 115 km/h naar ca. 117 km/h.

Ook het verschil in gereden snelheid op de rijstroken neemt niet significant toe.

Bron: Monitoring snelheden Autosnelwegen - Ontwikkeling snelhedenbeeld na invoering 130 km/h; mei 2016

Daarbij merk ik op dat het niet is toegestaan om sneller te rijden dan de geldende maximumsnelheid. Ik ga in de onderzoeken naar de effecten van dit verkeersbesluit (lucht, geluid en natuur) uit van verkeersgedrag dat valt binnen wettelijke regels en kaders.

### **9.4 – Verkeersveiligheid**

**Inspreker meent dat een negatief gevolg van de plannen is dat bij kruisingen van snelwegen er te grote verschillen in de snelheden zijn van de verschillende voertuigen, bijvoorbeeld met vrachtwagens.**

#### Reactie 9.4

Indien een autosnelweg volgens de richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen is ingericht voor 120 km/h, dan kan er veilig 130 km/h op gereden worden. Dit geldt tevens voor knooppunten en aansluitingen.

## Zienswijze 10

### 10.1 – A76. Lucht. Gezondheid.

**Verhogen max. snelheid A76 naar 130 km per uur. Aangezien onze tuin direct naast deze snelweg ligt dient inspreker bezwaar in. De kinderen van inspreker zijn beide astmatisch, dus nog meer uitlaatgassen door hogere snelheid is voor hun gezondheid (en alle inwoners van deze straten) erg nadelig!!**

#### Reactie 10.1

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; in ieder geval langs alle rijkswegen (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2017). Ook ter plaatse wordt voldaan aan de normen. Zie hiervoor ook de reactie bij zienswijze 4.4.

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. Zoals blijkt uit de onderzoeksrapporten zijn de negatieve effecten van de snelheidsverhoging zeer beperkt.

### 10.2 – A76. Geluid.

**Verder zit inspreker graag buiten en ondervindt niet graag meer overlast van deze snelweg. Ook inspreker geniet graag van de rust na een lange dag werken en in de weekeinden. En heeft geen zin om alleen maar langsscheurende auto's te horen. Inspreker meent dat over het hoofd is gezien, de gezondheid en rust voor de bewoners van Welten!!**

#### Reactie 10.2

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. Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie langs de rijksweg aan. Zolang de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, kan de hoeveelheid verkeer die over een rijksweg rijdt, of de wijze waarop deze verkeersstroom over de rijksweg wordt afgewikkeld, variëren. Deze wettelijke bescherming tegen geluidshinder richt zich op het geluidsniveau dat invalt op de gevels van woningen, en niet specifiek op tuinen of andere buitenverblijfplaatsen. Wel kan in het algemeen worden gezegd dat bij voldoende bescherming van woningen ook de directe omgeving daarvan, zoals de tuin, voldoende wordt beschermd.

Op grond van het uitgevoerde geluidonderzoek voor onderhavig verkeersbesluit staat vast dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke geluidskaders.

Voor wat betreft het onderhavige traject van de A76 is de geluidstoename ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid ca. 0,3 dB. Deze toename is normaal gesproken voor het menselijk oor niet waar te nemen.

Jaarlijks controleert Rijkswaterstaat of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, of binnenkort dreigen te worden overschreden. Wanneer blijkt dat de geluidproductie van de rijksweg de wettelijk vereiste signaleringswaarde van 0,5 dB dreigt te overschrijden, zal dit in het nalevingsverslag worden aangegeven. Vervolgens zal Rijkswaterstaat onderzoeken op welke wijze overschrijding van het geluidproductieplafond kan worden voorkomen.

### **10.3 – A76. Geluid en Lucht.**

**Inspreker meent dat een negatief gevolg is dat er geluidsoverlast en overlast is van nog meer ongezonde uitlaatgassen. Dit is zeer nadelig voor de gezondheid van onze astmatische kinderen. En uiteraard ook voor alle bewoners van de aangrenzende straten.**

#### Reactie 10.3

Voor wat betreft de milieubelangen is getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit.

Op grond van het uitgevoerde geluidonderzoek staat vast dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Ook ter plaatse wordt voldaan aan de normen. Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke geluidkaders.

Voor wat betreft luchtkwaliteit is het zo dat de afgelopen jaren, mede door succesvol (bron)beleid, de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk is verbeterd. Inmiddels worden, mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen, vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald; dit in ieder geval langs alle rijkswegen (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2017). Ook met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h gedurende het gehele etmaal is, gelet op de berekende maximale concentratie, geen sprake van (bijna) knelpunten en wordt dus voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Zie mijn reactie bij zienswijze 4.4.

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.

## Zienswijze 11

### 11.1 – A76. Geluid.

**Wat zijn de positieve en negatieve gevolgen van dit besluit? Inspreker vindt de verhoging van de maximum snelheid op de A76 onaanvaardbaar. Momenteel heeft inspreker al geluidsoverlast en zal dit door de verhoging nog meer worden. De geluidsoverlast van de A76 is zodanig dat inspreker niet met het raam open kan slapen.**

#### Reactie 11.1

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

Op grond van het uitgevoerde geluidonderzoek staat vast dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Het geluid van het verkeer op een weg kan door een individu als hinderlijk worden ervaren, ook al wordt het geluidproductieplafond niet overschreden. Maar voor de beoordeling of maatregelen doorgaan of niet is het GPP maatgevend.

Voor wat betreft het onderhavige traject van de A76 is de geluidstoename ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid ca. 0,3 dB. Deze toename is normaal gesproken voor het menselijk oor niet waar te nemen.

Jaarlijks controleert Rijkswaterstaat of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, of binnenkort dreigen te worden overschreden. Wanneer blijkt dat de geluidproductie van de rijksweg de wettelijke signaleringswaarde van 0,5 dB dreigt te overschrijden, zal dit in het nalevingsverslag worden aangegeven. Vervolgens zal Rijkswaterstaat onderzoeken op welke wijze overschrijding van het geluidproductieplafond kan worden voorkomen.

### 11.2 – A76. Natuur.

**Inspreker meent dat de verhoging van de maximumsnelheid op de A76 onaanvaardbaar is. De A76 t.h.v. Welten (Heerlen) loopt door een natuurgebied. Inspreker wenst hierbij dan ook bezwaar te maken tegen deze snelheidsverhoging.**

#### Reactie 11.2

Nabij Welten-dorp liggen twee Natura 2000-gebieden, te weten Kunderberg en Geleenbeekdal. Voor beide natuurgebieden zijn de mogelijke natuureffecten als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u getoetst. Uit de effectbeoordeling volgt dat negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende gebieden als gevolg van deze snelheidsverhoging zijn uitgesloten. Zie hiervoor de bij het verkeersbesluit horende onderzoeksrapporten voor natuur.

### 11.3 – A76. Lucht. Fijn stof.

**Inspreker meent dat ook de fijnstof op de A76 zal toenemen. Inspreker wenst hierbij dan ook bezwaar te maken tegen deze snelheidsverhoging.**

#### Reactie 11.3

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; dit in ieder geval langs alle rijkswegen (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2017). Ook ter plaatse wordt voldaan aan de normen. Zie hiervoor ook de reactie bij zienswijze 4.4.

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.

## **Zienswijze 12**

### **12.1 – A76. Geluid.**

**Het betreft de verhoging van de maximumsnelheid op A76 tussen knooppunt Kunderberg en Duitse grens. Inspreker is het niet eens met deze verhoging vanwege ernstige toename van de geluidsoverlast.**

#### Reactie 12.1

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. Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie langs de rijksweg aan. Zolang de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, kan de hoeveelheid verkeer die over een rijksweg rijdt, of de wijze waarop deze verkeersstroom over de rijksweg wordt afgewikkeld, variëren. Op grond van het uitgevoerde geluidonderzoek voor onderhavig verkeersbesluit staat vast dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds.

Jaarlijks controleert Rijkswaterstaat of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, of binnenkort dreigen te worden overschreden.

Wanneer blijkt dat de geluidproductie van de rijksweg de wettelijke signaleringswaarde van 0,5 dB dreigt te overschrijden, zal dit in het nalevingsverslag worden aangegeven.

Vervolgens zal Rijkswaterstaat onderzoeken op welke wijze overschrijding van het geluidproductieplafond kan worden voorkomen.

Voor wat betreft het onderhavige traject van de A76 is de geluidstoename ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid ca. 0,3 dB. Deze toename is normaal gesproken voor het menselijk oor niet waar te nemen.

### **12.2 – A76. Gezondheid.**

**Inspreker meent dat de belangen van de bewoners van de wijk Welten, gemeente Heerlen, over het hoofd zijn gezien, nl. bescherming van de volksgezondheid en welzijn.**

#### Reactie 12.2

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; dit in ieder geval langs alle rijkswegen (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2017). Ook ter plaatse wordt voldaan aan de normen. Zie hiervoor ook de reactie bij zienswijze 4.4.

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.

### **12.3 – A76. Geluid.**

**Inspreker ondervindt al sedert de aanleg van deze weg hinder van geluidsoverlast door het verkeer 24 uur per dag / 7 dagen per week / 365 dagen per jaar. De woning van inspreker is ruim 40 jaar geleden gebouwd in de wijk Welten (gemeente Heerlen) in een toen nog rustige omgeving. In de loop der jaren is de geluidsoverlast ten gevolge van het verkeer op deze weg alsmaar toegenomen.**



**Inspreker ondervindt daardoor gezondheidsklachten te weten stress en slapeloosheid. Door verhoging van de maximumsnelheid zal de geluidsoverlast nog verder toenemen!**

**Gezien de leeftijd van inspreker is inspreker niet in de gelegenheid om te verhuizen naar een wijk waar het rustig is. Inspreker weet van de buurt/wijkgenoten dat ook zij last hebben van deze snelwegen.**

Reactie 12.3

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. Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie langs de rijksweg aan. Zolang de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, kan de hoeveelheid verkeer die over een rijksweg rijdt, of de wijze waarop deze verkeersstroom over de rijksweg wordt afgewikkeld, variëren.

Op grond van het uitgevoerde geluidonderzoek voor onderhavig verkeersbesluit staat vast dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke geluidkaders.

Jaarlijks controleert Rijkswaterstaat of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, of binnenkort dreigen te worden overschreden.

Wanneer blijkt dat de geluidproductie van de rijksweg de wettelijke signaleringswaarde van 0,5 dB dreigt te overschrijden, zal dit in het nalevingsverslag worden aangegeven.

Vervolgens zal Rijkswaterstaat onderzoeken op welke wijze overschrijding van het geluidproductieplafond kan worden voorkomen.

Het geluid van het verkeer op een weg kan door een individu als hinderlijk worden ervaren, ook al wordt het geluidproductieplafond niet overschreden. Maar voor de beoordeling of maatregelen doorgaan of niet is het GPP maatgevend.

#### **12.4 – A76. Afweging.**

**Inspreker verzoekt om het plan om de maximumsnelheid op de A76 te verhogen niet uit te voeren!**

Reactie 12.4

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. De milieu-effecten van de snelheidsverhoging zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woon- en leefomgeving door de verhoging van de maximumsnelheid nauwelijks wordt aangetast. Zie hiervoor de bij het besluit horende onderzoeksrapporten.

Daarmee ben ik van mening dat er geen sprake is van onaanvaardbare effecten op leefomgeving en gezondheid.

Deze aspecten zijn afgewogen tegen de overige aspecten van de verhoging van de maximumsnelheid (versoepeling regelgeving, reistijdwinst, beleving automobilist). Ik ben van mening dat de afweging, die geleid heeft tot onderhavig verkeersbesluit, op goede gronden, zorgvuldig en transparant heeft plaatsgevonden.

## Zienswijze 13

### **13.1 – A28. Verkeersveiligheid.**

**Inspreker meent dat het aspect verkeersveiligheid over het hoofd is gezien. Invoegend zwaar vrachtverkeer uit industriegebied De Wieken zorgt nu al voor gevaarlijke situaties.**

#### Reactie 13.1

De vormgeving van de aansluiting Fluitenberg is ingericht volgens de richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen, met in- en uitvoegstroken van voldoende lengte.

### **13.2 – A28. Geluid.**

**Inspreker meent dat de geluidsbelasting op aangrenzende locaties te hoog is. Grenzend aan het bedoelde weggedeelte bevinden zich 2 begraafplaatsen. Direct naast de A28 bevindt zich het gemeentelijke wandelbos "Het Spaarbankbosch". Binnen bovengenoemd wandelbos (Drents-Landschap - natuurbeheerder) ligt de Hoogeveense woonkern. De Santbrincke (45 woningen) en aan de westzijde het dorpje Fluitenberg.**

#### Reactie 13.2

Ter voorbereiding van het onderhavige verkeersbesluit is door Rijkswaterstaat een geluidonderzoek uitgevoerd.

Op grond van dit geluidonderzoek is komen vast te staan dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie langs de rijksweg aan. Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke geluidkaders.

Jaarlijks controleert Rijkswaterstaat of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, of binnenkort dreigen te worden overschreden.

Wanneer hieruit blijkt dat de geluidproductie van de rijksweg de wettelijke signaleringswaarde van 0,5 dB dreigt te overschrijden, zal dit in het nalevingsverslag worden aangegeven.

Vervolgens zal Rijkswaterstaat onderzoeken op welke wijze overschrijding van het geluidproductieplafond kan worden voorkomen.

### **13.3 – A28. Lucht.**

**Luchtvervuiling: De lucht wordt ongetwijfeld niet beter!.**

**Inspreker ondervindt negatieve gevolgen op geluidbelasting en vervuiling.**

#### Reactie 13.3

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; in ieder geval langs alle rijkswegen (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2017). Wat betreft de milieubelangen is onder andere getoetst aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Zoals blijkt uit de uitgevoerde berekening luchtkwaliteitsonderzoek wordt ook op dit traject van de A28 daaraan voldaan en zijn de negatieve effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op de luchtkwaliteit zeer beperkt.

Het onderzoeksrapport Luchtkwaliteit is bij het ontwerp-verkeersbesluit gevoegd (Harmonisering maximumsnelheid Batch 2018 - Onderzoek luchtkwaliteit, 15 november 2017 (Referentie: T&PBF5955-101-100R002F01)).

<b>Concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> ten gevolge van de verhoging maximumsnelheid langs het traject A28 Fluitenberg – Ruinen (in µg/m<sup>3</sup>, zichtjaar 2018)</b>		
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>
Gemiddelde toename ten gevolge van het besluit direct langs de A50	0,1 (HWN) 0,1 (OWN)	0,0(HWN) 0,0 (OWN)
Maximale concentratie toetspunten (inclusief verhoging GCN)	19,4 (HWN) 18,1 (OWN)	17,8 (HWN) 17,5 (OWN)
Bijna knelpunt	38,0	30,5

Ook met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h gedurende het gehele etmaal is, zo blijkt uit de berekeningen, geen sprake van (bijna) knelpunten en wordt (ruim) voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Op grond van het uitgevoerde geluidonderzoek staat vast dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke geluidkaders.

**13.4 – A28. Afweging. Naar 100 km/h.  
Inspreker stelt voor de maximumsnelheid op de A28 tussen afslag 27 – 28 te reduceren naar 100 km/h.**

Reactie 13.4

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. De milieu-effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woon- en leefomgeving door de verhoging van de maximumsnelheid nauwelijks wordt aangetast. Zie hiervoor de bij het besluit horende onderzoeksrapporten.

Daarmee stel ik vast dat er geen sprake is van onaanvaardbare effecten op leefomgeving en gezondheid.

Deze aspecten zijn afgewogen tegen de overige aspecten van de verhoging van de maximumsnelheid (versoepeling regelgeving, reistijdwinst, beleving automobilist).

Ik zie dan ook geen aanleiding om op dit wegtraject de maximumsnelheid te verlagen naar 100 km/h en blijf van mening dat de afweging, die geleid heeft tot onderhavig verkeersbesluit, op goede gronden, zorgvuldig en transparant heeft plaatsgevonden.

## **Zienswijze 14**

### **14.1 - A76. Geluid. Cumulatie van geluid.**

**Waarom moet het steeds meer zijn? Je wint enkele seconden met deze snelheidsverhoging. Echter de bewoners van het gebied worden al jaren (voor inspreker als kind) belast met toenemende hinder. Hinder van fijnstof en hinder van geluid.**

**Welten is ingeklemd tussen 3 auto(snel)wegen te weten de A76, de A79 en stadsautoweg N281. Bij vrijwel alle windrichtingen is er geluid. Met name laagfrequent geluid. Na het plaatsen van geluidschermen langs de afrit A79, is die hinder toegenomen.**

**Inspreker wordt alleen maar vaker en meer blootgesteld aan ongewenst geluid. Hierbij heeft inspreker het ook over alle evenementen die in onze omgeving voor geluidhinder zorgen. Met name in de zomer, wanneer we in de avond en nacht koele lucht met natuurlijke ventilatie willen binnenhalen, is er geluidhinder.**

**Het streven zou moeten zijn om deze hinder te beperken en niet te vermeerderen, ook al is het nu maar met 1 dB.**

**Inspreker meent dat het totaalplaatje over het hoofd is gezien.**

**Er wordt nu alleen ingegaan op deze ene wijziging. De opstapeling van jaren wordt niet gezien.**

**Het is een totaalplaatje en er wordt nu alleen ingegaan op deze ene wijziging.**

Reactie 14.1

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

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. Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie langs de rijksweg aan. Binnen de geldende geluidproductieplafonds bestaat in het algemeen ruimte voor een zeer beperkte toename van het geluid. Zo lang de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, kan de hoeveelheid verkeer die over een rijksweg rijdt, of de wijze waarop deze verkeersstroom over de rijksweg wordt afgewikkeld, daarom in intensiteit variëren.

Het uitgevoerde geluidonderzoek laat zien dat voor alle referentiepunten langs dit traject de berekende geluidproductie na verhoging van de maximumsnelheid nog beneden het geluidproductieplafond ligt. Hierbij merk ik op dat in de systematiek van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer altijd rekening gehouden moet worden met het geluid van alle rijkswegen tezamen. Bij de berekening van het effect van de snelheidsverhoging is dus het geluid van alle rijkswegen in de directe omgeving van inspreker betrokken.

Het geluid van het verkeer op een weg kan door een individu als hinderlijk worden ervaren, ook al wordt het geluidproductieplafond niet overschreden. Maar voor de beoordeling of maatregelen doorgaan of niet is het GPP maatgevend.

Voor wat betreft het onderhavige traject van de A76 is de geluidstoename ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid ca. 0,3 dB. Deze toename is normaal gesproken voor het menselijk oor niet waar te nemen.

