

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 september 2016

Datum 8 december 2016
Status Definitief

Colofon

Uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Datum 7 december 2016

Status Definitief

Versienummer 1.2

Inhoudsopgave

Inleiding en leeswijzer. 5

Zienswijzen en reacties. 7

Verklarende woordenlijst. 61

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 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
A2	R+L	169,9	Knooppunt Leenderheide	185,2	Budel (37)	120	130 ¹	22 december 2018
A7	R+L	152	Tijnje (27)	165,5	Knooppunt Drachten	120 – 130 avond/nacht	130 ²	23 december 2016
A12	R+L	30 (L) 28,4 (R)	Knooppunt Gouwe	33	Reeuwijk (12)	120	130	23 december 2016
A15	R+L	127,2 (L) 118,5 (R)	Tiel West (L) Meteren (R)	136,5	Echteld (34)	120 – 130 avond/nacht	130	22 december 2018
A15	R+L	136,5	Echteld (34)	155,3	Knooppunt Valburg	120 – 130 avond/nacht	130	23 december 2016
A28	R+L	5,8	Tussen De Uithof en Den Dolder	16,7 (L) 17,2 (R)	Maarn (5)	120 – 130 avond/nacht	130	23 december 2016

- 1) Op het wegvak A2 tussen km 181,70 en 183,45 in zuidelijke richting en tussen km 183,30 en 181,25 in noordelijke richting blijft de maximumsnelheid 120 km/h.
- 2) Uitzonderd lokale verlaging (100 km/h overdag) bij knooppunt Drachten

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

Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van donderdag 8 september 2016. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 9 september 2016 tot en met 20 oktober 2016 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Participatie. Op het voornemen zijn, binnen de termijn, 11 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

Bijna alle 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 2012¹, 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 automobilist². Uit belevingsonderzoek onder weggebruikers gebleken dat bijna 60% van de ondervraagde automobilisten op de experimenttrajecten voorstander is van verhoging naar 130 km/h op veel meer snelwegen, 15% is tegen³.
2. Een maximumsnelheid van 130 km/h levert jaarlijks aanzienlijke reistijdbaten 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

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

² Zie Kamerstukken II, 2011-2012, 32646, nr. 13.

³ Zie het Belevingsonderzoek verhoging maximumsnelheid 130 km/h, dat als bijlage bij het verkeersbesluit ter inzage ligt

totale netto contant gemaakte positieve baten hoger liggen dan de negatieve baten en de kosten. Dit saldo is positief⁴.

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. Overigens blijkt er op autosnelwegen geen significant verschil op te treden in risico van ernstige ongevallen tussen wegvakken met maximum snelheden van 130, 120/130, 120, 100/130 en 100 km/h (bron: Veilig over Rijkswegen 2014, mei 2016).
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.

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

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. 61% 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.

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

Verhoging van de maximumsnelheid op wegtrajecten van de A2, A7, A12, A15 en A28.

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 worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015). 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 en/of wezenlijke kenmerken van beschermde natuurmonumenten. Zie hiervoor de bij het verkeersbesluit horende onderzoeksrapporten voor natuur. Ook is er geen sprake van overtreding van de verboden van de Flora en faunawet.

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 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h veilig af te wikkelen.

Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. De zienswijzen met betrekking tot verkeersveiligheid op onderhavig ontwerp-verkeersbesluit hadden bijna allen betrekking op de A28, daarom hieronder een korte analyse van de verkeersveiligheid op de A28.

De inrichting van de A28 tussen De Uithof/Den Dolder en Maarn is 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. De ontwikkeling van de verkeersveiligheidscijfers op dit traject laat over de laatste 5 jaren een dalende trend zien in het risico op ernstige ongevallen.

Ontwikkeling verkeersveiligheid A28 tussen De Uithof/Den Dolder en Maarn (ernstige ongevallen per miljard voertuigkm)		
	HRR - richting Maarn	HRL - richting De Uithof/Den Dolder
2010	7,4	8,7
2011	5,7	4,5
2012	4,1	4,9
2013	1,8	0,0
2014	1,7	1,6

(bron: Veilig over Rijkswegen 2014)

Voor autosnelwegen lag in het jaar 2014 het landelijk gemiddelde op 2,5 ernstige ongevallen per miljard voertuigkilometers. Geconcludeerd mag worden dat in 2014 het risico op een ernstig ongeval op dit deel van de A28 kleiner is dan op een vergelijkbare gemiddelde autosnelweg in Nederland.

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 – Gezondheid

Vanwege de leefbaarheid in het dorp Soesterberg is inspreker tegen het verhogen van de maximumsnelheid.

Na de verbreding van de A28 komt u nu met een snelheidsverhoging. Inspreker is van mening dat het genoeg is. Sommige bewoners van Soesterberg wonen pal langs de snelweg. Inspreker vindt het teleurstellend dat u de gezondheid van de inwoners bij dit besluit niet voorop stelt.

Om uw ontwerpbesluit te onderbouwen heeft u een groot aantal onderzoeken uitgevoerd. De effecten op geluid, lucht en natuur blijven volgens deze onderzoeken binnen de normen. U stelt dat daarom de maximumsnelheid verhoogd kan worden. Met de constatering dat geen normen worden overschreden gaat u eraan voorbij dat er sprake is van een verslechtering van de leefkwaliteit voor bewoners van Soesterberg.

Reactie 1.1

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. De milieu-effecten 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 afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

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.

1.2 – Milieu

Om uw ontwerpbesluit te onderbouwen heeft u een groot aantal onderzoeken uitgevoerd. De effecten op geluid, lucht en natuur blijven volgens deze onderzoeken binnen de normen. U stelt dat daarom de maximumsnelheid verhoogd kan worden. U maakt in uw verkeersbesluit niet duidelijk hoe u de door het verkeer veroorzaakte gevolgen voor het milieu wilt beperken (artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994).

