

In het licht van het vraagstuk van 'uithoeken' van de ring rondom Utrecht ('Ring') het volgende:

Welke snelheidsverlaging moet worden ingezet als mitigerende maatregel?

- Voor wat stikstof betreft is het zo dat de Ring een **snelheidsverlaging op snelwegen op de Veluwe** nodig heeft als mitigerende maatregel in verband met het netwerkeffect van uitbreiden van de Ring. Door de extra verkeersbewegingen en verbeterde doorstroming op de Ring neemt het verkeer op de snelwegen op de Veluwe toe en daarmee wordt het Natura2000 gebied aldaar aangetast door stikstofdepositie.
- Snelheidsverlagingen op de Ring zelf doen niets voor stikstof omdat dit niet direct een Natura2000 raakt. Overigens is de snelheid op de Ring Utrecht nu reeds 100 km/u zodat het generiek verkeersbesluit voor de verlaging van de maximum snelheid hierop niet ziet. Een snelheidsverlaging zou daarmee een verlaging van 100 km/u naar bv 80 km/u betreffen, maar dat levert voor wat betreft stikstofdepositie niets op (anders dan bv geluid).

Hoe kan het uithoeken bewerkstelligd worden?

- De snelheidsmaatregel die de Ring nodig heeft als mitigerende maatregel dient uit het generiek verkeersbesluit gehaald te worden en er dient daarvoor een specifiek verkeersbesluit genomen te worden. Dit is ook voor het project VIA 15 ook gedaan.
- Het enkel via de SSRS uithoeken levert niets op om dat de Ring dan nog steeds gebruik maakt van het generieke verkeersbesluit. Daarmee blijft het probleem met additionaliteit bestaan.
- Op grond van de PAS-uitspraak zou de stelling ingenomen kunnen worden dat in geval van een project specifieke onderbouwing er geen verplichting bestaat om aan te tonen dat sprake is van additionaliteit i.r.t. artikel 6, eerste en tweede lid Hri.
- Echter zekerheidshalve kan er voor gekozen worden om in dit geval een gebiedsgericht ecologische onderbouwing te laten opstellen om aan te tonen dat deze specifieke snelheidsverlaging voor de Ring voor de habitats waarop deze betrekking heeft, niet aan te merken is als lid 1 en lid 2 maatregelen. Daarbij kan op gebiedsniveau worden aangegeven welke maatregelen (reeds) ingezet worden voor lid 1 en lid 2. Dit is eenvoudiger dan dat dit voor het SSRS in zijn geheel zou moeten gebeuren.

NB: Overigens ziet deze mitigatie maatregel alleen op prioritaire habitats. Voor niet-prioritaire habitats lijkt een ADC toets nodig te zijn. Hiervoor hoeft echter geen advies vooraf over compensatie aan de Europese Commissie gevraagd worden.

Met opmerkingen [HM(1)]: Waarom? Zie ook opmerkingen Eef en Miranda;

Conclusie niet geheel juist. Er lag al een via15 verkeersbesluit, daarom is deze eruit gelaten (want niet nodig om borden te plaatsen dit gebeurt wel tegelijk met landelijk besluit)

Wat is idee dan? Nu VB wijzigen en de trajecten in een apart besluit. Met welke motivering? TB is nog niet vastgesteld dus we laten de snelheid op de Veluwe in stand als huidige?

De ring heeft enkel voor de mitigerende maatregel die zij zelf inzet de additionaliteit te motiveren. Dat deze maatregel in een groter verkeersbesluit zit doet daar m.i. niets aan af.

Met opmerkingen [HM(2)]: In hoeverre is Ring geholpen bij uitsluitend snelheid verlagen in nacht? In hoeverre daardoor prioritaire HT gemotiveerd?

Met opmerkingen [HM(3)]: Niet navolgbaar. Het één houdt geen verband met het ander.

De ring heeft enkel voor de mitigerende maatregel die zij zelf inzet de additionaliteit te motiveren. Dat deze maatregel in een groter verkeersbesluit zit doet daar m.i. niets aan af.

Met opmerkingen [HM(4)]: Niet navolgbaar zie, uitspraak Moerdijk en PAS uitspraak en Rechtbank uitspraak Oost-Brabant, mega stal; Kaajan rechter.

Met opmerkingen [HM(5)]: Afhankelijk van Natura 2000-gebied; geen zicht op.