Jaarlijks controleert Rijkswaterstaat of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, of binnenkort dreigen te worden overschreden. Wanneer hieruit blijkt dat de geluidproductie van de rijksweg de wettelijke signaleringswaarde van 0,5 dB dreigt te overschrijden, zal dit in het nalevingsverslag worden aangegeven.

Vervolgens zal Rijkswaterstaat onderzoeken op welke wijze overschrijding van het geluidproductieplafond kan worden voorkomen.

Omdat door de verhoging van de maximumsnelheid geen geluidproductieplafonds overschreden worden, is er in dit verband geen reden om bij de beoordeling van het aspect geluid naar cumulatie van het geluid afkomstig van de rijkswegen met dat van de andere aanwezige geluidsbronnen, zoals de N281, te kijken.

Aanvullend hierop wil ik benadrukken dat het geldende geluidproductieplafond een vaste waarde is, die pas kan wijzigen met een afzonderlijk besluit dat dan ook openstaat voor zienswijzen en beroep.

Voor zover in de afgelopen jaren de geluidproductie van de rijkswegen in de omgeving van inspreker is toegenomen, is dat effect dus wel degelijk meegenomen in de toetsing aan het vaste geluidproductieplafond. Ook in de jaarlijkse nalevingsrapportages van Rijkswaterstaat wordt elk jaar opnieuw de actuele geluidproductie, inclusief de effecten van "opeenstapeling van jaren" aan het geluidproductieplafond getoetst.

#### **14.2 – A76. Geluid. Geluidrapporten niet ontvangen.**

**Ik heb eerder de uitgebreide geluidrapporten opgevraagd van de wegen in de omgeving, deze heb ik echter nooit ontvangen.**

##### Reactie 14.2

In het kader van een zorgvuldige voorbereiding van dit verkeersbesluit, heeft Rijkswaterstaat een geluidonderzoek laten uitvoeren. Het hieruit voortvloeiende geluidrapport heeft op de wettelijk voorgeschreven wijze ter inzage gelegen.

Andere uitgebreide geluidrapporten van wegen in de omgeving zijn ons niet bekend en hebben bij de voorbereiding van dit verkeersbesluit geen rol gespeeld. Omdat uit het uitgevoerde geluidonderzoek voor onderhavig verkeersbesluit blijkt dat de geldende geluidproductieplafonds niet worden overschreden, was er in het kader van dit besluit geen reden om bij de beoordeling van het aspect geluid tevens naar cumulatie van het geluid afkomstig van de rijkswegen met dat van de andere aanwezige geluidsbronnen, zoals de N281, te kijken.

## Zienswijze 15

### 15.1 – Standpunt.

**In heel Australië mag je niet harder dan 110 km. In Nederland zijn jullie totaal de weg kwijt m.b.t. maximumsnelheden. Er is totaal geen logica in. Van Heinenoord naar Schiphol mag je 100 km en wordt het echt druk en wordt het 130 km.**

**Door de Vlaketunnel (A58, Zeeland) mag je nu 130 km. Totaal geen beleid. Inspreker dankt u.**

#### Reactie 15.1

Per 1 september 2012 is de wettelijke maximumsnelheid op autosnelwegen verhoogd van 120 km/h naar 130 km/h. Met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h op steeds meer 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 betekende 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. Uitzonderingen op de 130 km/h vinden hun oorzaak in de aspecten geluid, lucht, natuur of verkeersveiligheid.

Ik neem verder kennis van uw standpunt.

## **Zienswijze 16**

### **16.1 - Standpunt**

**Insprekers is het eens met het besluit om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km per uur.**

**Inspreker ondervindt geen negatieve gevolgen van dit besluit.**

Reactie 16.1

Ik dank de inspreker voor deze mening.

## Zienswijze 17

### 17.1 – A79.

**Inspreker wil een mening geven over het besluit tot de definitieve verlaging van de maximumsnelheid op de A79 die terug gebracht wordt tot 100 km/h.**

**Zolang er geen onderhoud aan de autosnelweg plaats vindt kan inspreker zich vinden in de tijdelijke snelheidsverlaging tot 100 km/h.**

**Maar na uitvoering van een pakket maatregelen aan groot onderhoud is deze autosnelweg geschikt om de maximumsnelheid terug te verhogen naar 120 km/h. Bij droog weer is 120 km/u geen probleem.**

#### Reactie 17.1

Uit onderzoek<sup>1</sup> blijkt dat ook na groot onderhoud de A79 niet geschikt is om het verkeer met een maximumsnelheid van 120 km/u veilig af te wikkelen. Ook bij een maximumsnelheid van 100 km/u is sprake van meerdere afwijkingen van de richtlijnen die verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengen.

Bij een maximumsnelheid van 100 km/u komen belangrijke afwijkingen te vervallen en nemen ook de verkeersveiligheidsrisico's af.

Alleen tegen hoge kosten kan de A79 zodanig worden gereconstrueerd dat een maximumsnelheid van 130 km/h mogelijk is. Een dergelijke reconstructie is een apart project, dat niet in het kader van het programma verhoging maximumsnelheden kan worden opgepakt.

De weg moet onder alle weersomstandigheden veilig kunnen worden bereden. Vandaar dat ik heb besloten de maximumsnelheid terug te brengen van 120 naar 100 km/h.

<sup>1</sup> INTEGRAAL VERKEERSVEILIGHEIDSRAPPORT A79, Arcadis, 14 november 2016

### 17.2 – A79. Verkeersveiligheid. Gebruik stroken.

**Sinds augustus 2017 is de maximumsnelheid op de autoweg verlaagd naar 100 km/h. Aangezien inspreker al sinds 2001 dagelijks gebruik maak van deze autosnelweg, heeft inspreker de verschillen kunnen waarnemen tussen de maximumsnelheid van 120 km/h en 100 km/h.**

**Sinds de maximumsnelheid is verlaagd is naar mijn mening de veiligheid op de autosnelweg niet verbeterd maar zelfs afgenomen.**

**Toen de maximumsnelheid nog 120 km/h was, werd optimaal gebruik gemaakt van beide rijstroken. Maar na verlaging van de maximumsnelheid is de linker rijstrook veel minder in gebruik. De massa van het verkeer rijdt nu in een 'treintje' achter elkaar op de rechter rijstrook. Als er ingehaald wordt, gebeurt dit met een minimaal snelheidsverschil. Het gevolg is dat de auto op de linkerbaan meer tijd nodig heeft om een auto in te halen.**

**Normaal gesproken is dit geen probleem, ware het niet dat er ook weggebruikers zijn die zich niet aan de maximumsnelheid houden. Door dit snellere rijgedrag wordt de auto die aan het inhalen is iets opgejaagd, waardoor deze auto iets sneller gaat rijden om de auto op de rechterbaan te passeren. Zodra de auto gepasseerd is, gaat deze auto (die ingehaald heeft) terug naar de rechter rijstrook en laat vervolgens het gaspedaal los, omdat hij immers een te hoge snelheid heeft. Het gevolg hiervan is, dat het achterliggend verkeer ook gas moet terugnemen om de 2-seconden regeling weer werkbaar te maken. Dit probleem speelde niet toen de maximumsnelheid nog 120 km/h was.**

#### Reactie 17.2

De A79 tussen de knooppunten Kruisdonk en Kunderberg voldoet ook na groot onderhoud niet aan alle richtlijnen voor een autosnelweg met een ontwerpsnelheid van 120 km/h.



De rijstroken zijn smal en de inrichting van de bermen is onvoldoende veilig. Het voldoen aan de belangrijkste eisen t.a.v. het wegontwerp en het afnemen van het verkeersveiligheidsrisico wegen voor mij zwaar. Daarom een maximumsnelheid van 100 km/h.

### **17.3 – A79. Verkeersveiligheid. Handhaving.**

**Doordat er niet tot nauwelijks gecontroleerd wordt op snelheid sinds de invoering van de verlaagde maximum snelheid neemt de snelheid van het verkeer naarmate de tijd verstrijkt toe.**

#### Reactie 17.3

Het is de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat om wegen aan te bieden waarop veilig kan worden gereden. Het is vervolgens de verantwoordelijkheid van elke individuele weggebruiker om op een veilige en verantwoorde wijze van de infrastructuur gebruik te maken. Handhaving van dit verantwoordelijk gebruik is een taak van de politie.

### **17.4 – A79. Verkeersveiligheid. Vergelijking met A76.**

**Ook zou de autosnelweg gevaarlijk zijn vanwege de vele bochten, op- en afritten en de vele bruggen. Volgens inspreker is de A79 qua inrichting vergelijkbaar met de A76 die ook in Zuid-Limburg ligt, maar daar is wel een maximum snelheid van 120 km/h en op een specifiek traject wordt daar zelfs nog de snelheid naar 130 km/h verhoogd.**

#### Reactie 17.4

De A79 bevat inderdaad een groot aantal relatief krappe boogstralen. Maar het belangrijkste argument om de maximumsnelheid te verlagen naar 100 km/h is dat de rijstroken smal zijn en de inrichting van de bermen onvoldoende veilig.

De A76 is op delen niet veilig genoeg om te voldoen aan alle (wegontwerp)eisen voor een maximumsnelheid van 120 of 130 km/h. Maar op het traject waar deze weg wel voldoet aan de eisen, gaat de weg nu inderdaad naar de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/h.

Het is echter niet zo dat de trajecten op de A76, die niet voldoen aan de eisen voor 130 km/h, zo onveilig zijn dat de maximumsnelheid daar terug moet naar 100 km/h. Om deze reden blijft de maximumsnelheid op een groot deel van de A76 120 km/h en niet 100 km/h zoals op de A79.

## Zienswijze 18

### 18.1 - Verkeersveiligheid

**Het onzalige voornemen dient nimmer werkelijkheid te worden. Druist tegen alle logica in. Enerzijds omdat de ontwerprichtlijnen (ROA en NOA) om politieke redenen worden genegeerd of weg worden genuanceerd en bijgevolg is de verkeersveiligheid in het geding.**

**De politiek gaat zich nu kennelijk ook al bemoeien met wegverkeerskunde, verkeerstechniek en wegenbouw. Meer ongevallen tot gevolg hebbend. En ingenieursbureaus worden ingehuurd om dit effect te verdoezelen of te maskeren.**

#### Reactie 18.1

De verhoging van de maximumsnelheid heeft mogelijk een beperkt effect op de verkeersveiligheid.

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/uur naar 130 km/uur) neemt toe met ca. 2 tot 3 km/uur. Ondanks dit minimale effect zijn er, in het kader van de Aanpak Kritische Ontwerp Elementen (AKOE), op diverse wegvakken in Nederland in de periode 2013-2015 maatregelen uitgevoerd die de verkeersveiligheid bevorderen. Zo is extra geleiderail geplaatst, zijn toeritten verlengd en is belijning aangepast.

In het kader van dit verkeersbesluit wordt op de A58, tegelijk met de aanpassing van de maximumsnelheid, geleiderail geplaatst bij 2 landhoofden van een viaduct en wordt op de A28 bij Hoogeveen de belijning bij een afrit verbeterd.

### 18.2 – Klimaat. CO<sub>2</sub>.

**Anderzijds neemt de CO<sub>2</sub> uitstoot verder toe en dat is dan weer in strijd met het Klimaatakkoord van Parijs. De Rijksoverheid maakt zich zo volledig ongeloofwaardig. Inspreker verwijst naar de Rijkswaterstaatpublicatie "De effectiviteit van overheidsmaatregelen inzake veiligheid" en de CROW-uitgave "Energieverbruik door verkeer en vervoer." .**

#### Reactie 18.2

In het Energieakkoord zijn afspraken gemaakt om in 2050 te komen tot een klimaatneutrale energievoorziening, deze afspraken dragen ook bij aan het behalen van de CO<sub>2</sub>-doelstellingen. De uitvoering van het Energieakkoord wordt gemonitord en voor 2018 is recent een Uitvoeringsagenda vastgesteld (TK 30196 nr 573).

Aanvullend op het Energieakkoord is in het Regeerakkoord afgesproken dat een Klimaat- en Energieakkoord wordt opgesteld waarmee invulling wordt gegeven aan het Klimaatakkoord van Parijs. Dit akkoord heeft als doel de uitstoot van broeikasgassen met 49% te beperken in 2030 (t.o.v. 1990). Daarbij ligt de focus op kosteneffectieve maatregelen, maatregelen die in dit kader overwogen worden in de mobiliteitssector zijn nul-emissie nieuwverkoppen vanaf 2030, zuiniger banden, Europese normen, biobrandstoffen, stimuleren van alternatieve vormen van vervoer en maatregelen in steden. (Vergaderjaar 2017-2018 Kamerstuk 32813 nr. 163). Er zijn in het Regeerakkoord echter ook duidelijke afspraken gemaakt over maatregelen die in de komende kabinetsperiode niet ingevoerd zullen worden. Afgesproken is dat de maximumsnelheid op de hoofdwegen wordt gehandhaafd (Regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' p. 39).

### 18.3 - Afweging

**Het volledige ontwerpverkeersbesluit is onjuist en spruit voort uit een zieke visie op verkeer en vervoer, door de politiek ingegeven.**

**Tegemoet wordt gekomen wordt aan het verlangen, van een deel de bevolking, om te kunnen 'racen' en die hiermee slechts een zeer bescheiden tijdwinst behalen en wel veel ergernis bij anderen veroorzaken.**

Reactie 18.3

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. De milieu-effecten van de snelheidsverhoging zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woon- en leefomgeving door de verhoging van de maximumsnelheid nauwelijks wordt aangetast. Zie hiervoor de bij het besluit horende onderzoeksrapporten.

Daarmee ben ik van mening dat er geen sprake is van onaanvaardbare effecten op leefomgeving en gezondheid.

Deze aspecten zijn afgewogen tegen de overige aspecten van de verhoging van de maximumsnelheid (versoepeling regelgeving, reistijdwinst, beleving automobilist). Ik ben van mening dat de afweging, die geleid heeft tot onderhavig verkeersbesluit, op goede gronden, zorgvuldig en transparant heeft plaatsgevonden.

#### **18.4 – Klimaat. CO<sub>2</sub>.**

**Op de plaatsen waar de 130 km/uur al is ingevoerd dient die maatregel dan ook weer te worden teruggedraaid, hiermee aangevend dat de Rijksoverheid serieus de CO<sub>2</sub> uitstoot wil terugdringen.**

Reactie 18.4

Zie mijn reactie onder 18.2.

#### **18.5 - Verkeersveiligheid**

**Zo'n 85% van de weggebruikers zal zich aan de maximumsnelheid houden, daar is ook onderzoek naar gedaan en dat laat zich visualiseren in een zo aangeduide normaal verdeling (Gausskromme).**

**Tel er nog maar eens zo'n 20 tot 30 km/uur bovenop. 15% van de weggebruikers bezondigd zich hieraan en dat is niet uit de duim gezogen. De snelheidsverschillen kunnen dus extreem worden en denk hierbij ook aan de vrachtwagens met hun snelheden 80 tot 90 km/uur.**

Reactie 18.5

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/uur naar 130 km/uur) neemt toe met ca. 2 tot 3 km/uur. Ook het verschil in gereden snelheid op de rijstroken neemt niet significant toe.

Bron: Monitoring snelheden Autosnelwegen - Ontwikkeling snelhedenbeeld na invoering 130 km/h; mei 2016

#### **18.6 – Verkeersveiligheid. Wegontwerp.**

**In de stukken is nergens sprake van een milieueffectrapportage (MER). Weinig aandacht wordt besteed aan de ontwerpaspecten, welke in detail worden behandeld in de ROA en NOA). Hierbij denkend aan horizontale stralen, clotoïde's, minimale booglengte's en overgangsbogen. En voorts aan horizontale boogstralen bij negatieve verkanting.**

**Verder kan er gedacht worden aan maximaal toelaatbare hellingspercentage's en zichtafstanden. Wat het laatste betreft wordt gedacht aan rijzicht, zicht op een stilstaande file, zicht op een obstakel, zicht bij benadering van een boog en zicht bij beëindiging van de linkerrijstrook. En de zichtafstanden bij een bolle boog en een holle boog completeren het geheel.**

**Alle genoemde zaken zijn snelheidgerelateerd. De voorafgaande opsomming is zeker niet compleet te noemen. Weefstroken, uitvoeg- en invoegstroken, het profiel van vrije ruimte en ga zo maar door zijn alle snelheid gerelateerd.**

**En nu een citaat uit het cursusmateriaal ten behoeve van ontwerpers van autosnelwegen. Een uitgave van: Elsevier opleidingen en advies. Inspreker citeert: "De ontwerpsnelheid wordt gedefinieerd als de snelheid die bij ontwerpen van een weg wordt gekozen om de minimale vormgevingseisen te kunnen bepalen, die afzonderlijke voertuigen in staat stellen bij die snelheid veilig te kunnen rijden".**

**Voor een groot aantal ontwerpcriteria is de ontwerpsnelheid van belang. De standaardconditie is hierbij een nat wegdek. Het zijn dus minimale vormgevings-eisen en daarin zijn veiligheidscoëfficiënten begrepen.**

**En wat is er nu gaande? Er wordt geknabbeld aan de veiligheidscoëfficiënten. En die coëfficiënt beoogt, onder ongunstige omstandigheden of combinaties hiervan, een veilig weggebruik. Hier wordt nu dus om politieke redenen op ingeleverd. Ingehuurde ingenieursbureau's mogen onderbouwen dat het allemaal zo'n vaart niet loopt met het onveiliger worden bij een snelheidsverhoging van 10 km/uur. En die extra CO<sub>2</sub> uitstoot, dat lossen we wel op door duurzamer te gaan leven. Allemaal te zot voor worden. Alsnog een extra reden voor een MER, de onafhankelijkheid hiermee dienend.**

Reactie 18.6

Het gaat hier om een verkeersbesluit. De activiteit, te weten de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h is niet aangewezen in onderdeel C of D van het Besluit milieueffectrapportage. Het verkeersbesluit is niet mer- of mer-beoordelingsplichtig. Om deze reden wordt er ook niet gesproken in de stukken over een milieu effectrapportage. Dit neemt niet weg dat de milieu effecten van de verhoging van de snelheid wel onderzocht zijn.

De wegtrajecten in dit verkeersbesluit, waarop de maximumsnelheid wordt verhoogd, voldoen aan de ontwerprichtlijnen voor 120 km/h. Daarbij is gekeken naar de ontwerpzaken die de inspreker noemt. Op die wegvakken kan veilig 130 km/h worden gereden.