Reactie 1.2

Aan het ontwerpbesluit ligt ten grondslag het in artikel 2, lid 1, sub d van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belang, te weten het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer. Met andere woorden: een minder beperkend snelheidsregime.

Dit staat los van de overige in de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen, op grond waarvan verkeersbesluiten kunnen worden genomen, zoals in het geval van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer (artikel 2, lid 2, sub a, van de Wegenverkeerswet). In dit geval staan deze belangen het verhogen van de maximumsnelheid niet in de weg.

Aangezien uit het milieukundig onderzoek (lucht, geluid) volgt dat er binnen de grenswaarden wordt gebleven, is geen noodzaak geweest om in het kader van het

verkeersbesluit onderzoek te doen naar maatregelen om luchthinder- of geluid te beperken.

Met het oog op mogelijke toekomstige overschrijdingen van grenswaarden wordt jaarlijks getoetst. Mocht in een toekomstjaar voor een of meer locaties/referentiepunten een grenswaarde of signaleringswaarde worden bereikt, dan wordt op dat moment conform wetgeving bepaald of maatregelen getroffen moeten worden.

1.3 – Geluid

Uw geluidsonderzoek is gebaseerd op de geluidproductieplafonds (GPP's). Deze zijn vanwege het overgangsrecht afkomstig uit het Wegaanpassingsbesluit voor de verbreding van de A28. U stelt dat er binnen deze GPP's nog ruimte is. Inspreker kan dat niet verklaren. Gebruikt u niet de restruimte die bedoeld is voor de verwachte groei van het verkeer in de 10 jaar na de verbreding van de A28? Inspreker vraagt om dit aan de hand van een berekening toe te lichten.

Reactie 1.3

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. Zo lang deze niet worden overschreden, kan de hoeveelheid verkeer die over een rijksweg rijdt, of de wijze waarop deze verkeersstroom over de rijksweg wordt afgewikkeld, variëren.

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

Wanneer de wijze waarop het verkeer van de rijksweg gebruikmaakt, wordt veranderd, wordt voor de zekerheid een apart onderzoek ingesteld of dit niet tot (dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds zou kunnen leiden. Dat is voor de onderhavige aanpassing van de maximumsnelheid ook gedaan (rapport Akoestisch onderzoek op referentiepunten, snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2016: vijf trajecten, van juni 2016, DGMR).

Uit dit onderzoek blijkt dat de aanpassing van de maximumsnelheid nergens leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Voor alle referentiepunten langs dit traject van de A28 ligt de berekende geluidproductie na verhoging van de maximumsnelheid ruim beneden het geluidproductieplafond (de geluidproductie is 1.2 tot 1.9 dB lager dan het plafond).

Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke kaders. Er is dan ook geen aanleiding om aanvullende geluidmaatregelen te onderzoeken of van de snelheidsaanpassing af te zien.

Zienswijze 2

2.1 – Onderbouwing verkeersbesluit

Inspreker is tegenstander van de voorgenomen snelheidsverhoging op de A28. De minister refereert naar de studie "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h; Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging". Deze kan echter niet als onderbouwing van de huidige plannen worden aangehaald. Integendeel: binnen het rapport is geen ondersteuning te vinden voor een ander snelheidregime dan het huidige op voornoemd traject.

Reactie 2.1

Het door inspreker aangehaalde rapport is bedoeld als algemene toelichting op het beleid ten aanzien de verhoging van de maximumsnelheid op het Nederlandse netwerk van autosnelwegen.

De onderbouwing van onderhavig verkeersbesluit is te vinden in de trajectspecifieke rapporten die betrekking hebben op geluid, luchtkwaliteit en natuur.

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.

2.2 – Lucht. Onzekerheid onderzoeken.

De lucht rond de A28 in Zeist is reeds sterk verontreinigd met PM10, PM2.5 en NOX. Door gebruik te maken van berekeningswijzen die – naar mening van inspreker en de ODRU – ongeschikt zijn voor een ingeklemde omgeving als de overkapping bij Zeist blijft uw berekende belasting voor NO2 met 37.0 µg/m3 slechts fractioneel onder de wettelijke Nederlandse bovengrens (en ruim boven de door de WHO geadviseerde bovengrens).

Reactie 2.2

De onderzoeken zijn uitgevoerd conform wet- en regelgeving en ik heb geen aanleiding aan de juistheid en toepasselijkheid te twijfelen

Een gekromd geluidsscherm heeft hetzelfde effect op de verspreiding van uitlaatgassen als een standaard scherm van gelijke hoogte. In SRM2 wordt daarom gerekend met de absolute hoogte van het scherm als invoerparameter.

Het is mij bekend dat er, onder meer door de WHO, lagere grenswaarden worden voorgesteld. Deze hebben geen wettelijke grondslag en worden dus niet in de beoordeling gehanteerd.

2.3 - Lucht

Resultaten van metingen in Zeist langs de A28 in het afgelopen jaar tonen aan dat de daadwerkelijke belasting ook regelmatig tegen de 40 µg/m3 aanlopen.

Uw kaart met de groene sterren en driehoeken is een fraai staaltje misinformatie. Minder dan 35 µg/m3 is niet groen, dat is pikzwart. Het verhogen van de maximumsnelheid binnen deze marges is onverantwoord.

Reactie 2.3

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Daarom is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid voor de luchtkwaliteit. Het rapport is bij het ontwerp-verkeersbesluit gevoegd (Harmonisering maximumsnelheid - Onderzoek luchtkwaliteit wegtrajecten, 23 juni 2016 (Referentie: BE4458-2016-0623).

Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De beoordeling of de maximumsnelheid op de A28 overdag kan worden verhoogd naar 130 km/h, hangt af van de vraag of voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor NO₂ is deze wettelijke jaargemiddelde grenswaarde 40 µg/m³, voor fijn stof (PM₁₀) wordt een (equivalente) grenswaarde van 31,6 µg/m³ aangehouden (zie bladzijde 6 van het luchtonderzoek).

