

## Effecten snelheidsverlaging als bronmaatregel op RWS werkzaamheden.

Het inzetten van grootschalige snelheidsverlagingen als bronmaatregel heeft voor de RWS-werkzaamheden twee belangrijke gevolgen:

1. Snelheidsverlaging was voor een aantal projecten voorzien als mitigerende maatregel voor stikstofeffecten. Met de inzet van snelheidsverlaging als bronmaatregel vervalt de beschikbaarheid als mitigerende maatregel voor diverse RWS-projecten welke deze mitigerende maatregelen al in hun (ontwerp)besluiten verwerkt hebben of daarmee bezig zijn. Dit heeft voor deze projecten grote gevolgen variërend van nieuw onderzoek tot aan mogelijk verplicht advies van de EC. Met snelheidsverlaging als mitigerende maatregel werd in een aantal gevallen namelijk voorkomen dat een prioritaire habitat significante effecten ondervindt. Deze projecten lopen nu waarschijnlijk een aanzienlijke verdere vertraging op.
2. Het is niet meer zeker of cijfers uit de verkeersmodellen nog valide zijn. De houdbaarheid van alle lopende tracébesluiten wordt daardoor onzeker. Dit moet worden onderzocht en mogelijk hersteld.

Overigens was in de afgelopen periode al besloten om op een zestal wegverbindingen de snelheid te verlagen of niet meer te verhogen.

Een drempelwaarde voor B&O en V&R heeft groot nut als deze hoog genoeg en houdbaar is. Anders brengt dit mogelijk zelfs meer werk mee. Nu wordt voor B&O geen vergunning gevraagd en wordt conform het 'herenakkoord' door bevoegde gezagen niet gehandhaafd.

### **Toelichting**

#### *Ad 1. Maatregelen niet meer beschikbaar als mitigatie voor projecten en maatregelen*

Dit betekent dat voor deze projecten een andere oplossing gevonden moet worden voor het Natura2000 probleem. Bijvoorbeeld via aankopen van boerderijen. Dat brengt ingewikkelde gebiedsprocessen met zich mee. Denk aan een onderhandeling met de provincie Gelderland over aankoop van boerderijen op de Veluwe om de ring Utrecht mogelijk te maken.

Voor diverse projecten is het waarschijnlijk dat hierdoor een advies van de EC noodzakelijk is (ca 1 jaar extra). Voor andere projecten neemt de kans dat een project een advies nodig heeft van de EC toe. Dit kost veel tijd (gemiddeld 9 maanden, maar dat wordt zeker meer als er meerdere aanvragen komen) en het is niet op voorhand uit te sluiten dat dit een negatief advies oplevert. Dit betreft bijvoorbeeld:

- A27/A1 Ring Utrecht
- [redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

### *Ad 2. Validiteit verkeersmodellen*

De omvang van deze maatregel heeft tot gevolg dat op een groot deel van het wegennet de snelheden anders zijn dan die waarmee in de verkeersmodellen (NRM) is gerekend. De verkeersgegevens waar lopende verkenningen en projecten van uitgaan en de daarop gebaseerde keuzes zijn dan ook mogelijk niet langer valide. Dit zal voor alle planstudieprojecten voor het hoofdwegennet gerepareerd moeten worden.

De voorlopige gedachte is dat dit als volgt beheerst kan worden:

- Allereerst is het noodzakelijk dat er duidelijkheid komt over de lengte en locatie van wegvakken waarvoor de snelheid bijgesteld wordt. De verwachting is er op zijn vroegst 8 november maar mogelijk ook pas later voldoende duidelijkheid ligt. Daarbij is het een risico als niet tegelijkertijd de zelfde duidelijkheid ontstaat voor snelheidsverlaging op provinciale wegen. Als dat later komt, ontstaat straks opnieuw een grote wijziging in de modellen.
- Omdat er geen verkeersmodel ligt waarin de maatregel snelheidsverlaging zit, is de gedachte dat Rijkswaterstaat vervolgens landelijk het gehele LMS en NRM opnieuw doorrekent. Hiermee zijn mits in eigen huis uitgevoerd en tijdig ingepland enkele weken gemoeid.
- Vervolgens kan een juridische inschatting plaats vinden voor welke projecten deze gevoeligheidsanalyse afdoende is om door te gaan en waar specials nodig zijn
- Voor projecten waarvoor deze gevoeligheidsanalyse niet voldoende is, zal alsnog project specifiek actie ondernomen moeten worden. Dit zal er op neer komen dat berekeningen voor de planstudie over moeten of in het uiterste geval een gehele planstudiefase over moet. Dit zal in ieder geval gelden voor projecten die stikstofonderzoek doen.

### **Wegverbindingen waarvoor al eerder besloten is de snelheid te verlagen of niet meer te verhogen**

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

## Wisselgeld

- o [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]

De Ring moet volgens eerdere analyse anders ook aan de EC voorgelegd.

- o [Redacted]

[Redacted]