### **18.7 – Afweging.**

**Nagenoeg uitsluitend negatieve gevolgen. De verkeersveiligheid is in het geding en het milieu lijdt er onder. Het kan dan ook niet anders dan dat de CO<sub>2</sub> uitstoot toeneemt.**

**In de geïndustrialiseerde wereld komt een groot deel van de nationale energieconsumptie voor rekening van het verkeer en vervoer. In een aantal gevallen gaat 40% van de energie hieraan op. En zo'n 80% van deze energie wordt verbruikt door personen- en vrachtvervoer over de weg., aldus een gedeeltelijk citaat uit "Energieverbruik door verkeer en vervoer". Een uitgave de CROW. Moet er nog meer gezegd worden? Ja er kan nog meer gezegd worden. De opstellers van de ROA en de NOA staan volledig in hun hemd. Een keur van deskundigen heeft meegewerkt aan het opstellen hiervan. Hun kennis van zaken wordt nu kennelijk niet langer als ter zake doend verondersteld? En waarom moet nu alles wijken voor 'een paar schreeuwlelijken'? Er gaat dan ook een heel negatieve uitstraling uit van de plannen. Enige tijdwinst voor 'een paar idioten', dat zou een positief effect kunnen zijn. En daar staat een volkomen ongeloofwaardige Rijksoverheid tegenover.**

Reactie 18.7

Zie mijn reactie onder 18.2.

### **18.8 – Afweging.**

**Probeer te redden wat er nog te redden valt. Laat u niet meeslepen door de politiek. Technici houdt de rug recht! 120 km/uur op autosnelwegen is**

**meer dan snel genoeg en de ontwerpen zijn geheel overeenkomstig en bijgevolg veilig! Ga nimmer op de rand van de mogelijkheden zitten. Een mensenleven is te kostbaar en mag nimmer geofferd worden ten behoeve politieke stokpaardjes. Weg met die 130 km/uur! Desgewenst completeert inspreker het lijstje van snelheid gerelateerde ontwerpcriteria.**

Reactie 18.8

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. De milieu-effecten van de snelheidsverhoging zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woon- en leefomgeving door de verhoging van de maximumsnelheid nauwelijks wordt aangetast. Zie hiervoor de bij het besluit horende onderzoeksrapporten.

Daarmee ben ik van mening dat er geen sprake is van onaanvaardbare effecten op leefomgeving en gezondheid.

Deze aspecten zijn afgewogen tegen de overige aspecten van de verhoging van de maximumsnelheid (versoepeling regelgeving, reistijdwinst, beleving automobilist). Ik ben van mening dat de afweging, die geleid heeft tot onderhavig verkeersbesluit, op goede gronden, zorgvuldig en transparant heeft plaatsgevonden.

## Zienswijze 19

### 19.1 – Verkeersveiligheid verslechtert

**De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid in Nederland bedragen jaarlijks meer dan 15 miljard euro (onderzoek SWOV). Ons nieuwe kabinet steunde onlangs een breed manifest en werkt momenteel het Strategisch Plan Verkeersveiligheid uit. Alles is er dus aangelegd om de verkeersonveiligheid het komend decennia terug te dringen.**

Reactie 19.1

Ik houd onverkort vast aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen.

### 19.2 – A50. Verkeersveiligheid verslechtert

**Op de A50 tussen knooppunten Ewijk en Valburg blijkt uit ongevalsdata van o.a. ViaStat dat de afgelopen jaren de verkeersveiligheid al fors is afgenomen. Er gebeuren steeds meer ongevallen met alle bijkomende letselschades en opstoppingen tot gevolg. Méér dan de helft van de ongevallen in onze gemeente gebeurt op rijkswegen. Dat is bijzonder hoog. Op het relatief korte tracé van zes kilometer liggen twee knooppunten met veel in-/uitvoegend verkeer en bochtige weggedeeltes. Ook wordt snelwegverkeer in noordelijke richting over de Tacitusbrug even opgesplitst, heeft de Waaloeververbinding een onrustig golvend wegdek en staan er al waarschuwborden voor bij slechte weersomstandigheden. Hiernaast geeft het regionale verkeers- en milieumodel de prognose dat het verkeer de komende 10 jaar op dit tracé nog toeneemt met zo'n 20.000 motorvoertuigen per etmaal. In de regio ontstaat vanwege deze ontwikkeling zelfs al de roep om een snelheidsverlaging naar 100 km/u, laat staan een snelheidsverhoging. Zie ter aanvulling een recent artikel in bijlage 1.**

Reactie 19.2

Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. Hieronder een korte analyse van de verkeersveiligheid op de A50.

In de afgelopen jaren bestond het wegvak tussen de knooppunten Ewijk en Valburg uit twee rijbanen met 3 rijstroken. Richting Valburg werd het verkeer via "slingers" op de nieuwe brug geleid, terwijl de oude brug over de Waal werd onderhouden. Op de nieuwe brug had het verkeer gedurende deze onderhoudssituatie geen vluchtstroken tot zijn beschikking. Vanaf de zomer van 2016 is de oude Waalbrug weer geopend voor verkeer, zodat er nu sprake is van 4 rijstroken per richting met vluchtstroken.

Voor de periode waarin verkeersveiligheidscijfers beschikbaar zijn, bestond de weg tot de zomer van 2016 uit 2x3 rijstroken. De verkeersveiligheidscijfers op dit traject zijn, ondanks de werksituatie, lager dan het gemiddelde voor heel Nederland op autosnelwegen met 2x3 rijstroken.

<b>Verkeersveiligheid A50 tussen de knooppunten Ewijk en Valburg (ernstige ongevallen per miljard voertuigkm)</b>			
periode	HRR-richting Valburg	HRL-richting Ewijk	Landelijk gemiddelde waarde voor wegvakken met 2x3 rijstroken
2013-2015	10,0	0,0	16,36
2014-2016	8,9	4,8	11,5

(bron: Veilig over Rijkswegen 2015 en 2016)

Vanaf de zomer van 2016 is de inrichting van de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Valburg ruim van opzet en bevat geen kritische ontwerpelementen die moeten worden aangepakt in het kader van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h. We mogen ervan uitgaan dat de verkeersveiligheid op dit traject na opening van beide bruggen is toegenomen.

**19.3 – A50. Verkeersveiligheid verslechtert**  
**Naast de Waaloeververbinding kruist de A50 ook de nabijgelegen rivieren Nederrijn en Maas. Bij de Nederrijn geldt een maximumsnelheid van 100 km/h en daar komen verkeersongevallen in de data aantoonbaar minder voor, dan bij de kruising van de Maas waar een regime van 130 km/u geldt. Een lagere snelheid (b) lijkt direct positief effect op de veiligheid te hebben bij rivierkruisingen.**

Reactie 19.3

Op de Rijnbrug in de A50, waar de maximumsnelheid 100 km/h is, is het risicocijfer:

- richting noord: 11,36
- richting zuid: 5,13.

Deze risicocijfers zijn zeker niet significant lager dan op wegvakken met een hogere maximumsnelheid. Uit deze cijfers blijkt niet dat dit wegvak, waar de maximumsnelheid 100 km/uur, veiliger is dan het wegvak tussen Ewijk en Valburg.

**19.4 – A50. Reistijdwinst verwaarloosbaar**  
**De tijdswinst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid is verwaarloosbaar. Het traject bestaat uit circa zes kilometer, waardoor de reistijdwinst rond de 14 seconden ligt. Dit weegt al niet op tegen de bij punt 1 genoemde extra optredende verkeersonveiligheid.**

Reactie 19.4

Bij de totstandkoming van de wijziging van het RVV 1990 per 1 september 2012 is een algehele belangenafweging gemaakt waarbij in het grote geheel gekeken is naar de reistijd-baten en de beleving van de automobilist en de milieu effecten van de snelheidsverhoging. Bij het instellen van de nieuwe maximumsnelheid heeft de minister expliciet overwogen dat een lagere maximumsnelheid alleen aan de orde is wanneer dat uit het oogpunt van milieu (geluidhinder, luchtkwaliteit, natuurbescherming) of verkeersveiligheid vereist is. Dat heeft in september 2012 geleid tot een situatie waarin op een deel van het autosnelwegennet nog geen maximumsnelheid van 130 km/h geldt.

Overal waar mogelijk geldt een maximumsnelheid van 130 km/h. Dit alles om te komen tot het eindbeeld dat op ongeveer driekwart van het netwerk de maximumsnelheid van 130 km/h geldt. Er wordt bij de afzonderlijke trajecten dan ook niet meer gekeken naar de reistijdwinst.

**19.5 – A50. Geen logisch verloop maximumsnelheden**  
**Door de verschuiving van de maximumsnelheidsgrens van 120 naar 130 km/u tot boven knooppunt Valburg, zou daar een kort tracé ontstaan (2,8 km) met een regime van 120 km/h tussen een weggedeelte met 130 km/u en 100 km/u bij Heteren. Dit is strijdig met een uniforme en logische weginrichting conform Duurzaam Veilig en is onduidelijk voor weggebruikers.**  
**Ditzelfde geldt voor aansluiting op het regime van 120 km/u op de A73-noord. Dit weggedeelte is samen met de A50 tussen knooppunten Ewijk en Valburg de drukst bereden route in de regio (gemiddeld 95.000 motorvoertuigen per etmaal). De huidige wisselingen in snelheidsregimes zijn gelijkmatiger verdeeld.**





### Reactie 19.5

Rijkswaterstaat probeert bij de invoering van de maximumsnelheid van 130 km/u het snelhedenbeeld zoveel mogelijk uniform en consistent te houden. Voor de meeste trajecten in dit verkeersbesluit leidt de verhoging van de snelheid direct tot een verbetering hiervan, zoals bijvoorbeeld op de A58 en A77 (zie de reactie bij zienswijze 2.1).

De situatie op de A50 is meer complex vanwege de vele aansluitende wegen. Daarom zal een wijziging van de maximumsnelheid daar voor sommige verkeersstromen tot vermindering van het aantal snelheidswisselingen leiden, maar voor andere verkeersstromen tot een toename hiervan.

Toch is RWS van mening dat de invoering van 130 km/u op dit traject niet tot een onwenselijke hoeveelheid wisselingen in maximumsnelheid leidt. Daarbij gaat RWS ervanuit dat het gedeelte ten noorden van knooppunt Valburg tot een langer gedeelte van 120 km/u behoort (tot aan knooppunt Grijsoord) en dat de 100 km/u ter hoogte van Heteren een lokale uitzondering betreft.



LEGENDA	
	100 km/h
	120 km/h
	130 km/h
	120 km/h overdag, 130 avond/nacht

### 19.6 – A50. Geluid en lucht

**Door de beoogde snelheidsverhoging neemt de geluidsoverlast langs het tracé van de A50 toe. In uw eigen onderzoek bij de invoering 130 km/u uit 2011 staat dat dit een verhoging van het geluid tweevoudig brengt van 0,2 tot 0,4 dB. Toename van elk geluidsniveau is al ongewenst, zeker gelet op de verwachte verkeersgroei van 20.000 motorvoertuigen op dit deel van de A50. Het Actiecomité A50 in Ewijk, de GGD regio Nijmegen en de gemeente Beuningen zetten zich hier al jaren voor in, sinds het verbredingsproject A50. Ook milieudefensie strijdt hier hard voor.**

**Er is in het najaar van 2017 zelfs een rechterlijke uitspraak gedaan waarbij geen maatregelen meer toegestaan zijn waarbij het milieu statistisch verslechterd. Uw ontwerpverkeersbesluit tot snelheidsverhoging doet dit wel en dat kan juridisch niet. Zie het artikel in bijlage 2.**

### Reactie 19.6

Ter voorbereiding van het onderhavige verkeersbesluit is door Rijkswaterstaat een geluidonderzoek uitgevoerd.

Op grond van dit geluidonderzoek is komen vast te staan dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie langs de rijksweg aan. Jaarlijks controleert Rijkswaterstaat of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, of binnenkort dreigen te worden overschreden. Wanneer hieruit blijkt dat de geluidproductie van de rijksweg de wettelijk vereiste signaleringswaarde van 0,5 dB dreigt te overschrijden, zal dit in het nalevingsverslag worden aangegeven.



Vervolgens zal Rijkswaterstaat onderzoeken op welke wijze overschrijding van het geluidproductieplafond kan worden voorkomen.

Inspreker verwijst naar de uitspraak in kort geding van de Rechtbank Den Haag inzake de procedure van Milieudefensie tegen de Staat der Nederlanden. Op 22 mei 2018 heeft het Gerechtshof Den Haag in hoger beroep de uitspraak van de rechtbank vernietigd en daarmee is het verbod van tafel. Overigens was de snelheidsverhoging niet in strijd met die uitspraak. Op alle trajecten waar met dit verkeersbesluit de maximumsnelheid wordt verhoogd blijven de concentraties onder de 32 µg/m<sup>3</sup>. Bij dergelijke concentraties is statistisch gezien de kans op overschrijding van de grenswaarde volgens het RIVM verwaarloosbaar klein (minder dan 2%).

### **19.7 – A50. Geluid en lucht**

**U motiveert uw besluit aan de hand van rekenmodellen. Waar (inter)nationaal én lokaal steeds meer aandacht voor komt, is het kijken naar de werkelijke meetwaarden in de lucht en in het algemeen een strengere aanpak tegen luchtverontreiniging in welke vorm en op welk overheidsniveau dan ook. Dit om de klimaatdoelstellingen van Parijs te behalen.**

**Uw kabinet werkt komende zomer zelfs aan een nationaal Klimaat- en energieakkoord, waarbij is aangekondigd dat de meest ambitieuze doelstelling uit het Parijsakkoord wordt nagestreefd.**

**Ook is recent ontdekt is dat dat er sinds 10 jaar voor het eerst een toename is van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door wegverkeer (bijlage 3). Dit is nog een extra reden om af te zien van deze snelheidsverhoging op dit moment.**

#### Reactie 19.7

Het effect van de snelheidsverhoging op de concentratie NO<sub>2</sub> en fijnstof is in de uitgevoerde milieuonderzoeken berekend en getoetst aan het wettelijk kader voor luchtkwaliteitseisen (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.

Ik ga uit van berekenen omdat dit de enige manier is om een toekomstig effect van een maatregel te bepalen. Wel worden regelmatig geijkte meetresultaten gebruikt om rekenmodellen te verbeteren.

In het Energieakkoord zijn afspraken gemaakt om in 2050 te komen tot een klimaatneutrale energievoorziening, deze afspraken dragen ook bij aan het behalen van de CO<sub>2</sub>-doelstellingen. De uitvoering van het Energieakkoord wordt gemonitord en voor 2018 is recent een Uitvoeringsagenda vastgesteld (TK 30196 nr 573). Aanvullend op het Energieakkoord is in het Regeerakkoord afgesproken dat een Klimaat- en Energieakkoord wordt opgesteld waarmee invulling wordt gegeven aan het Klimaatakkoord van Parijs. Dit akkoord heeft als doel de uitstoot van broeikasgassen met 49% te beperken in 2030 (t.o.v. 1990). Daarbij ligt de focus op kosteneffectieve maatregelen, maatregelen die in dit kader overwogen worden in de mobiliteitssector zijn nul-emissie nieuwverkoppen vanaf 2030, zuiniger banden, Europese normen, biobrandstoffen, stimuleren van alternatieve vormen van vervoer en maatregelen in steden. (Vergaderjaar 2017-2018 Kamerstuk 32813 nr. 163). Er zijn in het Regeerakkoord echter ook duidelijke afspraken gemaakt over maatregelen die in de komende kabinetsperiode niet ingevoerd zullen worden. Afgesproken is dat de maximumsnelheid op de hoofdwegen wordt gehandhaafd (Regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' p. 39).

### **19.8 – A50. Geluid en lucht**

**Inspreker voerde al eerder belevingsonderzoeken uit in het kader van de verbreding van de A50 samen met de GGD regio Nijmegen en Actiecomité A50.**

**Recent onderzoek toont aan dat in de dorpen rondom de A50 (ook in gemeente Wijchen) en A73 de lucht- en geluidshinder door omwonenden steeds ernstiger ervaren wordt. Met de beoogde snelheidsverhoging neemt dat alleen maar verder toe. In bijlage 4 ziet u uitkomsten van het recente belevingsonderzoek van de GGD regio Nijmegen.**

**Inspreker is overigens gezamenlijk een voorbereidingstraject gestart om de luchtkwaliteit bij de snelwegen werkelijk te gaan meten. Dit omdat de rekenmodellen niet altijd met de modelgegevens stroken en de Europese - en binnenkort mogelijk ook landelijke- normen steeds strenger worden. Ook doen de hoogste rechtsorganen steeds vaker uitspraken ten gunste van klimaat- en energiedoelstellingen (bijvoorbeeld de dieselautoverboden in Duitse steden en plaatsing van windmolens ondanks bezwaren omwonenden).**

Reactie 19.8

Voor wat betreft de milieubelangen is getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit.

Op grond van het uitgevoerde geluidonderzoek is komen vast te staan dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie langs de rijksweg aan. Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke geluidkaders.

Het geluid van het verkeer op een weg kan door een individu als hinderlijk worden ervaren, ook al wordt het geluidproductieplafond niet overschreden. Maar voor de beoordeling of maatregelen doorgaan of niet is het GPP maatgevend.

Voor wat betreft het onderhavige traject van de A50 is de geluidstoename ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid ca. 0,3 dB. Deze toename is normaal gesproken voor het menselijk oor niet waar te nemen.

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; in ieder geval langs alle rijkswegen (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2017).

Op basis van het uitgevoerde onderzoek lucht trek ik de conclusie dat, door de verhoging van de maximumsnelheid, de luchtverontreiniging inderdaad beperkt toeneemt, maar (ruim) binnen de wettelijke gestelde normen blijft.

Uit het luchtonderzoek blijken de volgende waarden.

<b>Concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> ten gevolge van de verhoging maximumsnelheid langs het traject A50 kpt Ewijk – kpt Valburg (in µg/m<sup>3</sup>, zichtjaar 2018)</b>		
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>
Gemiddelde toename ten gevolge van het besluit direct langs de A50	0,3 (HWN) 0,2 (OWN)	0,01 (HWN) 0,00 (OWN)
Maximale concentratie toetspunten (inclusief verhoging GCN)	31,3 (HWN) 25,5 (OWN)	21,8 (HWN) 20,3 (OWN)
Bijna knelpunt	38,0	30,5

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 hierbij gebruikte rekenmodellen zijn representatief en algemeen geaccepteerd. Er is grote overeenstemming tussen de resultaten van de Monitoringstool Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en de meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit.