Het onderzoek richt zich nader op die locaties waarbij sprake is van (bijna) knelpunten. Het gaat hier om waarden die lager liggen dan de wettelijke grenswaarde. In dit onderzoek is sprake van een (bijna) knelpunt bij (zie bladzijde 8 van het luchtonderzoek):

- Een jaargemiddelde concentratie NO₂ van meer dan 38,0 µg/m³
- Een jaargemiddelde concentratie PM₁₀ van meer dan 30,5 µg/m³

Uit het onderzoek blijken de volgende waarden.

Concentraties NO₂ en PM₁₀ ten gevolge van de snelheidsverhoging (µg/m³) langs het traject A28 Den Dolder-Maarn		
	NO ₂	PM ₁₀
Gemiddelde toename ten gevolge van het besluit direct langs de A28	0,5 (HWN) 0,1 (OWN)	0,0 (HWN) 0,0 (OWN)
Maximale concentratie toetspunten (inclusief verhoging GCN)	33,5 (HWN) 37,0 (OWN)	22,7 (HWN) 23,4 (OWN)
Bijna knelpunt	38,0	30,5

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

2.4 - Lucht

In september 2016 presenteerde het RDW binnen het Programma Emissietesten de "Resultaten indicatieve testen aanwezigheid ongeoorloofd defeat device". Hierin worden o.a. de volgende conclusies getrokken: De testen bevestigen dat de uitstoot op de weg (vele malen) hoger is dan de limiet bij de huidige typegoedkeuringstest. Bij meer dan de helft van de voertuigen is een significante hogere uitstoot gemeten dan tijdens de toelatingstest. Bij al uw berekeningen gaat u bij "bronontwikkelingen" uit van vergroening van het wagenpark. Dit wordt nu volledig tegengesproken door de RDW. Hiermee vallen alle gronden onder uw berekenwijzen weg. Totdat dit essentiële gegeven nauwkeurig bekend is moeten maximumsnelheden zeker niet omhoog!

Reactie 2.4

Het RDW rapport is door de Rijksoverheid gepubliceerd en de conclusies zijn juist. Echter, voor luchtkwaliteit is en wordt niet uitgegaan van de emissie op basis van de typegoedkeuring. De generieke emissiefactoren die in luchtkwaliteitmodellen voor wegverkeer (SRM1 en SRM1) worden toegepast zijn gebaseerd op basis van praktijkemissiemetingen. Deze worden door TNO uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en hebben tot doel de reële emissieprestaties bij representatief rijdgedrag te bepalen. De gehanteerde emissiefactoren zijn dan ook voldoende representatief om op betrouwbare wijze luchtkwaliteitonderzoek te verrichten.

2.5 - Geluid

Langs de A28 is er sprake van ernstige geluidsbelasting, zowel rond de overkapping maar nog meer ter hoogte van de Verzetswijk waar er slechts

een wal is om de woonhuizen te beschermen. Binnen uw eigen berekeningen is er slechts ruim één decibel ruimte onder het plafond. Het opvoeren van de snelheid is binnen deze kleine marges is onverantwoord. Ook hier een fraai staaltje misinformatie. Minder dan 0.6 dB onder het GPP is niet groen, dat is schreeuwend rood.

Reactie 2.5

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. Zo lang deze niet worden overschreden, kan de hoeveelheid verkeer die over een rijksweg rijdt, of de wijze waarop deze verkeersstroom over de rijksweg wordt afgewikkeld, variëren.

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

Wanneer de wijze waarop het verkeer van de rijksweg gebruikmaakt, wordt veranderd, wordt voor de zekerheid een apart onderzoek ingesteld of dit niet tot (dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds zou kunnen leiden. Dat is voor de onderhavige aanpassing van de maximumsnelheid ook gedaan (rapport Akoestisch onderzoek op referentiepunten, snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2016: vijf trajecten, van juni 2016, DGMR).

Uit dit onderzoek blijkt dat de aanpassing van de maximumsnelheid nergens leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Voor alle referentiepunten langs dit traject van de A28 ligt de berekende geluidproductie na verhoging van de maximumsnelheid ruim beneden het geluidproductieplafond (de geluidproductie is 1.2 tot 1.9 dB lager dan het plafond).

Daarmee past de aanpassing van de snelheidsverhoging geheel binnen de wettelijke kaders. Er is dan ook geen aanleiding om aanvullende geluidmaatregelen te onderzoeken of van de snelheidsaanpassing af te zien.

2.6 - Verkeersveiligheid

Sinds de (permanente) verbreding van de A28 te hoogte van Zeist is er tussen de bak van Vollenhoven en km 5.8 op de A28 reeds één zeer ernstig ongeval geweest. Chauffeurs houden zich niet aan de maximumsnelheid, schieten westwaarts met vrijwel ongewijzigde snelheid heuvelaf de scherpe bocht en Vollenhovetunnel in. Deze bocht en tunnel zijn door de constructie ongeschikt voor snelheden boven de 80 km/h. Verhoging van de ingangssnelheid zal de veiligheid nog meer negatief beïnvloeden.

Reactie 2.6

De Vollenhovetunnel in de A28 ligt ruim 1 kilometer ten westen van het traject waarop de snelheid verhoogd wordt. Komende vanuit het oosten staan op 1 kilometer voor het spoorviaduct aan weerszijden van de rijbaan borden "100" met een zwart achtergrondschild. De weggebruiker is hierdoor goed geïnformeerd over de overgang in maximumsnelheid en heeft ruimschoots de gelegenheid zijn snelheid terug te brengen voor de bocht en de Vollenhovetunnel. De wettelijk maximum snelheid voor vrachtverkeer is niet verhoogd en blijft dus 80 km/h.

2.7 - Standpunt

Gezien de metingen van de RDW is volgens inspreker elke rechtvaardiging van snelheidsverhogingen op dit ogenblik onmogelijk, en zijn snelheidsverhogingen daarmee ongepast. Harmonisatie van snelheden kan

bereikt worden door de maximumsnelheid over het deel langs Zeist naar 120 km/h of 100 km/h te harmoniseren.

Reactie 2.7

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 kan ik niet anders dan vaststellen 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 3

3.1 - Standpunt

Nu RWS van plan is de maximumsnelheid op de A28 langs onze woonwijk overdag te verhogen van 120 km/uur tot 130 km/uur en daarmee de geluidsoverlast en luchtverontreiniging nog verder te laten toenemen, wil inspreker met klem bezwaar aantekenen tegen deze snelheidsverhoging. Voor inspreker is de grens bereikt.

Reactie 3.1

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. De milieu-effecten 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 afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

3.2 - Geluid

Verzoeken in het verleden om de snelheid te beperken tot 100 km of om geschikte geluidsschermen aan te brengen werden als niet-kosteneffectief van de hand gewezen ("gewoon te weinig geluidsbelaste huizen in onze buurt en dus te duur, pech gehad", maar de meestal ZW-wind waait juist wel onze kant op!). Andere wijken in de buurt (zoals de Verzetswijk) hebben in elk geval nog wel geluidsschermen, maar de buurt van inspreker niet en inspreker wordt zo onevenredig belast.

Reactie 3.2

In het onderhavig verkeersbesluit is de situatie na realisatie van het WAB als uitgangspunt genomen. Bij dit verkeersbesluit is geen aanleiding gevonden om de maatregelen uit het Wegaanpassingsbesluit A28 nog eens te heroverwegen. In het kader van onderhavig verkeersbesluit is gekeken naar de geluideffecten van het verhogen van de maximumsnelheid (rapport Akoestisch onderzoek op referentiepunten, snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2016: vijf trajecten, van juni 2016, DGMR).

De resultaten van de in het kader van onderhavig ontwerp-verkeersbesluit uitgevoerde geluidonderzoek laten zien dat voor alle referentiepunten langs dit traject de berekende geluidproductie na verhoging van de maximumsnelheid ruim beneden het geluidproductieplafond ligt (de geluidproductie is 1.2 tot 1.9 dB lager dan het plafond). Daarmee is er voor mij geen aanleiding om de beoogde verhoging van de maximumsnelheid niet toe te passen.

3.3 – Procedure. Eerder besluit.

Voor de A28 bij Huis ter Heide werd de snelheidsverruiming in 2012 van 120 naar 130 km/uur overigens alleen van kracht tijdens de avond en nachtelijke uren. Overweging daarvoor was dat bij hogere snelheden overdag de luchtkwaliteit ter plaatse niet meer zou voldoen aan de wettelijke voorschriften. En dat zou nu niet meer gelden? Is dat nagemeten? Bij de wegverbreding in 2012 waren er in de buurt van inspreker (o.a. Korte Bergweg en Prins Alexanderweg) al meer dan 40 woningen met een te hoge geluidsbelasting.

Reactie 3.3

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit.

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

Uit de resultaten van het luchtonderzoek dat voor onderhavig verkeersbesluit is uitgevoerd, blijkt dat de concentraties NO₂ nu, met een maximumsnelheid van 130 km/h gedurende het gehele etmaal, onder de grenswaarde van 40 µg/m³ blijven. (zie ook de reactie bij zienswijze 2.3). De situatie in 2016 is een andere dan in 2012.

De gegevens die zijn gebruikt voor het beoordelen van de geluidssituatie bij het Wegaanpassingsbesluit A28 lagen ook ten grondslag liggen aan de geluidproductieplafonds. In het onderhavig verkeersbesluit is de situatie na realisatie van het WAB als uitgangspunt genomen. Bij dit verkeersbesluit is geen aanleiding gevonden om de maatregelen uit het Wegaanpassingsbesluit A28 nog eens te heroverwegen.

De resultaten van de in het kader van onderhavig ontwerp-verkeersbesluit uitgevoerde geluidonderzoek laten zien dat voor alle referentiepunten langs dit traject de berekende geluidproductie na verhoging van de maximumsnelheid ruim beneden het geluidproductieplafond ligt (de geluidproductie is 1.2 tot 1.9 dB lager dan het plafond). Daarmee is er voor mij geen aanleiding om de beoogde verhoging van de maximumsnelheid niet toe te passen.

3.4 – Geluid/lucht

Het verkeer over de A28 is in de afgelopen jaren alleen maar toegenomen (de motoren zijn ondanks allerlei beloften en verwachtingen bovendien niet significant stiller en schoner geworden) en daarmee is de geluidsoverlast en luchtverontreiniging in de woonbuurt van inspreker alleen maar verder toegenomen. Een verlaging van de maximumsnelheid tot 100 km/uur zou hier eerder op zijn plaats zijn.

Reactie 3.4

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 afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

De resultaten van de in het kader van onderhavig ontwerp-verkeersbesluit uitgevoerde geluidonderzoek laten zien dat voor alle referentiepunten langs dit traject de berekende geluidproductie na verhoging van de maximumsnelheid ruim beneden het geluidproductieplafond ligt (de geluidproductie is 1.2 tot 1.9 dB lager dan het plafond). Daarmee is er voor mij geen aanleiding om de beoogde verhoging van de maximumsnelheid niet toe te passen.

3.5 - Files

Ook ziet inspreker (zeker vanwege de weer aantrekkende economie?) weer files de laatste maanden, al was de aanname dat die zouden afnemen.

Reactie 3.5

Inderdaad zien we door de aantrekkende economie een toename van het aantal files. Dat kan tot gevolg hebben dat op een toenemend aantal wegvakken waar 130 km/h is toegestaan, die snelheid niet steeds gereden zal kunnen worden. Maar dat betekent ook dat deze stelling van inspreker geen betekenis heeft voor het onderhavige verkeersbesluit. Immers, er wordt juist gemiddeld minder snel gereden.