#### **19.9 - Klimaat**

**Het effect van regionale en lokale duurzaamheidsprogramma 's wordt teniet gedaan: Op regionaal en lokaal niveau strijden we voor forse vermindering van onder andere de CO<sub>2</sub>-uitstoot. In onze regionale bereikbaarheidsaanpak wordt in 2018 al voor € 3,3 miljoen aan maatregelen getroffen voor een verbeterde en schone bereikbaarheid. De maatregelen worden hierin ook gescoord op CO<sub>2</sub>-afname. De gevolgen van de beoogde snelheidsverhoging zoals genoemd bij punten 4 t/m 6 hebben een averechts effect op al deze doelstellingen en maatregelen. Zie in bijlage 5 een planningspassage uit de door Provincie Gelderland vastgestelde aanpak. Ook wijzelf als gemeente hebben de doelstelling in 2040 energieneutraal te zijn en onder andere het verbruik van fossiele brandstoffen af te bouwen. Meer info op [www.energiekbeuningen.nl](http://www.energiekbeuningen.nl)."**

Reactie 19.9

Zie mijn reactie onder 19.7.

#### **19.10 – A50. Draagvlak**

**Er is (gedeelde) draagvlak in de regio. Het tracé van de beoogde snelheidsverhoging raakt de gemeente Wijchen niet direct, maar ook daar ontstaat in de aangelegen dorpen langs de A50 steeds meer een roep voor werkelijke metingen en onderzoek van de nadelige effecten van het (toenemende) snelwegverkeer. Wijchen is en blijft betrokken als partner hierin. Daarnaast speelt de doorstromings- en ongevalproblematiek rond knooppunt Bankhoef een wezenlijke rol.**

Reactie 19.10

Van de gemeente Wijchen is geen zienswijze op dit ontwerp-verkeersbesluit ontvangen. Het onderhavige verkeersbesluit ziet ook niet op de A50 in de gemeente Wijchen (zoals o.a. bij knooppunt Bankhoef), maar op het deel tussen de knooppunten Ewijk en Valburg.

#### **19.11 – A50. Draagvlak**

**In de gemeente Overbetuwe, waar de beoogde snelheidsverhoging wel direct invloed heeft, dient het college van B&W geen zienswijze in tegen dit ontwerpbesluit. Toch toont de bijgevoegde motie uit de Overbetuwse gemeenteraad wel aan dat het onderwerp ook daar onder de bevolking leeft (niet aangenomen, zie bijlage 6).**

Reactie 19.11

Ik heb kennis genomen van deze motie.

#### **19.12 – A50. Afweging**

**Afzien van snelheidsverhoging naar 130 km/u op dit korte en drukke gedeelte van de A50 voorkomt:**

- 1) een verdere toename van verkeersonveiligheid met bijbehorende maatschappelijke kosten**
- 2) verslechterde leefomstandigheden en gezondheid van inwoners van gemeente Beuningen**

**3) het niet behalen van de vele duurzaamheids- en veiligheidsdoelstellingen van zowel uw eigen ministerie, als die van diverse lagere overheden.**

Reactie 19.12

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. De milieu-effecten van de snelheidsverhoging zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woon- en leefomgeving door de verhoging van de maximumsnelheid nauwelijks wordt aangetast. Zie hiervoor de bij het besluit horende onderzoeksrapporten.

Daarmee stel ik vast dat er geen sprake is van onaanvaardbare effecten op leefomgeving en gezondheid.

Deze aspecten zijn afgewogen tegen de overige aspecten van de verhoging van de maximumsnelheid (versoepeling regelgeving, reistijdwinst, beleving automobilist). Ik ben van mening dat de afweging, die geleid heeft tot onderhavig verkeersbesluit, op goede gronden, zorgvuldig en transparant heeft plaatsgevonden.

## Zienswijze 20

### **20.1 – A77. Invoergegevens niet controleerbaar**

**De specifieke invoergegevens van het rekenmodel zijn niet te controleren omdat bijlagen hieromtrent ontbreken. Een juiste modellering valt daarom niet te controleren. In paragraaf 4.5.2 van de geluidsrapportage BF5928-R180112-F11-RHDHV van 12 januari 2018 van Royal Haskoning DHV wordt enkel gesteld dat het model tot stand is gekomen volgens bijlage 5 van het reken en meetvoorschrift. Dit kan met deze summiere geluidsrapportage niet worden gecontroleerd.**

#### Reactie 20.1

In paragraaf 3.5.2 van de geluidrapportage van Royal Haskoning DHV staat: "De geluidproductie op de referentiepunten in het jaar 2018, inclusief de voorgenomen wijziging van de maximumsnelheid, is berekend met het rekenprogramma Silence, versie 4.3. Dit programma voldoet aan de voorschriften van bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, waarin de rekenmethode voor het uitvoeren van berekeningen op referentiepunten is voorgeschreven."

Verder zijn de belangrijkste invoergegevens c.q. aanpassingen omschreven in paragraaf 3.2.1. Deze zijn:

- brongegevens uit het geluidregister (in te zien op de website aangegeven in voetnoot op blz. 1 van het RHDHV-rapport);
- aanpassen rekenmodel aan werkelijke situatie;
- algemene aanpassingen van het rekenmodel (de representatieve rijsnelheden, zie ook de reactie bij punt 2);
- intensiteiten 2018 (zie de bijlagen 'Verkeersgegevens van de wegvakken' in het RHDHV-rapport);
- voorgenomen snelheidswijzigingen (zie tabel 1 in het RHDHV-rapport).

De belangrijkste invoergegevens van het rekenmodel staan dus in het RHDHV-rapport. Daarnaast bevat het rekenprogramma Silence andere, digitale informatie die om praktische redenen niet in het RHDHV-rapport is opgenomen.

Op 31 mei 2018 heeft er overleg plaatsgevonden tussen RWS en een vertegenwoordiger van de gemeente Boxmeer. Hierbij is door RWS een toelichting gegeven op het rapport van Royal Haskoning DHV en het rekenprogramma dat is toegepast. Ook is toegelicht welke verkeerscijfers zijn gebruikt. In dit overleg zijn de vragen en het standpunt van de gemeente Boxmeer besproken.

### **20.2 – A77. Invoergegevens niet controleerbaar**

**In paragraaf 3.2.1 van de geluidsrapportage BF5928-R180112-F11-RHDHV van 12 januari 2018 van Royal Haskoning DHV wordt onder algemene aanpassingen van het rekenmodel beschreven dat rijsnelheden van de oorspronkelijke modellering op sommige punten zijn aangepast. Een beschrijving van de aanpassingen ontbreekt. Nu ook de invoergegevens ontbreken, valt dit niet te achterhalen.**

#### Reactie 20.2

Brongegevens zijn de gegevens die nodig zijn voor de vaststelling van de geluidproductie. Welke gegevens dit zijn is beschreven in de Regeling geluid milieubeheer. Als brongegeven is onder meer aangewezen de voor het betreffende wegvak representatief te achten gemiddelde snelheid per categorie motorvoertuigen.

Bij het modelleren zijn voor de doorgaande rijbanen op rijkswegen niet de geldende maximumrijsnelheden gehanteerd, maar de volgende representatieve snelheden zoals opgenomen in het Kader Akoestisch Onderzoek Wegverkeer 2017:

- Bij een maximumrijdsnelheid van 130 km/h:
  - lichte motorvoertuigen: 121 km/h;
  - middelzware motorvoertuigen: 100 km/h;
  - zware motorvoertuigen: 90 km/h.
- Bij een maximumrijdsnelheid van 120 km/h:
  - lichte motorvoertuigen: 115 km/h;
  - middelzware motorvoertuigen: 100 km/h;
  - zware motorvoertuigen: 90 km/h.
- Bij een maximumrijdsnelheid van 100 km/h:
  - lichte motorvoertuigen: 100 km/h;
  - middelzware motorvoertuigen: 90 km/h;
  - zware motorvoertuigen: 85 km/h.
- Bij een maximumrijdsnelheid van 80 km/h:
  - lichte motorvoertuigen: 80 km/h;
  - middelzware motorvoertuigen: 80 km/h;
  - zware motorvoertuigen: 75 km/h.

Aanvullend wordt hierop voor maximumrijdsnelheden van minder dan 80 km/h voor alle voertuigcategorieën de maximumrijdsnelheid gehanteerd. In het akoestisch rekenmodel zijn de geldende maximumrijdsnelheden op de wegvakken conform de bovenstaande, representatieve snelheden aangepast.

### **20.3 – A77. Invoergegevens niet controleerbaar**

**Er is een verkeersprognose voor het jaar 2018 overgenomen uit een bestand van Rijkswaterstaat. Onduidelijk is hoe deze gegevens tot stand zijn gekomen. Hiervoor ontbreekt een onderbouwing.**

Reactie 20.3

Zie mijn reactie onder 20.1.

### **20.4 – A77. Invoergegevens niet controleerbaar**

**Ook is geen sprake van een doorkijk naar de nabije toekomst omdat op sommige geluid productie plafonds (GPP's) de signaalwaarde (\*) wordt overschreden voor de A77.**

**Het is onduidelijk wanneer de verwachting is dat wel actie nodig is met de huidige gerapporteerde / gesignaleerde verkeersgroei.**

**(\*) De signaalwaarde is een geluidswaarde die 0,5 dB onder het GPP's ligt, waarbij door Rijkswaterstaat actie dient te worden genomen in de nabije toekomst.**

Reactie 20.4

Over de situatie dat de geluidproductie in 2018 na snelheidsverhoging tot 0,5 dB lager is dan het GPP, meldt het RHDHV-rapport in tabel 3 in par. 3.3:

*"De signaleringsgrens is overschreden, maar Rijkswaterstaat heeft naar verwachting nog voldoende tijd om te onderzoeken of de overschrijding van het geluidproductieplafond kan worden voorkomen door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen."*

Op basis van de resultaten van het geluidonderzoek mag worden verwacht dat tot het jaar 2028 er geen sprake is van overschrijding van het GPP. Er is een risico bij grotere groei van het verkeer dan voorzien.

Het onderzoek naar de mogelijke overschrijding van geluidproductieplafonds vindt plaats in het kader van het jaarlijkse nalevingsverslag. Het nalevingsverslag is het voornaamste instrument van Rijkswaterstaat om (1) te monitoren of de GPP's niet worden overschreden en (2) de minister en het publiek te informeren over de wijze waarop Rijkswaterstaat zorgdraagt voor de naleving van de GPP's. Het meest recente nalevingsverslag betreft de periode 1 januari 2016 tot en met 31 december

2016. Hierin worden de resultaten van de monitoring en de stappen die Rijkswaterstaat neemt om de GPP's na te leven gepresenteerd.

Het nalevingsverslag 2016 staat op <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/01/17/nalevingsverslag-geluidproductieplafonds-rijkswegen-2016>.

#### **20.5 – A77. Invoergegevens niet controleerbaar**

**In bijlage 6 van het geluidsonderzoek van Rijkswaterstaat zijn de verkeersintensiteiten opgenomen waar vanuit wordt gegaan. Ook hier kunnen de nodige vraagtekens bij worden geplaatst. Deze gegevens zijn niet eenduidig.**

**Zo gaat wegvak 11 over naar wegvak 15 en vervolgens naar wegvak 19. Volgens bijlage 6b kent wegvak 11 een etmaalintensiteit van 12.728 motorvoertuigen (mvt), bij afrit 13 gaan er 1.787 mvt af. Dan resteert op wegvak 15 ( $12.728 - 1.787 =$ ) 10.941 mvt/etmaal. Volgens tabel 6b is voor wegvak 16 echter uitgegaan van 9.899 mvt/etmaal.**

**Dit komt niet overeen met elkaar en een verklaring ontbreekt.**

**Indien wegvak 15 opgeteld wordt bij wegvak 16 om zo wegvak 19 te verkrijgen, dan ontstaat er wederom een verschil. Dit verschil ontstaat zowel als uitgegaan wordt van 10.941 als wanneer wordt uitgegaan van 9.899 mvt/etmaal voor wegvak 15 en 3.456 mvt voor wegvak 16.**

**Wegvak 19 zou derhalve een verkeersintensiteit van 13.355 of 14.397 mvt/etmaal moeten bevatten terwijl in de tabel 11.181 mvt/etmaal zijn verwerkt. Dit verschil kan reeds een extra verhoging van 0,65 dB tot gevolg hebben bovenop de huidige resultaten.**

**Gelet op bovenstaande uiteenzetting is inspreker van mening dat de gegevens niet alleen niet eenduidig zijn maar onjuiste rekenresultaten tot gevolg hebben.**

**De overige wegvakken zijn niet nader door ons gecontroleerd.**

**Bovenstaande (steekproefsgewijze) uiteenzetting geeft echter aan dat de bepaling van de verkeersintensiteiten niet zorgvuldig en goed gedocumenteerd tot stand zijn gekomen.**

**Inspreker is van mening dat de snelheidsverhoging naar 130 km/u onvoldoende en wellicht onjuist gemotiveerd is.**

#### Reactie 20.5

De verkeersgegevens voor het akoestisch onderzoek zijn voor de hoofdrijbanen op de A77 ontleend aan de middellangetermijnprognose voor het jaar 2018. Deze prognose is gebaseerd op verkeersstellingen die een goed beeld geven van de verkeerssituatie op de hoofdrijbanen in 2016. Aan deze verkeerscijfers voor 2016 is de verwachte groei van het verkeer tot en met 2018 toegevoegd.

Op toe- en afritten wordt het verkeer niet geteld, maar zo goed mogelijk geschat. Hierdoor variëren die verkeersintensiteiten (soms sterk) van jaar tot jaar, en zijn daardoor minder betrouwbaar als basis voor een toekomstprognose.

Vanwege deze variatie in de intensiteiten op de toe- en afritten, wordt in het akoestisch onderzoek voor een prognose van de verkeersintensiteiten op toe- en afritten uitgegaan van de groei van het verkeer die op de hoofdrijbaan plaatsvindt ten opzichte van de verkeersintensiteiten op de hoofdrijbaan die als brongegevens in het geluidregister zijn opgenomen (en die de basis vormen voor de geldende geluidproductieplafonds).

De methodiek werkt als volgt:

- De groeifactor van de naastgelegen hoofdrijbaan, afgeleid uit de geprognoseerde verkeersgegevens (etmaalintensiteit motorvoertuigen) voor 2018 ten opzichte van de brongegevens in het geluidregister, wordt toegepast op de verkeersintensiteit die voor de toe- of afrit als brongegeven in het geluidregister is opgenomen. Hiermee wordt de verkeersintensiteit op

- de toe- en afrit die als brongegeven in het geluidregister is opgenomen met dezelfde factor verhoogd of verlaagd als op de hoofdrijbaan;
- Voor de verschillende voertuigtypen en perioden (dag, avond en nacht) is deze groeifactor gelijk.

*In dit specifieke geval:*

De gehanteerde verkeersintensiteiten op de wegvakken 11, 12, 15, 17, 19, 20 zijn gebaseerd op de gegevens uit de middellangetermijnprognose voor het jaar 2018. De gegevens van de toe- en afritten zijn bepaald door de groei van het verkeer op deze hoofdrijbanen toe te passen op de intensiteiten die deze toe- afritten hebben in het geluidregister.

*Bijvoorbeeld wegvak 13 (afrit):*

Wegvak 11 (hoofdrijbaan) heeft een geprognosticeerde etmaalintensiteit van 12.728 mvt in 2018. In het geluidregister is voor dit wegvak als brongegeven voor het geldende geluidproductieplafond een etmaalintensiteit van 10.500 mvt opgenomen. Dit betekent 21,2 procent groei op wegvak 11 ten opzichte van de brongegevens in het geluidregister. De verkeersgegevens voor wegvak 13 (de naastgelegen afrit) zijn vervolgens verkregen door de intensiteit van 1.474 mvt/etmaal die in het geluidregister voor dit wegvak als brongegeven is opgenomen, eveneens te verhogen met 21,2%. Dit leidt tot een geprognosticeerde etmaalintensiteit van 1.787 mvt/etmaal op wegvak 13 in 2018. Deze intensiteit is toegepast in het geluidmodel.

*Samenvattend:*

In het akoestisch onderzoek zijn de verkeersgegevens voor de toe- afritten anders samengesteld dan de verkeersgegevens voor de hoofdrijbanen. De intensiteiten op de toe- en afritten zijn gebaseerd op de intensiteiten zoals deze als brongegeven voor de geldende geluidproductieplafonds zijn opgenomen in het geluidregister, verhoogd of verlaagd met dezelfde procentuele groei als op de aansluitende hoofdrijbanen voor het prognosejaar 2018 ten opzichte van de brongegevens voor die hoofdrijbanen in het geluidregister.

Het gevolg is dat er intensiteitssprongen kunnen optreden als de intensiteiten op de hoofdrijbaan en toe- en afritten worden opgeteld en afgetrokken. De prognoses van de verkeersintensiteiten op de hoofdrijbanen zijn echter het meest nauwkeurig. De geluidproductie afkomstig van de hoofdrijbanen is bovendien doorgaans maatgevend in de berekening van de geluidproductie van de gehele rijksweg. Om die redenen is de verkeersgroei op de hoofdrijbanen tevens als uitgangspunt gehanteerd voor de prognoses van de verkeersintensiteiten op toe- en afritten.



## Zienswijze 21

**21.1 – A77. Invoergegevens niet controleerbaar (zie ook 20.1)**  
**De specifieke invoer gegevens van het rekenmodel zijn niet te controleren omdat bijlagen hieromtrent ontbreken. Een juiste modellering valt daarom niet te controleren. In paragraaf 4.5.2 van de geluidsrapportage BF5928-R180112-F11-RHDHV van 12 januari 2018 van Royal Haskoning DHV wordt enkel gesteld dat het model tot stand is gekomen volgens bijlage 5 van het reken en meetvoorschrift. Dit kan met deze summierse geluidsrapportage niet worden gecontroleerd.**

### Reactie 21.1

In paragraaf 3.5.2 van de geluidrapportage van Royal Haskoning DHV staat: "De geluidproductie op de referentiepunten in het jaar 2018, inclusief de voorgenomen wijziging van de maximumsnelheid, is berekend met het rekenprogramma Silence, versie 4.3. Dit programma voldoet aan de voorschriften van bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, waarin de rekenmethode voor het uitvoeren van berekeningen op referentiepunten is voorgeschreven."

Verder zijn de belangrijkste invoergegevens c.q. aanpassingen omschreven in paragraaf 3.2.1. Deze zijn:

- brongegevens uit het geluidregister (in te zien op de website aangegeven in voetnoot op blz. 1 van het RHDHV-rapport);
- aanpassen rekenmodel aan werkelijke situatie;
- algemene aanpassingen van het rekenmodel (de representatieve rijsnelheden, zie ook de reactie bij punt 2);
- intensiteiten 2018 (zie de bijlagen 'Verkeersgegevens van de wegvakken' in het RHDHV-rapport);
- voorgenomen snelheidswijzigingen (zie tabel 1 in het RHDHV-rapport).

De belangrijkste invoergegevens van het rekenmodel staan dus in het RHDHV-rapport. Daarnaast bevat het rekenprogramma Silence andere, digitale informatie die om praktische redenen niet in het RHDHV-rapport is opgenomen.