3.6 - Gezondheid

Inspreker begrijpt echt niet waarom de grenzen steeds maar opgerekt worden (ten koste van de gezondheid en woonplezier van inspreker) en waarom de belangen van passerende auto's die van aanwonende burgers blijven overstijgen en er voor de buurt van inspreker geen effectieve maatregelen genomen worden?

Reactie 3.6

Er is hier van 'oprekken van grenzen' geen sprake. De grenswaarden zijn transparant vastgesteld, liggen vast in wetten en richtlijnen en zijn gepubliceerd. Bij de afweging van onderhavig verkeersbesluit zijn alle relevante wettelijk vastgestelde grenswaarden gehanteerd.

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. De milieu-effecten 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 afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

Aangezien uit het milieukundig onderzoek (lucht, geluid) volgt dat er onder de grenswaarden wordt gebleven, is geen noodzaak geweest om in het kader van het verkeersbesluit onderzoek te doen naar maatregelen om luchthinder- of geluid te beperken, zoals uw voorstel tot verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/h. Met het oog op mogelijke toekomstige overschrijdingen van grenswaarden wordt jaarlijks getoetst. Mocht in een toekomstjaar voor een of meer locaties/referentiepunten een grenswaarde of signaleringswaarde worden bereikt, dan wordt op dat moment conform wetgeving bepaald of maatregelen getroffen moeten worden.

3.7 - Standpunt

Kortom, het is voor inspreker een keer genoeg en inspreker verzoekt u daarom met klem af te zien van deze voorgenomen snelheidsverhoging op de A28 langs de buurt. Inspreker licht de bezwaren graag toe.

Reactie 3.7

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

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 kan ik niet anders dan vaststellen dat er geen sprake is van ontoelaatbare 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 4

4.1 – Standpunt

Alhoewel inspreker daar in het verleden dan geen zienswijzen over heeft ingediend, is inspreker vanuit algemene milieuoverwegingen nooit een voorstander van het verhogen van de maximumsnelheid van 120 naar 130 km/uur geweest. Dat niet alleen vanuit het gezichtspunt van verkeersveiligheid, maar ook aangezien het toch een algemeen gegeven is dat een hogere snelheid niet alleen tot een hoger brandstofverbruik leidt en zodoende dus ook meer uitstoot van CO₂, dus een grotere bijdragen aan de klimaatverandering met zich mee brengt, maar ook tot een hogere belasting van het milieu (denk aan geluid, luchtkwaliteit) en ook de natuur (denk aan met name aan de belasting met geluid en ook stikstof) leidt.

Reactie 4.1

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

4.2 – Standpunt. Beperken autogebruik.

Nu zou dan uit diverse bij het besluit gevoegde onderzoeken naar voren komen dat voor de rijkswegen, of althans weggedeelten daarvan, waarop het besluit van toepassing is, de voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid van 120 naar 130 km/uur niet zal leiden tot strijd met de dienaangaande vastgestelde wettelijke (beleids)kaders en de daarbij dan van toepassing zijnde normen, grenswaarden of eisen. Alhoewel een en ander niet eenvoudig is te verifiëren, ook al aangezien daar vaak complexe modelberekeningen aan te grondslag liggen, in casu daarbij wordt verwezen naar complexe regelingen, zoals het NSL of het PAS, is inspreker dus vanuit algemene milieuoverwegingen de mening toegedaan dat het beleid er juist op zou moeten zijn gericht om het autogebruik gezien de daarmee gepaard gaan negatieve milieueffecten waar mogelijk tot het dringend noodzakelijke gebruik te beperken, waarbij wat betreft de mogelijke alternatieven de zogenaamde: 'Ladder van Verdaas' dan een belangrijke leidraad kan zijn, dus inclusief beprijzing, etc..

Reactie 4.2

Inspreker geeft aan de mening te zijn toegedaan dat het beleid er op moet zijn gericht om het autogebruik te beperken. Niet duidelijk is hoe deze mening zich verhoudt tot onderhavig verkeersbesluit.

Het is niet de verwachting dat de reistijdverkorting door de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h een wezenlijk effect zal hebben op het gebruik van andere transportmodi. Becijferd is dat door de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h een reistijdwinst van 1% op het autosnelwegennet zal optreden.

In algemene zin is het mijn streven het niet-noodzakelijke autogebruik te ontmoedigen. Maar waar dit zou moeten leiden tot maatregelen die de individuele keuzevrijheid van de verkeersdeelnemer zou beperken, ben ik daarin terughoudend. 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.

4.3 – Leefomgeving

Voor zover die dringend noodzakelijke automobiliteit dan toch wordt gefaciliteerd, zou daarbij in ieder geval de maximumsnelheid gewoon op 120 km/uur moeten worden houden, evenals daar waar sprake is van ligging in de directe nabijheid van stedelijke agglomeraties/natuur een maximum snelheid van 80 km,

Als 80 km/uur mede afhankelijk van de lokale situatie tot een bepaalde stagnatie van het verkeer leidt zou dat mogelijk tot een verslechtering van de luchtkwaliteit aanleiding kunnen geven, waarbij dan wel weer vaak op basis van een integrale aanpak op basis van de zogenaamde Ladder van Verdaas tot een oplossing kan worden gekomen (vergelijk ook het rapport: 'Kracht van Utrecht 2.0 (Vrienden van Amelisweerd, 2010)',

juist ook als je aldaar tot een verbetering van de leefomgevingskwaliteiten wilt komen, zowel voor de mens als ook de natuur, wat toch ook een algemeen beleid is en waar nu juist ook in de nieuwe Omgevingswet het accent op wordt gelegd (zie in deze met name ook het zogenaamde Ontwerpbesluit/AmvB: 'Kwaliteit Leefomgeving').