Op 31 mei 2018 heeft er overleg plaatsgevonden tussen RWS en een vertegenwoordiger van de gemeente Boxmeer. Hierbij is door RWS een toelichting gegeven op het rapport van Royal Haskoning DHV en het rekenprogramma dat is toegepast. Ook is toegelicht welke verkeerscijfers zijn gebruikt. In dit overleg zijn de vragen en het standpunt van de gemeente Boxmeer besproken.

**21.2 – A77. Invoergegevens niet controleerbaar (zie ook 20.2)**  
**In paragraaf 3.2.1 van de geluidsrapportage BF5928-R180112-F11-RHDHV van 12 januari 2018 van Royal Haskoning DHV wordt onder algemene aanpassingen van het rekenmodel beschreven dat rijsnelheden van de oorspronkelijke modellering op sommige punten zijn aangepast. Een beschrijving van de aanpassingen ontbreekt. Nu ook de invoergegevens ontbreken, valt dit niet te achterhalen.**

### Reactie 21.2

Brongegevens zijn de gegevens die nodig zijn voor de vaststelling van de geluidproductie. Welke gegevens dit zijn is beschreven in de Regeling geluid milieubeheer. Als brongegeven is onder meer aangewezen de voor het betreffende wegvak representatief te achten gemiddelde snelheid per categorie motorvoertuigen.

Bij het modelleren zijn voor de doorgaande rijbanen op rijkswegen niet de geldende maximumrijsnelheden gehanteerd, maar de volgende representatieve snelheden zoals opgenomen in het Kader Akoestisch Onderzoek Wegverkeer 2017:

- Bij een maximumrijdsnelheid van 130 km/h:
  - lichte motorvoertuigen: 121 km/h;
  - middelzware motorvoertuigen: 100 km/h;
  - zware motorvoertuigen: 90 km/h.
- Bij een maximumrijdsnelheid van 120 km/h:
  - lichte motorvoertuigen: 115 km/h;
  - middelzware motorvoertuigen: 100 km/h;
  - zware motorvoertuigen: 90 km/h.
- Bij een maximumrijdsnelheid van 100 km/h:
  - lichte motorvoertuigen: 100 km/h;
  - middelzware motorvoertuigen: 90 km/h;
  - zware motorvoertuigen: 85 km/h.
- Bij een maximumrijdsnelheid van 80 km/h:
  - lichte motorvoertuigen: 80 km/h;
  - middelzware motorvoertuigen: 80 km/h;
  - zware motorvoertuigen: 75 km/h.

Aanvullend wordt hierop voor maximumrijdsnelheden van minder dan 80 km/h voor alle voertuigcategorieën de maximumrijdsnelheid gehanteerd. In het akoestisch rekenmodel zijn de geldende maximumrijdsnelheden op de wegvakken conform de bovenstaande, representatieve snelheden aangepast.

**21.3 – A77. Invoergegevens niet controleerbaar (zie ook 20.3)**  
**Er is een verkeersprognose voor het jaar 2018 overgenomen uit een bestand van Rijkswaterstaat. Onduidelijk is hoe deze gegevens tot stand zijn gekomen. Hiervoor ontbreekt een onderbouwing .**

Reactie 21.3  
 Zie mijn reactie onder 21.1.

**21.4 – A77. Invoergegevens niet controleerbaar (zie ook 20.3)**  
**Ook is geen sprake van een doorkijk naar de nabije toekomst omdat op sommige geluid productie plafonds (GPP's) de signaalwaarde (\*) wordt overschreden voor de A77.**  
**Het is onduidelijk wanneer de verwachting is dat wel actie nodig is met de huidige gerapporteerde / gesignaleerde verkeersgroei.**  
 (\*) De signaalwaarde is een geluidswaarde die 0,5 dB onder het GPP's ligt, waarbij door Rijkswaterstaat actie dient te worden genomen in de nabije toekomst.

Reactie 21.4  
 Over de situatie dat de geluidproductie in 2018 na snelheidsverhoging tot 0,5 dB lager is dan het GPP, meldt het RHDHV-rapport in tabel 3 in par. 3.3:  
*"De signaleringsgrens is overschreden, maar Rijkswaterstaat heeft naar verwachting nog voldoende tijd om te onderzoeken of de overschrijding van het geluidproductieplafond kan worden voorkomen door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen."*

Op basis van de resultaten van het geluidonderzoek mag worden verwacht dat tot het jaar 2028 er geen sprake is van overschrijding van het GPP. Er is een risico bij grotere groei van het verkeer dan voorzien.  
 Het onderzoek naar de mogelijke overschrijding van geluidproductieplafonds vindt plaats in het kader van het jaarlijkse nalevingsverslag. Het nalevingsverslag is het voornaamste instrument van Rijkswaterstaat om (1) te monitoren of de GPP's niet worden overschreden en (2) de minister en het publiek te informeren over de wijze

waarop Rijkswaterstaat zorgdraagt voor de naleving van de GPP's. Het meest recente nalevingsverslag betreft de periode 1 januari 2016 tot en met 31 december 2016. Hierin worden de resultaten van de monitoring en de stappen die Rijkswaterstaat neemt om de GPP's na te leven gepresenteerd.

Het nalevingsverslag 2016 staat op <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/01/17/nalevingsverslag-geluidproductieplafonds-rijkswegen-2016>.

#### **21.5 – A77. Invoergegevens niet controleerbaar (zie ook 20.4)**

**In bijlage 6 van het geluidsonderzoek van Rijkswaterstaat zijn de verkeersintensiteiten opgenomen waar vanuit wordt gegaan. Ook hier kunnen de nodige vraagtekens bij worden geplaatst. Deze gegevens zijn niet eenduidig.**

**Zo gaat wegvak 11 over naar wegvak 15 en vervolgens naar wegvak 19. Volgens bijlage 6b kent wegvak 11 een etmaalintensiteit van 12.728 motorvoertuigen (mvt), bij afrit 13 gaan er 1.787 mvt af. Dan resteert op wegvak 15 (12.728-1.787=) 10.941 mvt/etmaal. Volgens tabel 6b is voor wegvak 16 echter uitgegaan van 9.899 mvt etmaal. Dit komt niet overeen met elkaar en een verklaring ontbreekt.**

**Indien wegvak 15 opgeteld wordt bij wegvak 16 om zo wegvak 19 te verkrijgen, dan ontstaat er wederom een verschil. Dit verschil ontstaat zowel als uitgegaan wordt van 10.941 als wanneer wordt uitgegaan van 9.899 mvt /etmaal voor wegvak 15 en 3.456 mvt voor wegvak 16. Wegvak 19 zou derhalve een verkeersintensiteit van 13.355 of 14.397 mvt/etmaal moeten bevatten terwijl in de tabel 11.181 mvt/etmaal zijn verwerkt. Dit verschil kan reeds een extra verhoging van 0,65 dB tot gevolg hebben bovenop de huidige resultaten.**

**Gelet op bovenstaande uiteenzetting is inspreker van mening dat de gegevens niet alleen niet eenduidig zijn maar onjuiste rekenresultaten tot gevolg hebben.**

#### Reactie 21.5

De verkeersgegevens voor het akoestisch onderzoek zijn voor de hoofdrijbanen op de A77 ontleend aan de middellangetermijnprognose voor het jaar 2018. Deze prognose is gebaseerd op verkeersstellingen die een goed beeld geven van de verkeerssituatie op de hoofdrijbanen in 2016. Aan deze verkeerscijfers voor 2016 is de verwachte groei van het verkeer tot en met 2018 toegevoegd.

Op toe- en afritten wordt het verkeer niet geteld, maar zo goed mogelijk geschat. Hierdoor variëren die verkeersintensiteiten (soms sterk) van jaar tot jaar, en zijn daardoor minder betrouwbaar als basis voor een toekomstprognose.

Vanwege deze variatie in de intensiteiten op de toe- en afritten, wordt in het akoestisch onderzoek voor een prognose van de verkeersintensiteiten op toe- en afritten uitgegaan van de groei van het verkeer die op de hoofdrijbaan plaatsvindt ten opzichte van de verkeersintensiteiten op de hoofdrijbaan die als brongegevens in het geluidregister zijn opgenomen (en die de basis vormen voor de geldende geluidproductieplafonds).

De methodiek werkt als volgt:

- De groeifactor van de naastgelegen hoofdrijbaan, afgeleid uit de geprognosticeerde verkeersgegevens (etmaalintensiteit motorvoertuigen) voor 2018 ten opzichte van de brongegevens in het geluidregister, wordt toegepast op de verkeersintensiteit die voor de toe- of afrit als brongegeven in het geluidregister is opgenomen. Hiermee wordt de verkeersintensiteit op de toe- en afrit die als brongegeven in het geluidregister is opgenomen met dezelfde factor verhoogd of verlaagd als op de hoofdrijbaan;
- Voor de verschillende voertuigtypen en perioden (dag, avond en nacht) is deze groeifactor gelijk.

*In dit specifieke geval:*

De gehanteerde verkeersintensiteiten op de wegvakken 11, 12, 15, 17, 19, 20 zijn gebaseerd op de gegevens uit de middellangetermijnprognose voor het jaar 2018. De gegevens van de toe- en afritten zijn bepaald door de groei van het verkeer op deze hoofdrijbanen toe te passen op de intensiteiten die deze toe- afritten hebben in het geluidregister.

*Bijvoorbeeld wegvak 13 (afrit):*

Wegvak 11 (hoofdrijbaan) heeft een geprognosticeerde etmaalintensiteit van 12.728 mvt in 2018. In het geluidregister is voor dit wegvak als brongegeven voor het geldende geluidproductieplafond een etmaalintensiteit van 10.500 mvt opgenomen. Dit betekent 21,2 procent groei op wegvak 11 ten opzichte van de brongegevens in het geluidregister. De verkeersgegevens voor wegvak 13 (de naastgelegen afrit) zijn vervolgens verkregen door de intensiteit van 1.474 mvt/etmaal die in het geluidregister voor dit wegvak als brongegeven is opgenomen, eveneens te verhogen met 21,2%. Dit leidt tot een geprognosticeerde etmaalintensiteit van 1.787 mvt/etmaal op wegvak 13 in 2018. Deze intensiteit is toegepast in het geluidmodel.

*Samenvattend:*

In het akoestisch onderzoek zijn de verkeersgegevens voor de toe- afritten anders samengesteld dan de verkeersgegevens voor de hoofdrijbanen. De intensiteiten op de toe- en afritten zijn gebaseerd op de intensiteiten zoals deze als brongegeven voor de geldende geluidproductieplafonds zijn opgenomen in het geluidregister, verhoogd of verlaagd met dezelfde procentuele groei als op de aansluitende hoofdrijbanen voor het prognosejaar 2018 ten opzichte van de brongegevens voor die hoofdrijbanen in het geluidregister.

Het gevolg is dat er intensiteitssprongen kunnen optreden als de intensiteiten op de hoofdrijbaan en toe- en afritten worden opgeteld en afgetrokken. De prognoses van de verkeersintensiteiten op de hoofdrijbanen zijn echter het meest nauwkeurig. De geluidproductie afkomstig van de hoofdrijbanen is bovendien doorgaans maatgevend in de berekening van de geluidproductie van de gehele rijksweg. Om die redenen is de verkeersgroei op de hoofdrijbanen tevens als uitgangspunt gehanteerd voor de prognoses van de verkeersintensiteiten op toe- en afritten.

## Zienswijze 22

### 22.1 – A79. Onderbouwing 100 km/h.

**Inspreker geeft aan dat onder punt 2 (het doel) is benoemd dat voor het traject A79 tussen knooppunt Kruisdonk en knooppunt Kunderberg middels het besluit van 28 januari 2016 de maximumsnelheid op uiterlijk 1 mei 2018 wordt verhoogd van 120 km/u naar 130 km/u.**

**Inspreker geeft voorts aan dat ook is benoemd dat dit nog niet is uitgevoerd en dat op 11 juli 2017 is besloten (kenmerk RWSZ2017-00002437) om de maximumsnelheid voor het traject A79 tijdelijk tot 1 mei 2018 te verlagen van 120 naar 100 km/h.**

**Dit vanwege de slechte staat van onderhoud.**

**Inspreker meldt dat vervolgens is aangegeven dat nader onderzoek heeft aangetoond dat invoering van 130 km/u uit oogpunt van verkeersveiligheid onwenselijk is, ook na uitvoering van het groot onderhoud. Daarbij wordt vrijwel direct overgestapt naar een 100 km/u-regime zonder verdere argumentatie. Dit acht inspreker te beperkt.**

**Onduidelijk is welk 'nader onderzoek' heeft plaatsgevonden, welke concrete bevindingen er zijn gedaan, en wat het concrete resultaat daarvan is. Inspreker vindt het vanzelfsprekend dat indien verhoging naar 130 km/u niet haalbaar is de oorspronkelijke snelheid van 120 km/u in stand te houden.**

#### Reactie 22.1

Uit onderzoek<sup>1</sup> blijkt dat ook na groot onderhoud de A79 niet geschikt is om het verkeer met een maximumsnelheid van 120 km/u veilig af te wikkelen. Ook bij een maximumsnelheid van 120 km/u is sprake van meerdere afwijkingen van de richtlijnen die verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengen.

Bij een maximumsnelheid van 100 km/u komen belangrijke afwijkingen te vervallen en nemen ook de verkeersveiligheidsrisico's af.

Alleen tegen hoge kosten kan de A79 zodanig worden gereconstrueerd dat een maximumsnelheid van 130 km/h mogelijk is. Een dergelijke reconstructie is een apart project, dat niet in het kader van het programma verhoging maximumsnelheden kan worden opgepakt.

De weg moet onder alle weersomstandigheden veilig kunnen worden bereden.

Vandaar dat ik heb besloten de maximumsnelheid terug te brengen van 120 naar 100 km/h.

Zie ook mijn reactie bij zienswijze 17.

<sup>1</sup> INTEGRAAL VERKEERSVEILIGHEIDSRAPPORT A79, Arcadis, 14 november 2016

## Zienswijze 23

### **23.1 – A50. Inspreker ook belanghebbend buiten Gelderland**

**Inspreker richt zich in eerste instantie op de A50 tussen knooppunt Ewijk en knooppunt Valburg in beide richtingen, maar ook op de overige weggedelen zoals genoemd in uw besluit voor zover het verkeer dat zich daar beweegt een bijdrage levert aan de omgevingsbelasting in Gelderland. Nu voor bijvoorbeeld stikstof in de vorm van NO<sub>x</sub> geldt dat dit grote afstanden aflegt door de lucht zal duidelijk zijn dat inspreker ook t.a.v. hetgeen wordt voorgenomen voor snelwegtracés buiten onze provincie belanghebbend zijn en dus ook t.a.v. het voornemen om buiten onze provincie over te gaan tot verhoging van de maximumsnelheid bezwaar aantekenen.**

**Gelet het feit dat uw maatregel voor wat betreft Gelderland toeziet op verhoging van de maximumsnelheid op een beperkt wegdeel, namelijk slechts over een lengte van 8 kilometer van de A50, interpreteert inspreker deze maatregel dan ook als een afwijking van de blijkbaar nu toegestane snelheden ter plaatse en over de aansluitende delen van de A50 aldaar.**

#### Reactie 23.1

Zie de paragraaf *Belanghebbendetoets en verdere procedure* in de inleiding tot deze Nota van Antwoord.

### **23.2 – CO<sub>2</sub> en broeikaseffect**

**Verhoging van de maximumsnelheid leidt tot verhoging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit is tegen het beleid om te komen tot energiebesparing en verlaging van onze bijdrage aan de broeikasgasproblematiek. Nederland heeft de akkoorden van Parijs ondertekent die tot doel hebben om te komen een terugdringing van de uitstoot van broeikasgassen. Verhoging van de bijdrages staan hier haaks op.**

#### Reactie 23.2

In het Energieakkoord zijn afspraken gemaakt om in 2050 te komen tot een klimaatneutrale energievoorziening, deze afspraken dragen ook bij aan het behalen van de CO<sub>2</sub>-doelstellingen. De uitvoering van het Energieakkoord wordt gemonitord en voor 2018 is recent een Uitvoeringsagenda vastgesteld (TK 30196 nr 573). Aanvullend op het Energieakkoord is in het Regeerakkoord afgesproken dat een Klimaat- en Energieakkoord wordt opgesteld waarmee invulling wordt gegeven aan het Klimaatakkoord van Parijs. Dit akkoord heeft als doel de uitstoot van broeikasgassen met 49% te beperken in 2030 (t.o.v. 1990). Daarbij ligt de focus op kosteneffectieve maatregelen, maatregelen die in dit kader overwogen worden in de mobiliteitssector zijn nul-emissie nieuwverkoppen vanaf 2030, zuiniger banden, Europese normen, biobrandstoffen, stimuleren van alternatieve vormen van vervoer en maatregelen in steden. (Vergaderjaar 2017-2018 Kamerstuk 32813 nr. 163). Er zijn in het Regeerakkoord echter ook duidelijke afspraken gemaakt over maatregelen die in de komende kabinetsperiode niet ingevoerd zullen worden. Afgesproken is dat de maximumsnelheid op de hoofdwegen wordt gehandhaafd (Regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' p. 39).

### **23.3 - CO<sub>2</sub> en broeikaseffect**

**Een en ander verdraagt zich ook niet met de uitspraak in de zogeheten Urgenda zaak waarbij het Rijk door de Rechtbank is opgedragen juist extra maatregelen te treffen om de problematiek aan te pakken. Het bezwaar van inspreker komt dus ook voort uit het feit dat het besluit in strijd is met alle internationale afspraken om de CO<sub>2</sub>-uitstoot aan te pakken. (NOOT: Urgendazaak, nr. 0/09/456689 / HA ZA 13-1396. De rechtbank in Den Haag besloot in 2015 dat de Staat ervoor moet zorgen dat**

**de uitstoot in Nederland in 2020 ten minste 25% lager is dan in 1990. Auto's rijden het meest efficiënt bij 90 km/u. Bij hogere snelheden gaat de uitstoot van onder meer CO<sub>2</sub> exponentieel omhoog. CBS-data tonen aan dat de laatste jaren geen substantiële afname is bereikt.**

Reactie 23.3

Zie mijn reactie onder 23.2.

#### **23.4 - CO<sub>2</sub> en broeikaseffect**

**De minister gaat blijkaar uit van het gebruik van schonere auto's die minder CO<sub>2</sub> uitstoten. Dit is echter achterhaald, deels toe te schrijven aan het beleid van de regering om gunstige belastingregels voor schonere auto's terug te draaien.**

**Gebleken is dat kopers overgaan op de aanschaf van de zwaardere en grotere auto's. Zo staat onder meer in de Gelderlander van 10 november 2017 te lezen. Afgelopen jaar (2017) stijgt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's het tweede jaar op rij met 10%. (zie bijlage in zienswijze voor artikel en uitstoot).**

Reactie 23.4

Zie mijn reactie onder 23.2.