Voor zover dan overeenkomstig de Omgevingswet van zowel de provincie als met name ook de gemeenten wordt verwacht dat zij wat het betreft het verbeteren van die leefomgevingskwaliteit het goede voorbeeld geven kan dat natuurlijk ook van de rijksoverheid worden verwacht.

Reactie 4.3

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. 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.

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

4.4 - Lucht

Wat betreft de A-28 wordt in het Ontwerp-besluit aangegeven dat men de maximumsnelheid voor het weggedeelte Uithof/Maarn nu kennelijk eveneens voor de dagperiode wil verhogen van 120 naar 130 km/uur.

Waarom overigens in o.a. het 'Luchtkwaliteitsonderzoek (Royal HaskoningDHV, 2016)' voor (o.a.) de A-28 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 125 km/uur is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. niet duidelijk

Nu zal het u ongetwijfeld bekend zijn dat nu juist dit weggedeelte van de A-28 grenst aan een aantal stedelijke agglomeraties, zoals Utrecht/Uithof, De Bilt, Zeist en ook Amersfoort. Daarnaast kruist de A-28 hier ook door een aantal belangrijke natuurgebieden en dan in het bijzonder de Utrechtse Heuvelrug, die een integraal deel uitmaakt van de EHS, thans Nationaal Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Alhoewel dan uit de uitgevoerde nadere onderzoeken naar voren komt dat een verhoging van de maximumsnelheid binnen de gegeven wettelijk normen en grenswaarden zou blijven, mede gezien de gegeven regelingen die daarop van toepassing moeten worden geacht, zoals het NSL en het

PAS, zou o.i., zoals ook hiervoor onder het hoofdje: 'Algemeen' al aangegeven, het rijksbeleid er juist gezien de kwetsbare omgeving van dit gedeelte van de Rijksweg erop gericht moeten zijn hier tot een algehele verbetering van de leefomgevingkwaliteiten te komen i.p.v. juist een verdere verslechtering, wat een verhoging van 120 naar 130 km/uur o.i. hoe dan ook met zich mee zal brengen.

Reactie 4.4

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Daarom is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid voor de luchtkwaliteit. Het rapport is bij het ontwerp-verkeersbesluit gevoegd (Harmonisering maximumsnelheid - Onderzoek luchtkwaliteit wegtrajecten [23 juni 2016, Referentie: BE4458-2016-0623]).

Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De beoordeling of de maximumsnelheid op de A28 overdag kan worden verhoogd naar 130 km/h, hangt af van de vraag of voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor NO₂ is deze wettelijke jaargemiddelde grenswaarde 40 µg/m³, voor fijn stof (PM₁₀) wordt een (equivalente) grenswaarde van 31,6 µg/m³ aangehouden (zie bladzijde 6 van het luchtonderzoek).

Het onderzoek richt zich nader op die locaties waarbij sprake is van (bijna) knelpunten. Het gaat hier om waarden die lager liggen dan de wettelijke grenswaarde. In dit onderzoek is sprake van een (bijna) knelpunt bij (zie bladzijde 8 van het luchtonderzoek):

- Een jaargemiddelde concentratie NO₂ van meer dan 38,0 µg/m³
- Een jaargemiddelde concentratie PM₁₀ van meer dan 30,5 µg/m³

Het is mij bekend dat er, onder meer door de WHO, lagere grenswaarden worden voorgesteld. Deze hebben geen wettelijke grondslag en worden dus niet in de beoordeling gehanteerd.

Uit het onderzoek blijken de volgende waarden.

Concentraties NO₂ en PM₁₀ ten gevolge van de snelheidsverhoging (µg/m³) langs het traject A28 Den Dolder-Maarn		
	NO ₂	PM ₁₀
Gemiddelde toename ten gevolge van het besluit direct langs de A28	0,5 (HWN) 0,1 (OWN)	0,0 (HWN) 0,0 (OWN)
Maximale concentratie toetspunten (inclusief verhoging GCN)	33,5 (HWN) 37,0 (OWN)	22,7 (HWN) 23,4 (OWN)
Bijna knelpunt	38,0	30,5

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

NB

Waar in het onderzoeksrapport Luchtkwaliteit van Royal HaskoningDHV een maximumsnelheid van 125 km/h wordt genoemd, wordt hiermee aangeduid: 120 km/h tussen 6.00 en 19.00 uur en 130 km/u tussen 19.00 en 6.00 uur (volgende dag).

Ook de gevolgen voor de natuur zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Daarom is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid voor nabij gelegen Natura 2000-gebieden. Het rapport is bij het ontwerp-verkeersbesluit gevoegd (zie Natuurtoetsen 130 km/uur Beoordeling mogelijk (significante) effecten op

Nederlandse Natura 2000-gebieden, waarop het Programma Aanpak Stikstof van toepassing is [22 juni 2016, Sweco]).

Wat betreft Natuurnetwerk Nederland is in de toelichting bij het verkeersbesluit aangegeven dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geen externe werking is toegekend aan het NNN (voormalige Ecologische Hoofdstructuur). Aangezien er geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van NNN gronden aan de orde is, kan een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden achterwege blijven.

4.5 – Lucht

Wat betreft het al dan niet voldoen aan bepaalde normen (wat betreft geluid), grenswaarden (wat betreft luchtkwaliteit) of natuur(instandhoudings)doelen (wat betreft Natura 2000-gebieden en ook de EHS), tekent inspreker daar dan in algemene zin bij aan, dat dan mogelijk wel in wettelijke zin aan de dienaangaande van toepassing zijnde normen, grenswaarden of doelen wordt voldaan, maar dat bij de bepaling van de gegeven normen en grenswaarden vaak ook aan economische overwegingen een belangrijk gewicht is toegekend.

Zo zijn bijvoorbeeld de WHO-normen m.b.t. luchtkwaliteit (veel) lager dan de grenswaarden zoals deze overeenkomstig de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit van kracht zijn en als zodanig ook zijn doorvertaald in de Nederlandse wetgeving.