#### **23.5 - CO<sub>2</sub> en broeikaseffect**

**Tijdens de klimaatconferentie in Parijs in 2015 werd met 195 landen een klimaatakkoord bereikt met afspraken om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen en de opwarming van de aarde te verminderen.**

**Alle deelnemende landen moeten zich aan de doelstellingen in het verdrag houden. De Europese milieuministers en het Europees Parlement hebben het klimaatakkoord van Parijs geratificeerd.**

**Tijdens de klimaatconferentie in Marrakesh in 2016 is afgesproken dat de doelstellingen binnen twee jaar moeten zijn uitgewerkt in concrete plannen. In Bonn werd van 6 tot 17 november 2017 de 23e klimaatconferentie gehouden, waarin een verder stappenplan werd opgesteld.**

Reactie 23.5

Zie mijn reactie onder 23.2.

#### **23.6 – Luchtkwaliteit**

**Verhoging van de maximumsnelheid leidt tot verhoging van fijnstofemissies. Duidelijk is dat fijnstof in belangrijke mate bijdraagt aan long- en luchtwegziektes en vroegtijdig overlijden, ook al blijven deze emissies beneden de wettelijke normen. Niet voor niets wordt door GGD en de Wereldgezondheidsorganisatie opgeroepen tot hantering van strengere normen.**

**Volgens onderstaand artikel scoort Nederland slecht als het gaat om luchtkwaliteit. Verkeer is een belangrijke oorzaak van fijnstof en stikstofdioxide in de lucht. O.a. longziektes en vroegtijdig sterven zijn het gevolg.**

**<http://nos.nl/artikel/2144660-kwaliteit-nederlandse-lucht-nog-altijd-slecht.html>**

Reactie 23.6

Wat luchtkwaliteit is getoetst aan de wettelijke normen. Voor luchtkwaliteit is het zo dat de afgelopen jaren, mede door succesvol (bron)beleid, de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk is verbeterd.

Inmiddels worden, mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen, vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald; dit in ieder geval langs alle rijkswegen; zie Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2017.

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.

Het kabinetsbeleid is erop gericht is dat zo spoedig mogelijk overal aan de EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan. In de komende tijd wil ik mijn beleid richten op de permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Ik heb de Gezondheidsraad gevraagd mij hierover te adviseren en op basis van dit advies wil ik mijn verdere beleid gaan bepalen.

### **23.7 – Luchtkwaliteit**

**De GGD's in Gelderland stellen in een onlangs verschenen rapport (<https://www.ggdghorkennisnet.nl/thema/gezondheid-en-milieu/nieuws/8335-gelderse-ggdenmaatregelen-om-luchtkwaliteit-te-verbeteren-blijven-nodig>) dat extra maatregelen nodig zijn om de luchtkwaliteit in Gelderland te verbeteren. (Naar een gezonde lucht in Gelderland – update 2017 – Gezondheid meewegen in besluitvorming fysieke leefomgeving, R. van de Weerd en M. Zuurbier).**

**Geconstateerd wordt dat betere luchtkwaliteit minder gezondheidsschade betekent. Ook al wordt bijna overal in Gelderland voldaan aan de normen, de gezondheidsschade door luchtvervuiling is nog groot. Gelderlanders overlijden gemiddeld 374 dagen eerder door luchtvervuiling. Daarnaast veroorzaakt luchtvervuiling in Gelderland jaarlijks 430.000 verzuimdagen. Dat is 5% van alle verzuimdagen in Gelderland. 130 gevallen van longkanker worden jaarlijks in Gelderland toegeschreven aan luchtverontreiniging. Dat is 9% van alle gevallen van longkanker in Gelderland. Luchtvervuiling heeft in de provincie hetzelfde effect als het meeroken van 6 sigaretten per dag. In het rapport wordt aangegeven dat luchtvervuiling de factor uit de leefomgeving is met de hoogste impact op gezondheid en economie.**

**De Gelderse GGD'en berekenden wat luchtvervuiling in Gelderland de maatschappij kost. Ziekte en verzuim door vuile lucht zorgden in 2015 voor een prijskaartje van 250 tot 300 miljoen euro. Voor Gelderse werkgevers zijn de jaarlijks kosten circa 66 miljoen euro door ziekteverzuim onder personeel. De kosten van vroegtijdige sterfte in Gelderland worden gewaardeerd op circa 800 miljoen euro per jaar. Kortom eens te meer een bewijs dat een besluit tot hogere rijsnelheden zal bijdragen naar meer ziekte en verzuim en tot meer maatschappelijke kosten.**

**Daarom zou ook hier de gezondheid van de Gelderlander voorop behoren te staan en het voorzorg beginsel moeten gelden. Men gaat in al deze gevallen voorbij aan het feit dat de EU-normen geen gezondheidkundige normen zijn. Deze normen zijn namelijk uiteindelijk politiek bepaald. Veel gezondheidsschade ontstaat al met een luchtkwaliteit die ruim onder de EU-normen liggen.**

#### Reactie 23.7

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit in Nederland is de Europese Richtlijn 2008/S0/EG1S van belang. Deze richtlijn is erop gericht schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging voor de menselijke gezondheid en het milieu te vermijden, te voorkomen of te verminderen. De richtlijn geeft hiervoor grenswaarden voor de bescherming van de menselijke gezondheid voor onder andere de stoffen



stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>). Het voldoen aan de normen voor lucht 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. Zoals ik onder 23.6 heb aangegeven, wil ik mijn beleid de komende jaren richten op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit.

### **23.8 – Lucht. EU-normen versus WHO-normen** (<https://www.mnh.nh/wat-we-doen/duurzame-leefomgeving/luchtkwaliteit-eu-en-normen/>)

**De World Health Organisation (WHO) stelt voor de buitenlucht zogenaamde Air Quality Guidelines op. Deze WHO-adviesnormen voor de buitenlucht zijn normen waaronder geen schadelijke gezondheidseffecten meer te verwachten zijn. Deze normen zijn wetenschappelijk onderbouwd en worden om de paar jaar herzien.**

**De EU-normen voor luchtkwaliteit zijn weliswaar gebaseerd op deze WHO-adviesnormen, maar het niveau waar op die norm ligt is politiek bepaald, waarbij ook rekening is gehouden met politieke haalbaarheid, economische belangen, kosten ed. De EU-normen zijn dus politieke normen. Het gevolg hiervan is dat de EU-normen veelal een factor twee hoger liggen dan de gezondheidkundige normen die de WHO adviseert.**

- **PM<sub>2,5</sub> – De WHO adviseert voor de kleinere fijn stof deeltjes (PM<sub>2,5</sub>) een advieswaarde van 10 µg/m<sup>3</sup>. En deze norm is zelfs nog niet veilig en moet volgens de WHO naar beneden bijgesteld worden. De EU hanteert echter voor PM<sub>2,5</sub> een norm van 25 µg/m<sup>3</sup>, dus ruim 2,5 keer de WHO-adviesnorm. In de VS hanteert men een norm van 12 µg/m<sup>3</sup>. De kans op gezondheidsschade bij het hanteren van EU norm voor PM<sub>2,5</sub> is vele malen groter als dat men uitgaat van de WHO-norm.**

- **PM<sub>10</sub> – Eenzelfde situatie doet zich voor bij de norm voor fijn stof (PM<sub>10</sub>). DE EU hanteert een norm van 40 µg/m<sup>3</sup>, terwijl de WHO een norm adviseert van 20 µg/m<sup>3</sup>. Verder is het ook nog zo dat er voor sommige stoffen nog helemaal geen WHO- en EU normen zijn.**

- **PM<sub>0,1</sub> en Roet – De laatste jaren komen er steeds meer wetenschappelijke bewijzen dat met name ultrafijn stof (PM<sub>0,1</sub>) en roet zeer schadelijk zijn voor de gezondheid. Voor deze stoffen heeft de WHO en EU echter nog geen normen opgesteld. Alleen uitgaan van de EU-normen zegt niet veel over hoe gezond de lucht is die we dagelijks inademen en kan ons zelfs op het verkeerde been zetten. Ook op grond van deze wetenschap mag van een overheid bij de belangenafweging verwacht worden meer waarde toe te kennen aan een betere gezondheid = beter milieu dat aan een paar minuten tijds winst.**

Reactie 23.8

Ik verwijs naar mijn reactie onder 23.7.

Overigens geldt dat concentratie PM<sub>2,5</sub> langs de A50 tussen knooppunt Valburg en afrit Ravenstein varieert in een nauwe band rond 12,5 µg/m<sup>3</sup> tussen 2016 en 2020 en daalt tot circa 10 µg/m<sup>3</sup> in 2030. Concentraties liggen daarmee ver onder de EU-grenswaarde en in de nabijheid van de WHO advieswaarde.

De concentratiebijdrage van het verkeer aan de totale PM<sub>2,5</sub> concentratie op de toetspunten langs de A50 is kleiner dan 1 µg/m<sup>3</sup> en neemt daarna tot 2030 af tot minder dan 0,5 µg/m<sup>3</sup>. De concentratiebijdrage van het verkeer op de A50 ter plaatse van de verder weg gelegen woonbebouwing is veel kleiner. Daarom moet

worden geconcludeerd dat de toename van de PM<sub>2,5</sub> blootstelling ter plaatse van woonbestemmingen ten gevolge van snelheidsverhoging nauwelijks waarneembaar is.

De PM<sub>10</sub> concentratie blijft in de periode 2016 tot 2020 onder de 21 µg/m<sup>3</sup> en daalt in 2030 tot 18 µg/m<sup>3</sup> of lager. Ook dit is ruim onder de EU-grenswaarde en de verwachting is dat de WHO advieswaarde hiermee binnen afzienbare tijd wordt gehaald.

Voor roet is er nog geen algemeen geaccepteerde meetmethode vastgesteld. Overigens bestaat het fijnstof in de uitlaatgassen van motorvoertuigen voor vrijwel 100% uit ultrafijnstof (deeltjesgrootte kleiner dan 0,1 µm). De PM<sub>2,5</sub> concentratie is daarom een goede indicatie van de ultra fijnstof concentratie langs de weg.

### **23.9 – PAS. Stikstof**

**Verhoging van de maximumsnelheid leidt tot verhoging van de NO<sub>x</sub> uitstoot. NO<sub>x</sub> emissie leiden, naast tot verslechtering van de luchtkwaliteit, ook tot stikstofdepositie in onder meer Natura2000 gebieden en andere stikstofgevoelige natuur. Naast de landbouw (ammoniak) zorgt ook de NO<sub>x</sub> uitstoot vanwege het verkeer voor verzuring en vermisting van natuurgebieden. Voor diverse habitats en leefgebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen vastgesteld (Aanwijzingsbesluiten) die er op toe zien dat de milieukwaliteit gelijk moet blijven of moeten worden verbeterd. Verhoging van de stikstofdepositie leidt voor gevoelige natuur tot verslechtering van de natuurkwaliteit.**

**De Minister verwijst tot dusver naar het PAS, waarin de extra bijdrage vanwege de snelheidsmaatregelen verdisconteerd zou zijn.**

**Echter ter zitting afgelopen bij de Rechtbank in Arnhem op 20 februari jl. (ARN 16/1785 BESLUI 260 waar het ging om een beroep tegen een eerder besluit tot snelheidsverhoging naar 130 km/u, kon de Minister niet duidelijk maken op welke wijze onderzocht was, gelet artikel 6 lid 2 en 6 lid 3 van de Habitatrictlijn, wat de mogelijke effecten van de snelheidsmaatregelen zouden zijn op de diverse Natura2000 gebieden rekening houdend met de diverse instandhoudingsdoelstellingen aldaar. Wat betreft de milieukwaliteit staan zowel de Grondwet als de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit het stand still step forward principe annex voorzorgsbeginsel voor.**

**Verslechtering van de milieukwaliteit staat hier haaks op. Zie ook verder achtergronden. In casu speelt onder meer de belasting op de Natura2000 gebieden Veluwe, Rijntakken en Binnenveld.**

Reactie 23.9

Bij de ecologische beoordeling van het Programma Aanpak Stikstof (hierna: PAS) is rekening gehouden met de snelheidsverhoging naar 130km/uur. Zie voor een toelichting op dit punt: <https://www.aerius.nl/nl/factsheets/bepalen-depositiebijdrage-en-groeibehoeft-hwn/07-11-2016>

Het PAS voorziet in bronmaatregelen die zorgen voor een daling van stikstofdepositie. Daarnaast bevat het PAS gebiedsspecifieke herstelmaatregelen. In het PAS is geconcludeerd dat de in het programma opgenomen depositieruimte niet leidt tot verslechtering of aantasting van de natuurlijke kenmerken gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor het desbetreffende gebied. Het PAS is in overeenstemming met het voorzorgsbeginsel, aangezien voorkomen wordt dat er verslechtering plaatsvindt.

### **23.10 – PAS. Belasting natuurgebieden met stikstof**

**De Minister is bij haar besluit ervan uit gegaan dat op grond van modelbenaderingen aangenomen kan worden dat er over de laatste jaren een afname is inzake de stikstofdepositie op natuurgebieden en daarbij ook sprake is van afname van ammoniakgehalten in de lucht. Deze motivatie is niet ondersteund met daadwerkelijke veldmetingen ter plaatse van te beïnvloeden gebieden.**

**Bovendien laten de diverse Natuurbeheerplannen zien dat de stikstofbelasting in 2030 voor de verschillende natuurgebieden, zoals de Veluwe, nog steeds boven de kritische drempelwaarde zit, waardoor per saldo de natuur (stikstofgevoelige habitats en leefgebieden) nog steeds verder achteruit zal gaan.**

**Het is daarbij dan ook de vraag of de geprognoseerde afname van de stikstofbelasting over de komende 15 jaar wel als reële verwachting mag worden aangenomen.**

**Immers, uit de publicatie van het RIVM, Meetnet Ammoniak in Natuurgebieden (nieuwsbrief 11, december 2016, zie bijlage) blijkt dat het verloop van de ammoniakconcentratie over 2005-2015 laat zien dat de ammoniakconcentratie stijgt met 1,2 tot 1,5% per jaar, gemiddeld over Nederland. Deze stijging is waargenomen zowel in het Meetnet Ammoniak in Natuurgebieden (MAN) als in het landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Het RIVM meldt dat deze stijging in de metingen niet in lijn is met de trend in de officieel gerapporteerde uitstoot van ammoniak in Nederland. De GNMF is van mening dat zolang niet duidelijk is waarom de meetbare trends en de gerapporteerde trend van elkaar afwijken, het niet zorgvuldig is om bij besluitvorming als voorliggend, waarmee de uitstoot van stikstofverbindingen stijgt en deze stijging gesaldeerd wordt met geprognoseerde afname van stikstofemissies vanuit de veehouderij, uit te gaan van de meest gunstige verwachting. Dit is namelijk in strijd met het voorzorgsbeginsel. Zie ook de bijlage.**

**De bijgevoegde publicatie van Eric van der Aa (Gegevens meetnet laten falen overheidsbeleid zien, vakblad natuur en landschap dec. 2017, E. van der Aa, [https://vakbladnbl.nl/wp-content/uploads/VNBL\\_dec20\\_17\\_PAS.pdf](https://vakbladnbl.nl/wp-content/uploads/VNBL_dec20_17_PAS.pdf)) in het tijdschrift Landwerk geeft in dat licht ook aan dat de PAS-systematiek niet houdbaar is gelet de Europese regels en de toestand van het milieu.**

#### **Reactie 23.10**

In de PAS monitoringsrapportage stikstof 2016 is aangegeven dat de gemiddelde stikstofdepositie in de periode 2014-2030 met 14% daalt. Dit is overeenkomstig de verwachtingen dat met het vastgestelde beleid en de extra bronmaatregelen die in het kader van het PAS worden getroffen een daling van de stikstofdepositie wordt bewerkstelligd. Uit het compendium voor de leefomgeving blijkt ook dat in de periode 2005-2016 de totale stikstofdepositie (N-totaal) is gedaald. Over deze periode is de depositie van gereduceerd stikstof (NH<sub>3</sub>) niet statistisch significant gedaald. Voor de depositie van geoxideerd stikstof (NO<sub>x</sub>) is dit wel het geval. Een deel van de verklaring voor de lichte stijging van de gemeten ammoniakconcentraties is dat de chemische omzetting van ammoniak in ammoniumzouten zoals ammoniumnitraat en ammoniumsulfaat is verminderd. Dit komt doordat de emissie van zwavel- en stikstofdioxide waarmee de zouten gevormd worden, is gedaald. Door minder zure omstandigheden aan het oppervlak (vegetatie en bodem) wordt ammoniak minder makkelijk aan het oppervlak geabsorbeerd en neemt de depositie af. Beide effecten leiden er toe dat er gaandeweg meer ammoniak in de lucht aanwezig blijft ook al zouden de ammoniakemissies gelijk blijven (zie Wichink Kruit et al., 2017).

Na 2014 zijn de ammoniakemissies weer toegenomen, dat kan vanaf dat moment ook een deel van de verklaring voor de lichte stijging zijn (uit: [Kamervragen.](#))

R.J. Wichink Kruit et al. Modelling trends in ammonia in the Netherlands over the period 1990-2014. Atmospheric Environment, Volume 154, 2017, pag. 20-30.