Zo men dus als rijksoverheid echt ook de kwaliteit van de leefomgeving, inclusief de levenskwaliteit en gezondheid van de aldaar levende mensen, in haar beleid en de uitvoering daarvan serieus wil nemen, dan zou men dus bij besluiten die WHO-normen/grenswaarden als uitgangspunt voor gegeven besluiten moeten nemen, hetgeen dus in algemene zin een totaal ander beleid zou betekenen, dus een transitie naar OV/fiets, evenals gewoon een lagere maximumsnelheid op de rijkswegen, zeker daar waar deze direct zijn gelegen naast daarvoor gevoelige stedelijke agglomeraties, respectievelijk natuurgebieden.

Reactie 4.5

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. 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.

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Het is mij bekend dat er, onder meer door de WHO, lagere grenswaarden worden voorgesteld. Deze hebben geen wettelijke grondslag en worden dus niet in de beoordeling gehanteerd.

Aangezien uit het milieukundig onderzoek (lucht, geluid) volgt dat er binnen de grenswaarden wordt gebleven, is geen noodzaak geweest om in het kader van het

verkeersbesluit onderzoek te doen naar maatregelen om luchthinder- of geluid te beperken, zoals uw voorstel tot verlaging van de maximumsnelheid of transitie naar OV/fiets.

Met het oog op mogelijke toekomstige overschrijdingen van grenswaarden wordt jaarlijks concentraties NO₂ en PM₁₀ en de geluidproductie gemonitord. Mocht in een toekomstjaar voor een of meer locaties/referentiepunten een grenswaarde of signaleringswaarde worden bereikt, dan wordt op dat moment conform wetgeving bepaald of maatregelen getroffen moeten worden.

4.6 - Lucht

**Als inspreker dan nader inzoomt op de uitkomsten van uitgevoerde milieuonderzoeken is het m.b.t. de A-28 in ieder geval duidelijk - ook al blijft men dan (net) onder de wettelijk vastgestelde relevante normen/gpp's (wat betreft geluid), respectievelijk grenswaarden (wat betreft luchtkwaliteit), inclusief een bepaalde marge wat betreft (potentiële) knelpunten, althans wat betreft de luchtkwaliteit - dat de snelheidsverhoging in ieder geval wat betreft de luchtkwaliteit op de zogenaamde NSL-toetspunten zal leiden tot een toename van de maximale concentratie van NO₂ met 1.5 µg/m³ op het HWN en 1.2 µg/m³ op het OWN, evenals van de gemiddelde concentratie met 0.5 µg/m³ op het HWN en 0.1 op het OWN (zie ook de rapportage 'Luchtkwaliteit (Royal HaskoningDHV, 2016)', Tabel 3: Gemiddelde en maximale concentratietoename NO₂', pag. 10)'.
Nog afgezien van het feit of waar dan een dergelijk NSL-toetspunt is gesitueerd, hetgeen mogelijk ook op een grotere afstand van de weg is gelegen waardoor dus de gegeven toenames direct langs de snelweg wel eens veel hoger zouden kunnen zijn, betekenen deze toenames dus wel degelijk een aanzienlijke verslechtering van de luchtkwaliteit, zeker aangezien een maximale concentratie van NO₂ van 37 µg/m³, althans wat betreft het OWN, toch relatief hoog is (zie wat betreft de gegeven waarde ook de rapportage 'Luchtkwaliteit (Royal HaskoningDHV, 2016)', Tabel 11: 'Maximale NO₂ en PM₁₀ concentraties langs traject A28', pag. 23).**

Reactie 4.6

Zie mijn reactie bij zienswijze 4.5

4.7 - Geluid

Wat betreft het geluid zou men dan op alle referentiepunten onder de zogenaamde geluidsproductieplafonds (gpp's) blijven (zie ook: 'Akoestisch onderzoek op referentiepunten snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2016 (DGMR, 2016)', Bijlage 5: 'Traject A-28'), maar dat is o.i. eigenlijk niet zo verwonderlijk, aangezien deze o.i. al op een relatief zeer hoog geluidbelastingsniveau zijn vastgesteld.

Uit diverse onderzoeken is inmiddels duidelijk dat ook geluid zeer schadelijk is voor de gezondheid, dus zou ook daarbij er alles aan gelegen moeten zijn hier tot een zo laag mogelijk geluidsniveau te komen, zo niet een geluidsarm geluidniveau.

Reactie 4.7

De geldende geluidproductieplafonds zijn een wettelijk gegeven. Of deze 65 dB, 70 dB, 40 dB of meer dan 70 dB bedragen zegt niet direct iets over de geluidsbelastingen op woningen. De geluidproductieplafonds zijn van toepassing op ongeveer 50 meter afstand van de weg. Woningen liggen doorgaans veel verder van de weg, waardoor de geluidsbelasting die maximaal mag optreden (bij geheel benut geluidproductieplafond) doorgaans ook veel lager is dan het geluidproductieplafond zelf. Van belang is daarom vooral dat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Het effect op de geluidbelasting is daarom conform de wettelijke

regelingen berekend en getoetst aan de locatiespecifieke geluidproductieplafonds (Akoestisch onderzoek op referentiepunten, snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2016: vijf trajecten; juni 2016, DGMR). Gebleken is dat na aanpassing van de maximumsnelheid de geluidproductie (ruimschoots) beneden de geldende geluidproductieplafonds blijft.

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

4.8 - Natuur

Tenslotte zal een verhoging van de concentratie van NOx die met de snelheidsverhoging gepaard gaat natuurlijk ook leiden tot een toename van de stikstofbelasting op aangrenzende natuurgebieden, waar kritische depositiewaarden vaak al worden overschreden, ook al aangezien het daarbij om kwetsbare bos-, heide en schraalgraslandbiotopen (denk aan o.a. zeer waardevolle schraalgraslanden Vliegbasis Soesterberg) op zandgronden gaat.