### **23.11 - PAS en Europese Hof**

**Het beroep van inspreker richt zich onder meer op de toepassing van het PAS (Programma Aanpak Stikstof)I en het feit dat dit instrument zich op onjuiste wijze verhoudt tot de beschermingsregels van Natura2000 gebieden. Zoals u weet liggen er op dit moment prejudiciële vragen voor bij het Europese Hof. Zaken die spelen rond de PAS worden door de Raad van State aangehouden totdat er meer duidelijkheid bestaat of de systematiek met betrekking tot de PAS, gelet met name de Vogel- en Habitatrichtlijn door de beugel kan. In het bijzonder speelt daarbij de verhouding met artikel 6 lid 2 en 6. lid 3 van de Habitatrichtlijn.**

**Het PAS en de daarmee samenhangende regelgeving voorzien in een uitzondering op de vergunningplicht voor projecten en andere handelingen die stikstofdepositie kunnen veroorzaken die een bepaalde drempel- of grenswaarde niet zouden overschrijden. Voor die projecten en andere handelingen is dan geen individuele toestemming vereist. Voorliggende zaak behelst een dergelijk projecthandeling.**

**Voor projecten en andere handelingen die wel vergunningplichtig zijn geldt dat de passende beoordeling die voor het PAS is gemaakt ten grondslag wordt gelegd aan de vergunning. In deze gevallen is derhalve wél een individuele toestemming vereist, maar wordt geen individuele beoordeling gemaakt.**

**De vragen aan het Europese Hof hebben betrekking op de verenigbaarheid van de PAS- systematiek met artikel 6 lid 2 en 3 van de Habitatrichtlijn.**

**De overige vragen (vragen 3 tot en met 5) hebben betrekking op de maatregelen die betrokken zijn in de passende beoordeling die voor elk Natura 2000-gebied dat in het PAS is opgenomen, is gemaakt. Het gaat hierbij, onder andere, om de vraag of in een passende beoordeling die voor een programma is gemaakt, de positieve gevolgen van instandhoudingsmaatregelen en passende maatregelen voor bestaande arealen van habitattypen en leefgebieden mogen worden betrokken, die worden getroffen in verband met de verplichtingen die voortvloeien uit artikel 6 lid 1 en 2 van de Habitatrichtlijn. Met deze vraag hangt de vraag samen of, kort samengevat, de positieve gevolgen van instandhoudingsmaatregelen en passende maatregelen in een passende beoordeling mogen worden betrokken, als deze ten tijde van de passende beoordeling nog niet zijn uitgevoerd. Het Hof wordt ook gevraagd de rol van de monitoring hierbij te betrekken.**

**Het Hof wordt ook gevraagd om een oordeel over de vraag of, kort samengevat, herstelmaatregelen die in het kader van een programma worden getroffen als beschermingsmaatregel als bedoeld in punt 28 van het Briels-arrest (Hof van Justitie 15 mei 2014, ECLI:EU:C:2014:330) kwalificeren. Afsluitend wordt aan het Hof de vraag voorgelegd of, kort samengevat, de positieve gevolgen van de (verwachte) autonome daling van stikstofdepositie die zich zal gaan manifesteren in de programmaperiode in een passende beoordeling mag worden betrokken.**

**Om vooruitlopende op de bevindingen van de het Hof andermaal over te gaan tot snelheidsverhoging op diverse weggedelen vinden we prematuur en in strijd met het voorzorgsbeginsel.**

Reactie 23.11

De Raad van State heeft prejudiciële vragen gesteld aan het Hof van Justitie. De rechtsgeldigheid van het PAS is daarmee echter niet opgeschort. Gelet hierop ben ik van mening dat de verkeersbesluiten tot aanpassing van de maximumsnelheid vastgesteld kunnen worden.

### **23.12 - Verkeersveiligheid**

**In het besluit en de onderliggende rapportages is niet onderzocht wat de uitwerking zal zijn bij ongevallen nu de rijsnelheden verhoogd worden. Natuurkundige wetten geven aan bij hogere snelheden de impact bij een botsing groter wordt: kortom zal leiden tot meer schade en grotere verwondingen.**

**Het NOS journaal op 10 april j. om 8.00 uur bericht over (<https://nos.nl/uitzending/23813-nos-journaal.html>) de aanpak van hardrijders op de snelwegen. "1 km te hard op hogere snelheden maakt dat enorme grote verschillen. De remweg, de impact is enorm veel groter en dat kan het verschil betekenen tussen leven en dood"**

**1 kilometer harder betekent dus het verschil tussen leven en dood, de remweg wordt langer. En daarom wil men direct boetes geven al bij 131 km per uur. Het zal duidelijk zijn dat hetzelfde nog veel erger zal spelen bij 10 km harder rijden, dus van 120 naar 130 km/u. Langere remweg, groter impact, meer schade, meer kans op zwaardere verwondingen of erger. In het besluit wordt daarom onvoldoende gekeken naar de kansen op meer en zwaarder letselschade. Los daarvan betekenen zwaardere ongelukken en mogelijk meer ongelukken ook verhoging van de kans op situaties van lekkende ladingen en dus meer kans op milieuschade.**

Reactie 23.12

De verhoging van de maximumsnelheid heeft mogelijk een beperkt effect op de verkeersveiligheid.

De gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van 120 km/uur naar 130 km/uur) neemt toe met ca. 2 tot 3 km/uur. Ondanks dit minimale effect zijn er, in het kader van de Aanpak Kritische Ontwerp Elementen (AKOE), op diverse wegvakken in Nederland in de periode 2013-2015 maatregelen uitgevoerd die de verkeersveiligheid bevorderen. Zo is extra geleiderail geplaatst, zijn toeritten verlengd en is belijning aangepast.

In het kader van dit verkeersbesluit wordt, tegelijk met de aanpassing van de maximumsnelheid, op de A58 geleiderail geplaatst bij 2 landhoofden van een viaduct en wordt op de A28 bij Hoogeveen de belijning bij een afrit verbeterd.

### **23.13 - Geluid**

**De Minister beroept zich op het gegeven dat met het besluit voldaan wordt aan de geluidnormen. Wij stellen vast dat geluidnormen er niet voor zijn gemaakt dat de geluidruimte die daarmee ontstaat opgevuld moeten worden tot het maximaal toelaatbare. Het gaat erom dat een afweging plaats vindt of er de noodzaak is om de geluidbelasting op de omgeving te verhogen rekening houden met andere belangen. Maatwerk is bovendien altijd mogelijk.**

**Er is geen noodzaak om geluidniveaus te verhogen. De zeer geringe reiswinst die het besluit met zich mee zou brengen in de meest ideale situatie staat in geen verhouding tot het verlies aan omgevingskwaliteit op het onderdeel geluid. Ook op dit punt constateren wij dat van het bevoegd gezag verwacht mag worden dat zij aan welzijn en gezondheid van bewoners meer waarde toedicht dan een luttele minuten tijds winst op een snelweg. Kortom het voorzorgsbeginsel zou moeten prevaleren. Dat**

**verkeerlawaaï de slaaprust verstoort blijkt al uit onderzoek uit 2007 van TNO. Zie achtergronden.**

Reactie 23.13

Uitgangspunt van dit besluit is de aanpassing van het RVV 1990 op 1 september 2012, waarin de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen van 120 km/h naar 130 km/h wettelijk is vastgelegd. 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. De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit.

De milieueffecten van de snelheidsverhoging zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woonomgeving in de buurt van de rijksweg door de verhoging van de maximumsnelheid nauwelijks wordt aangetast. Zie hiervoor de bij het besluit horende onderzoeksrapporten.

De resultaten van het uitgevoerde geluidonderzoek, laten zien dat voor alle referentiepunten langs de rijksweg de berekende geluidproductie na verhoging van de maximumsnelheid beneden het geluidproductieplafond ligt. Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie langs de rijksweg aan.

**23.14 – Afweging.**

**Bovenstaand overziend zijn er alle argumenten dat de Minister het voorzorgsbeginsel had kunnen en moeten toepassen. De winst van zeer beperkte tijd over een relatief kort traject staat in schril contrast tot alle negatieve effecten die het besluit met zich meebrengt voor mens, gezondheid, milieu en de natuur.**

**In zoverre schiet de motivering van het besluit te kort (art. 3.46 Awb), en is ook onvoldoende gekeken naar de diverse consequenties van het besluit als het gaat om mens, gezondheid, milieu en de natuur. Gelet actuele ontwikkelingen omtrent het PAS en ontwikkelingen van het stikstofniveau in en bij natuurgebieden, de eindigheid van PAS-maatregelen (de heide afplaggen houdt een keer op) kan het besluit niet in stand blijven.**

**Kunstmatig natuur proberen te herstellen met relatief hoge kosten met ongewisse uitkomst weegt niet op met het simpelweg beperken van de rijnsnelheid op snelwegen tot 100 km/u.**

**Inspreker vindt het voornemen dan ook in strijd met artikel 3.2 3.4 en 3.46 Awb (voldoende onderzoek naar gevolgen, evenredige belangenafweging, motiveringsbeginsel) en met de Europese regels art. 6 lid 1, lid 2 en lid 3 van de Habitatrictlijn, met de Vogelrichtlijn art. 3 en 4 en de Klimaatafspraken.**

**Bovendien, zoals eerder al gememoreerd, is geen rekening gehouden met de opdracht om de diverse kernkwaliteiten en omgevingscondities van natuurgebieden significant te verbeteren in plaats van te laten verslechteren.**

Reactie 23.14

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

Gelet ook op de bij het verkeersbesluit gevoegde onderzoeksrapporten, vind ik dat er een toereikende inventarisatie en afweging van belangen heeft plaatsgevonden.

**23.15 – Afweging.**

**Het besluit van de Minister leidt tot onnodige milieuschade en de nut en noodzaak van het besluit om de rijnsnelheid te verhogen is niet aangetoond**

**in de zin dat ten aanzien van doorstroming daadwerkelijke significante winst wordt geboekt.**

**Duidelijk is dat bestaande beleidskaders, ook internationaal, t.a.v. de bescherming en verbetering van omgevingscondities worden verstoord. Het stand still step forward principe, zoals neergelegd in de Grondwet artikel 2.1. en Wet Milieubeheer artikel 5.2. lid 3 en artikel 5.6. lid 1 in combinatie met de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit 2008/50/EG art. 1.5, en in de Gelderse Omgevingsverordening, wordt met het voornemen doorbroken.**

Reactie 23.15

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

Aldus wordt invulling gegeven aan de zorgplicht opgenomen in artikel 22 lid 1 van de Grondwet.

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. De milieu-effecten van de snelheidsverhoging zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woon- en leefomgeving door de verhoging van de maximumsnelheid nauwelijks wordt aangetast. Zie hiervoor de bij het besluit horende onderzoeksrapporten.

Daarmee stel ik vast dat er geen sprake is van onaanvaardbare effecten op leefomgeving en gezondheid.

Deze aspecten zijn afgewogen tegen de overige aspecten van de verhoging van de maximumsnelheid (versoepeling regelgeving, reistijdwinst, beleving automobilist). Ik ben van mening dat de afweging, die geleid heeft tot onderhavig verkeersbesluit, op goede gronden, zorgvuldig en transparant heeft plaatsgevonden.

## Zienswijze 24

### 24.1 – A50. Verkeersmodellen geven een vertekend beeld

Verkeers- en milieumodellen zijn gebaseerd op etmaalintensiteiten. Deze waarden van de uitstoot en het geluid zijn gemiddelden over een hele dag. Overdag liggen de waarden op een veel hoger niveau dan 's nachts. Dat is al tegenstrijdig. Juist overdag komen mensen buiten. Dan adem je dus de veel vuilere lucht in ten opzichte van de relatief schone lucht van 's nachts. Dat dit de landelijk geaccepteerde manier van meten en normeren is, mag discutabel heten.

De bevolking ademt in werkelijkheid een veel hogere concentratie vieze lucht in dan dat modellen doen geloven. Wat zijn deze waarden als de nachten eruit zijn? Hoe groot is dan ineens het probleem om nog een 'schone' leefomgeving te garanderen?

#### Reactie 24.1

Anders dan inspreker meent, zijn de weersomstandigheden in de nacht ongunstiger voor de luchtkwaliteit dan overdag. Voor de berekeningen worden meteogegevens van overdag gehanteerd. Het merendeel van het verkeer rijdt immers overdag, waardoor deze maatgevend is.

Voor wat geluid betreft kan erop worden gewezen dat in de wettelijk verplichte berekeningswijze van de geluidproductie een toeslag van 5 dB wordt gehanteerd op het geluid dat in de avonduren wordt geproduceerd (19.00-23.00 uur) en een toeslag van 10 dB op het geluid dat in de nachtelijke uren wordt geproduceerd (23.00-7.00 uur). Daardoor is de geluidwaarde die voor rijkswegen voor een heel etmaal wordt berekend vrijwel altijd hoger dan de geluidwaarde die alleen voor de dagperiode wordt berekend (7.00-19.00 uur). Voor geluid is er dus geen sprake van dat de werkelijk ondervonden geluidsbelasting in de dagperiode altijd hoger is dan de berekende waarde voor het hele etmaal.

### 24.2 – Lucht. Normen

Een vastgestelde norm is slechts de waarde waarvan door de overheid is bepaald dat wij moeten accepteren daaraan te worden blootgesteld. Elke waarde qua norm is schadelijk! Alleen 0 is niet schadelijk. Zie ook het onderzoek van de Universiteit van Maastricht:

Binnen twee uur na blootstelling aan uitlaatgassen zijn er al epigenetische veranderingen waar te nemen in het bloed van testpersonen. De waargenomen veranderingen zijn stuk voor stuk te relateren aan ziektes waarvan bekend is dat deze veroorzaakt kunnen worden door langdurige blootstelling aan luchtverontreiniging.

BRON:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412017319827>

Conclusie van inspreker hierover is dat 130 km/h ALTIJD meer schadelijke gevolgen heeft voor alle bewoners dan 120 km/h. Waarom een maatregel nemen met een negatief effect heeft op de luchtkwaliteit? Waarom iets accepteren omdat het nog binnen de norm valt? Waar een marge zat tussen het model en de normen, is de marge vrijwel verdwenen.

Graag hoort inspreker, hoe u met 20.000 extra motorvoertuigen in 2030 nog aan die normen wil voldoen. Waarom hebt u niet tot doel maatregelen te treffen zodat u de bevolking aan een zo laag mogelijke uitstoot blootstelt? Dus een zo groot mogelijke marge tussen de uitstoot en de norm? Zodoende hierbij het verzoek tot een snelheidsverlaging tot 100 km/h op de A50.



#### Reactie 24.2

Voor luchtkwaliteit is het zo dat de afgelopen jaren, mede door succesvol (bron)beleid, de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk is verbeterd. Inmiddels worden, mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen, vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald; dit in ieder geval langs alle rijkswegen; zie Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2017. Uit deze rapportage blijkt dat er zich nog stikstofoxide (NO<sub>2</sub>)-overschrijdingen voordoen langs een aantal drukke straten in binnensteden, en dat de etmaalnorm voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) nog wordt overschreden op een beperkt aantal punten in gebieden met intensieve veehouderij.

Het voldoen aan de normen voor lucht 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.

Mijn beleid is erop gericht is dat zo spoedig mogelijk overal aan de EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Het verbeteren van de luchtkwaliteit blijft daarnaast mijn constante aandacht houden.

#### **24.3 – Lucht**

**Een snelheidsverhoging staat haaks op rechterlijke uitspraken Milieudefensie eiste dat de luchtkwaliteit in Nederland voldoet aan de Europese norm. Die haalt u niet. Door de rechter zijn zij in het gelijk gesteld.**

**Dit besluit is in dat geval strijdig met die uitspraak. Immers "verbiedt de rechter dat er nog maatregelen genomen worden die leiden tot nieuwe overschrijdingen van de wet". De uitstoot neemt exponentieel toe in geval de snelheid toeneemt. Hierdoor kan en mag u de maximale snelheid niet verhogen.**

**<https://milieudefensie.nl/nieuws/pers/berichten/milieudefensie-wint-kort-geding-voor-gezonde-lucht>.**

**Hierover lopen nog rechtszaken. U wil als overheid niet verplicht zijn om in bepaalde situaties nu al maatregelen te moeten treffen om de norm te halen. Dit snapt inspreker, maar het maakt duidelijk dat u geen maatregelen mag nemen met een negatief effect op de luchtkwaliteit. De WHO stelt eveneens dat het een taak van overheden is de bevolking te beschermen tegen luchtvervuiling.**

**<http://www.dvhn.nl/binnenland/Milieudefensie-in-beroep-tegen-uitspraak-22844161.html>"**

#### Reactie 24.3

Inspreker verwijst naar de uitspraak in kort geding van de Rechtbank Den Haag inzake de procedure van Milieudefensie tegen de Staat der Nederlanden. Op 22 mei 2018 heeft het Gerechtshof Den Haag in hoger beroep de uitspraak van de rechtbank vernietigd en daarmee is het verbod van tafel.

Overigens was de snelheidsverhoging niet in strijd met die uitspraak. Op alle trajecten waar met dit verkeersbesluit de maximumsnelheid wordt verhoogd blijven de concentraties onder de 32 µg/m<sup>3</sup>. Bij dergelijke concentraties is statistisch gezien de kans op overschrijding van de grenswaarde volgens het RIVM verwaarloosbaar klein (minder dan 2%).

#### **24.4 – Lucht. Diesels voldoen niet aan de geldende normen**

**Het mag algemeen bekend zijn dat diesels vele malen meer uitstoten dan toegestaan. De absolute dieptepunten hiervan zijn alle VAG diesels. Daarmee houdt u geen rekening met het rekenen met uw modellen. Ook de uitspraak dat de auto's steeds minder vervuilen en dat de negatieve effecten van die snelheidsverhoging hiertegen weg te strepen zijn, klopt**

**niet. Het blijkt dat zelfs de meest moderne diesels nog vervuilerder zijn dan ouderwetse.**

**<https://raivereniging.nl/artikel/nieuwsberichten/2015-q2/0611-nox-en-fijnstofemissies-van-dieselvoertuigen-in-praktijk.html>**

**Dat wetende, maakt dat de gebruikte modellen ook niet kloppen. In ieder geval geldt dat alle nu nog positieve prognoses veel minder positief uitpakken dan er is aangenomen. Welk effect heeft de realiteit op de gebruikte modellen?**

Reactie 24.4

In de rekenmodellen wordt gebruik gemaakt van voertuigemissiefactoren die jaarlijks door de Staatssecretaris van I en W worden vastgesteld en gepubliceerd in maart. Deze emissiefactoren worden bepaald op basis van praktijkmetingen aan voertuigen onder alle mogelijk omstandigheden qua snelheid, rijgedrag en omgevingsfactoren. Vanwege de geconstateerde problemen met dieselvoertuigen is het aantal nieuwe dieselvoertuigen waaraan gemeten is uitgebreid. Dit betekent dat in de emissiefactoren en de rekenmodellen wel degelijk rekening gehouden is en wordt met de groep meest vervuilende voertuigen.

Ondanks de tegenvallende milieuprestaties van dieselvoertuigen worden de auto's in het Nederlandse wagenpark toch steeds schoner. Real Driving Emission wetgeving vereist dat voertuigen voor toelating op de Europese wegen onder praktijkomstandigheden getest moeten worden. Dat heeft er ondertussen toe geleid dat nieuwe typen dieselvoertuigen aanzienlijk schoner zijn geworden en aan de voor 2017 afgesproken Euro-normen voldoen.

#### **24.5 – A73. Natura 2000-gebied Rijntakken**

**Op de A73 nabij Beuningen mocht u van de rechter geen 130 km/h instellen vanwege het Natura 2000 gebied in hun Uiterwaarden. Het verbaast mij dat het onderzoek van Sweco aantoont dat een 2x4 snelweg (A50) die dwars door dit Natura 2000 gebied gaat niet van significante invloed is, maar een 2x2 snelweg (A73) op 3 km afstand wel invloed heeft. Inspreker weet zeker dat als de A73 van invloed is op het gebied, de A50 zeer zeker van invloed is.**

Reactie 24.5

Er ligt geen rechterlijke uitspraak die verbiedt dat er op de A73 nabij Beuningen geen 130 km/uur ingesteld mag worden. In mijn besluit van 1 september 2012 heb ik besloten de snelheid op het traject A73 tussen knooppunt Ewijk en knooppunt Neerbosch vast te stellen op 120 km/uur vanwege het aspect geluid.

Op grond van de uitgevoerde effectbeoordeling kan geconcludeerd worden dat (significante) effecten als gevolg van de voorgenomen snelheidsverhoging op het traject A50 Ewijk – Valburg van een permanent snelheidsregime van 120 km/uur naar een permanent snelheidsregime van 130 km/uur op de habitattypen en -soorten en vogelrichtlijnsoorten waarvoor het Natura 2000-gebied Rijntakken, deelgebied Uiterwaarden Waal is aangewezen, zijn uit te sluiten.

#### **24.6 - Stikstofdepositie**

**In de rapportage van Sweco vermelden zij dat zij verwachten dat dit Natura 2000-gebied geen nadelige gevolgen heeft van de snelheidsverhoging qua stikstofdepositie. Uitgaande van die modellen kan dat kloppen. Echter gaan deze modellen niet uit van een werkelijke NO<sub>x</sub> uitstoot die tot 40 keer hoger is. Daardoor heeft de snelheidsverhoging wel negatief effect op de stikstofdepositie.**

**<https://milieudefensie.nl/luchtkwaliteit/nieuws/fraude-met-uitstoot-van-diesels-bewezen>**

Reactie 24.6

In het PAS en in AERIUS is gebruik gemaakt van emissiefactoren gebaseerd op gemeten NO<sub>x</sub>-emissies van auto's op de weg onder praktijkomstandigheden. Dit betekent dat de hogere uitstoot is meegenomen in de berekeningen van de ontwikkelingen van stikstofdeposities.

#### **24.7 – Normen en (negatief) effect**

**Het onderzoek van Sweco vermeldt dat significante negatieve effecten die komen door de snelheidsverhoging uit te sluiten zijn. Anders gezegd zijn de effecten zo klein, dat dit niet tot een andere hinder/beleving leidt bij de in dit Natura 2000-gebied aanwezige beesten. Waarom moet dit effect zo groot zijn, dat de beesten overduidelijke hinder of last hebben van de snelheidsverhoging?**

**Het blijkt dus dat er negatieve effecten zijn. Net zoals bij een norm, wilt u zover de grens opzoeken in het extra vervuilen en overlast veroorzaken voor de omgeving, dat het nog binnen de norm valt of net niet tot significante effecten leidt. U zou ook hierbij ernaar moeten streven dat er geen negatief effect is. Dat is er dus wel, al is het niet significant. Dat is niet acceptabel.**

Reactie 24.7

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

In de natuurtoets is geconcludeerd dat zowel significante effecten als (niet-significante) effecten zijn uit te sluiten naar aanleiding van de verhoging van de maximumsnelheid. Anders dan inspreker veronderstelt, veroorzaakt de snelheidsverhoging in zijn geheel geen negatieve effecten voor de aanwezige dieren.

## Zienswijze 25

### 25.1 – A50. Afweging

In mei 2017 is de wegverbreding A50 Valburg – Ewijk opgeleverd. Binnen een jaar na oplevering van de verbreding van de A50 Valburg - Ewijk is Rijkswaterstaat nu voornemens om de snelheid op dit traject van 120 naar 130 km/u te verhogen. De enige onderbouwing voor deze verandering is het feit dat "130 de norm is". In deze zienswijze worden argumenten aangedragen die er voor pleiten om de huidige snelheidslimiet te handhaven of juist verder te verlagen. Door de verhoging zal het geluidsniveau voor omwonenden toenemen. Tevens zal de concentratie NO<sub>2</sub> in de omgeving stijgen.

Het destijds niet ophogen van de snelheidslimiet naar 130 km/u was een opluchting voor de omwonenden van de A50 in Ewijk die zich decennia lang hebben ingezet voor beperking van de geluidsoverlast van de A50. Deze snelheid op het traject A50 Ewijk-Valburg is beperkt tot 120 in verband met verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en/of geluidsbelasting in de nabije omgeving van de A50.

#### Reactie 25.1

Zie de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. De milieu-effecten van de snelheidsverhoging zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woon- en leefomgeving door de verhoging van de maximumsnelheid nauwelijks wordt aangetast. Zie hiervoor de bij het besluit horende onderzoeksrapporten. Aldus wordt invulling gegeven aan de zorgplicht opgenomen in artikel 22 lid 1 van de Grondwet.

Daarmee stel ik vast dat er geen sprake is van onaanvaardbare effecten op leefomgeving en gezondheid.

Deze aspecten zijn afgewogen tegen de overige aspecten van de verhoging van de maximumsnelheid (versoepeling regelgeving, reistijdwinst, beleving automobilist). Ik ben van mening dat de afweging, die geleid heeft tot onderhavig verkeersbesluit, op goede gronden, zorgvuldig en transparant heeft plaatsgevonden.

### 25.2 – A50. NSL. Verkeerstoename.

Zoals in het Tracébesluit valt te lezen, is er in de eerste jaren na verbreding van een snelweg een aanzuigende werking van verkeer te verwachten. Er is aangegeven dat er meer dan 10% extra verkeer zal komen in de eerste 10 jaren (Tracébesluit A50 Ewijk-Valburg, II Toelichting, Pag. 17, tabel 1). In de laatste prognoses is er een verkeerstoename over de periode 2018-2030 van 16,7%. Voor de snelheidsverhoging die Rijkswaterstaat wil doorvoeren, dient er een toetsing aan de normen voor geluid en luchtkwaliteit plaats te vinden.

Bij deze toetsing aan de normen is echter uitgegaan van verkeersgegevens die betrekking hebben op het jaar 2018. Gezien de hierboven aangegeven aanzuigende werking van een nieuwe verbrede snelweg is dit een verkeerde keuze. Juist na 2018 zal de verkeersintensiteit gaan toenemen.

Om zeker te zijn dat normen voor geluid en luchtkwaliteit ook in de toekomst worden gehaald, hadden op z'n minst de jaren 2020 en 2030 doorgerekend moeten worden. Immers dan is het effect van de aanzuigende werking van de verbrede snelweg op z'n sterkst. Deze verkeersintensiteiten zijn, zoals hierboven aangegeven ook reeds bekend vanuit het NSL.

### Reactie 25.2

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 2017). In de komende jaren neemt de verkeersintensiteit naar verwachting weliswaar toe, maar de emissiefactoren voor die jaren nemen af, waardoor de groei van het verkeer (in ieder geval deels) wordt gecompenseerd door de lagere voertuigemissies (door het schoner worden van de auto's). Doordat de emissies steeds lager worden, wordt in die jaren overigens ook het verschil in emissies tussen 120 km/uur en 130/uur steeds kleiner.

Daarbij komt dat op de A50 in de verkeerscijfers voor 2018 al rekening wordt gehouden met de aangehaalde verkeersaantrekkende werking van de verbreding.

Jaarlijks worden de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> gemonitord. In de toekomstige verkeersnetwerken voor 2020 en 2030 wordt in het NSL ook al rekening gehouden met 130 km/uur. Mocht in een toekomstjaar voor een of meer toetspunten een grenswaarde worden overschreden, dan wordt bepaald of maatregelen getroffen moeten worden. Op die manier wordt gewaarborgd dat ook in toekomstige jaren aan de normen wordt voldaan.

Ter voorbereiding van het onderhavige verkeersbesluit is door Rijkswaterstaat een geluidonderzoek uitgevoerd.

Op grond van dit geluidonderzoek is komen vast te staan dat de aanpassing van de maximumsnelheid niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds.

Jaarlijks controleert Rijkswaterstaat of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, of binnenkort dreigen te worden overschreden. Wanneer hieruit blijkt dat de geluidproductie van de rijksweg de wettelijke signaleringswaarde van 0,5 dB dreigt te overschrijden, zal dit in het nalevingsverslag worden aangegeven.

Vervolgens zal Rijkswaterstaat onderzoeken op welke wijze overschrijding van het geluidproductieplafond kan worden voorkomen.

Gelet op deze jaarlijkse verplichte naleving is het niet noodzakelijk om de toekomstjaren 2020 en 2030 door te rekenen

### **25.3 – NSL. Verkeerstoename niet transparant**

**In de laatste ronde van de NSL Monitoringstool zijn de jaren 2020 en 2030 doorgerekend. De verkeersgegevens (prognoses) die als basis zijn gebruikt in de NSL monitoringstool hebben betrekking op de toekomstige jaren 2020 en 2030.**

**Met de NSL-Rekentool heeft iedereen de mogelijkheid om eigen berekeningen uit te voeren conform de uitgangspunten van de NSL-monitoring Voor de toetsing aan de normen voor geluid en luchtkwaliteit bij de geplande snelheidsverhoging zijn de verkeersintensiteiten van 2020 op een niet-transparante manier teruggerekend naar intensiteiten voor 2018.**

### Reactie 25.3

De zienswijze gaat niet in op wat er niet transparant is.

De intensiteiten voor 2018 zijn bepaald m.b.v. de Middellange Termijnprognose van Rijkswaterstaat. Enerzijds gebaseerd op de gemonitorde verkeersintensiteiten uit INWEVA, in dit geval 2016, anderzijds gebaseerd op de meest recente beschikbare korte en middellange termijn prognose van het CPB en het KiM.

Op basis van voorspellingen door het CPB over de economie voor de komende jaren<sup>1</sup> heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) voor de periode tot en met 2022 de jaarlijkse ontwikkeling van de verkeersprestatie op het Rijkswegennet geraamd<sup>2</sup>.

Bronnen:

<sup>1</sup> Bron: CPB (2017), Centraal Economisch Plan 2017, Centraal Planbureau, Den Haag.

<sup>2</sup> Bron: KiM (2017), Trendprognose wegverkeer 2017-2022 voor RWS, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag

**25.4 – Geluid en lucht. Inconsistentie tussen twee bestanden  
Het is ook vreemd dat er voor geluid en luchtkwaliteit toetsing 2  
verschillende bestanden zijn gebruikt. Niet te controleren is wat verschillen  
en effecten zijn van het gebruik van 2 bestanden met verkeersgegevens.  
Eén bestand stamt uit juli 2018, het andere uit augustus 2018.**

Reactie 25.4

Het is juist dat voor berekeningen van geluidproductie en luchtkwaliteit verschillende bestanden wordt gebruikt.

De reden hiervan is dat het onderliggend verkeersnetwerk voor een toetsing van geluid en luchtkwaliteit verschillend is. Ook hebben de thema's geluid en lucht op een ander niveau gegevens van verkeersintensiteiten nodig: luchtkwaliteit gaat uit van etmaalintensiteiten, voor geluid worden deze ook onderverdeeld naar dagdelen. Daarnaast heeft luchtkwaliteit bijv. ook een zgn. 'stagnatiefactor' (mate van aanwezigheid van files) nodig en is dat bij geluid niet nodig.

**25.5 – NSL. Congestie te laag ingeschat: niet representatief voor 2018  
De congesties in het NSL zijn voor 2016 zeer laag en voor 2020 nul voor dit traject. Dit is echter niet representatief voor de huidige situatie, waar zich met grote regelmatig files voordoen bij de flessenhalzen aan het begin en het eind van het betreffende baanvak. Door gebruik te maken van een omrekening vanuit 2020 gegevens in het NSL, wordt geen rekening gehouden met de huidige congestie. Ondanks dat voor heel Nederland bezien de totale filezwaarte in 2017 nauwelijks is toegenomen ten opzichte van 2016, is in 2017 de filezwaarte op onderhavig traject 13% toegenomen ten opzichte van 2016. En is het traject in 2017 ten opzichte van 2016 nieuw verschenen in de top 10 van ochtendspits files op plaats 5 (bron: ANWB site).**

Reactie 25.5

De zienswijze verwijst naar gegevens van de file top 10 en gaat daarmee in op wat er in 2017 uiteindelijk is gerealiseerd. Ten tijde van het opstellen van de verkeerscijfers heb ik geen rekening mee kunnen houden. Wij gaan uit van de groei van het verkeer zoals (in maart 2016) door het KiM is voorspeld en bepalen daarmee ook de stagnatiefactor. De toename van de filezwaarte van 13% heeft geen betrekking op het wegvak A50 Ewijk-Valburg (behorend bij onderhavig verkeersbesluit), maar op het wegvak A50 Ewijk-Bankhoef en Bankhoef-Ravenstein (niet onderdeel van onderhavig verkeersbesluit). De stagnatie treedt ten gevolge van de Maasbrug bij Ravenstein.

In 2017 is op het traject A50 Ewijk-Valburg een stagnatiefactor van 2,6% gemeten en op het traject Valburg-Ewijk een stagnatiefactor van 2,3%.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek lucht trek ik de conclusie dat, door de verhoging van de maximumsnelheid, de luchtverontreiniging inderdaad beperkt toeneemt, maar (ruim) binnen de wettelijke gestelde normen blijft. Zie ook mijn reactie bij zienswijze 19.8.

**25.6 – A50. Natuurtoets onvolledig uitgevoerd  
In het OTB Ewijk - Valburg zat nog een variant waarbij de nieuwe (tweede) brug aan de oostzijde zou komen liggen. Dit is echter niet doorgegaan m.n. door de aldaar aanwezige populatie knoflookpadden. Aan de westzijde bleken na onderzoek ook knoflookpadden te zitten. Hiervoor is door**

**Rijkswaterstaat een paddenpoel (compensatie) gegraven. Uit de natuurtoets blijkt dat de knoflookpad (rode lijst) helemaal niet is meegenomen in de natuurtoets. Dit is naar het inzicht van inspreker incorrect.**

Reactie 25.6

Mogelijke effecten door het verkeersbesluit op natuur betreft verstoring door geluid en stikstofdepositie.

De knoflookpad heeft baat bij voedselrijk water en is niet gevoelig voor stikstofdepositie.

Effecten door geluid bij amfibieën speelt met name tijdens de voortplanting waarbij het verkeersgeluid de voortplantingsroep kan maskeren. De knoflookpad roept hoofdzakelijk onderwater en beperkt zich daarmee hoofdzakelijk tot het waterlichaam waarin deze voorkomt, omdat onderwatergeluid zich maar in zeer beperkte mate buiten het water verspreidt. Vrouwtjes knoflookpadden in waterlichamen die verderop liggen kunnen die roep dan sowieso niet horen. Andersom dringt geluid van bovenwater slecht door het wateroppervlak heen. De berekende geluidstoename boven water als gevolg van de verhoging van maximumsnelheid is (ruim) minder dan 1 dB. Deze geluidstoename wordt bij vogels en mensen al niet meer waargenomen. Het is niet aannemelijk dat deze geluidstoename voor de knoflookpad onderwater waarneembaar is. Effecten op de knoflookpad zijn daarom bij voorbaat uitgesloten.

#### **25.7 – A50. Verkeersveiligheid**

**“Snelheid is een belangrijke factor bij zowel de kans om betrokken te raken bij een ongeval als bij de ernst van een ongeval.” Deze stelling komt uit het rapport “De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid”.**

**Een andere factor is, zoals in dit rapport wordt aangegeven, de verkeersintensiteit. Deze neemt, zoals eerder aangegeven, sinds de verbreding van het traject Ewijk-Valburg alleen maar toe, hiermee zou ook het aantal ongevallen toenemen. Dit strookt ook met de praktijk. Jaar op jaar gebeuren er meer ongelukken op de A50 Ewijk-Valburg. Dit blijkt uit de cijfers van de Stichting Incident Management Nederland (IMN). Op dit wegvak moesten in 2017 40% meer takelwagens worden ingezet dan in het voorliggende jaar om auto’s af te slepen. Om de ongevalcijfers te laten dalen is snelheidsverlaging een doeltreffend instrument.**

Reactie 25.7

Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico’s. Hieronder een korte analyse van de verkeersveiligheid op de A50.

In de afgelopen jaren bestond het wegvak tussen de knooppunten Ewijk en Valburg uit twee rijbanen met 3 rijstroken. Richting Valburg werd het verkeer via “slingers” op de nieuwe brug geleid, terwijl de oude brug over de Waal werd onderhouden. Op de nieuwe brug had het verkeer gedurende deze onderhoudssituatie geen vluchtstroken tot zijn beschikking. Vanaf de zomer van 2016 is de oude Waalbrug weer geopend voor verkeer, zodat er nu sprake is van 4 rijstroken per richting met vluchtstroken.

Voor de periode waarin verkeersveiligheidscijfers beschikbaar zijn, bestond de weg tot de zomer van 2016 uit 2x3 rijstroken. De verkeersveiligheidscijfers op dit traject zijn, ondanks de werksituatie, lager dan het gemiddelde voor heel Nederland op autosnelwegen met 2x3 rijstroken.

**Verkeersveiligheid A50 tussen de knooppunten Ewijk en Valburg**

<b>(ernstige ongevallen per miljard voertuigkm)</b>			
periode	HRR-richting Valburg	HRL-richting Ewijk	Landelijk gemiddelde waarde voor wegvakken met 2x3 rijstroken
2013-2015	10,0	0,0	16,36
2014-2016	8,9	4,8	11,5

*(bron: Veilig over Rijkswegen 2015 en 2016)*

Vanaf de zomer van 2016 is de inrichting van de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Valburg ruim van opzet en bevat geen kritische ontwerpelementen die moeten worden aangepakt in het kader van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h. We mogen ervan uitgaan dat de verkeersveiligheid op dit traject na opening van beide bruggen is toegenomen.



## Verklarende woordenlijst

Awb	Algemene wet bestuursrecht
BABW	Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om een rechtsgeldig besluit te nemen; in het geval van dit ontwerp-verkeersbesluit is dit de minister van Infrastructuur en Milieu
CO <sub>2</sub>	Kooldioxide, veroorzaakt onder meer klimaatverandering
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
Mvt	Motorvoertuigen. Alle gemotoriseerd verkeer dat van een weg gebruik maakt (personen- en vrachtverkeer).
NO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub>	Stikstofoxiden, veroorzaken onder meer verzuring
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Onderliggend wegennet (OWN)	Alle niet-rijkswegen
PAS	Programma Aanpak Stikstofdepositie
PM <sub>10</sub>	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer
PM <sub>2,5</sub>	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 micrometer
Roet	Roet is samengesteld uit een groot aantal vaste organische verbindingen die ontstaan tijdens het verbrandingsproces. De roetvormige verontreiniging maakt deel uit van fijn stof (PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> ).
RVV 1990	Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
Wm	Wet milieubeheer
Wvw	Wegenverkeerswet 1994