Weliswaar is dan voor natuurgebieden die binnen de EHS/NNN vallen, wat voor een groot gedeelte geldt voor de natuurgebieden waar nu voor de A-28 in een verhoging van de maximumsnelheid is voorzien, de zogenaamde externe werking (helaas) niet langer van kracht, dat neemt niet weg dat er naar verwachting wel degelijk van het besluit op gegeven biotopen er negatieve effecten zullen optreden die o.i. m.b.t. een zorgvuldige besluitvorming wel degelijk in acht hadden moeten worden genomen.

Reactie 4.8

Zoals in het verkeersbesluit is aangegeven, zijn er, binnen de invloedssfeer van de onderhavige wegtrajecten Natura 2000-gebieden aanwezig. Verslechtering vanwege stikstofdepositie is een potentieel relevant effect. Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming is, op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 beoordeeld of vanwege toename van stikstof sprake kan zijn van mogelijke verslechtering van de kwaliteit van natuurlijke habitats. De conclusies van de uitgevoerde natuurtoetsen is dat een aanpassing van de maximumsnelheid mogelijk is (zie de Natuurtoetsen die horen bij het verkeersbesluit).

Stikstofeffecten op Natura 2000 gebieden, waarop het PAS van toepassing is, (Rijntakken, deelgebieden Uiterwaarden Waal en Uiterwaarden Nederrijn, Leenderbos, Groote Heide & de Plateaux, Weerter- en Budelerbergen & Ringselven, Van Oordts' Mersken) zijn doorberekend in het kader van het PAS, omdat de snelheidsverhoging onderdeel is van de autonome ontwikkeling van het PAS. In het PAS is rekening gehouden met de snelheidsverhoging. Bij het bepalen van de autonome ontwikkeling van de stikstofdepositie door het wegverkeer op het hoofdwegennet is de algemene maximumsnelheid voor motorvoertuigen op autosnelwegen van 130 kilometer per uur als uitgangspunt gehanteerd. Het PAS is, inclusief de snelheidsverhoging, in zijn geheel passend beoordeeld. Hieruit volgt dat de snelheidsverhoging de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

Voor zover de aangrenzende natuurgebieden, waarin de zienswijze naar verwezen wordt, geen onderdeel uitmaken van Natura 2000-gebieden of beschermde natuurmonumenten is er geen wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhogingen vergt en derhalve kan een beoordeling van stikstofeffecten van de snelheidsverhogingen op deze gebieden achterwege blijven.

Wat betreft Natuurnetwerk Nederland is in de toelichting bij het ontwerp-verkeersbesluit aangegeven dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en in

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

Nu wet- en regelgeving zijn betrokken bij de voorbereiding van het verkeersbesluit, ben ik van oordeel dat sprake is van zorgvuldige besluitvorming.

4.9 - Standpunt

Dan zal het verder ook duidelijk zijn, dat het beleid van de gemeenten zoals deze direct langs het betreffende gedeelte van de A-28 zijn gelegen er nu juist op is gericht de negatieve effecten van die weg zoveel mogelijk te beperken (zie in deze bijvoorbeeld o.a. ook Milieubeleidsplan 'Milieu op de kaart 2008' van de gemeente Zeist en dan in het bijzonder ook het zogenaamde: 'Milieukwaliteitsprofiel' voor 'Verkeersassen' en waarbij bijvoorbeeld voor geluid wat betreft de basiskwaliteit wordt uitgegaan van maximaal 54-58 dB(A)).

Zo is de inzet van inspreker er op gericht ter hoogte van Vollenhove de effecten van de A-28 te beperken door aldaar bijvoorbeeld de A-28 van een volledige overkapping te voorzien (zie in deze o.a. de Structuurvisie 'Zeist schrijf je met een Q'). Nota bene zijn er bij de recente wegverbreding van de A-28 met name wat betreft de ter hoogte van de wijk Vollenhove aanwezige gedeeltelijke overkapping nog specifieke geluidsmaatregelen genomen teneinde te waarborgen dat wat betreft geluidsoverlast aan bepaalde geluidseisen wordt voldaan.

Zoals eerder gezegd zou het rijksbeleid, waar toch ook aan (burger)participatie en samenwerking een groot belang wordt toegekend, dus aan dat beleid van de lagere overheden, zoals ook eerder al gememoreerd, een goed voorbeeld kunnen nemen, althans dat door de nu voorgenomen snelheidsverhoging niet te frustreren, niet alleen in het belang van de burgers, maar ook van de natuur.

Inspreker wil u vriendelijk verzoeken in uw besluit(en nadrukkelijk ook rekening te houden met de aanwezigheid van gevoelige bestemmingen rondom de betreffende rijkswegen In die zin wil inspreker u verzoeken alsnog van de voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid van gegeven gedeelten van aangegeven rijkswegen af te zien en in het bijzonder dan ook t.a.v. de A-28.

Reactie 4.9

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

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 kan ik niet anders dan vaststellen dat er geen sprake is van ontoelaatbare 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 – Conclusies ODRU staan haaks op onderzoeksresultaten ontwerp-verkeersbesluit

Inspreker stelt dat bij de uitbreiding van de A2 ter hoogte van Vinkeveen aan de gemeente De Ronde Venen is beloofd dat de maximumsnelheid 100 km/h zou blijven.

In uw bekendmaking geeft u het volgende aan: "Ook houden wij rekening met omwonenden en hun leefomgeving. Vandaar dat op wegen langs bebouwing of natuur een lagere snelheid geldt. Zo blijven luchtvervuiling en geluidshinder binnen de milieunormen. Als er ruimte is vanuit oogpunt van milieu en natuur en het kan vanwege de veiligheid van de weg, dan gaat de snelheid omhoog".

Inspreker heeft specialisten van de Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) laten toetsen in hoeverre met uw ontwerp besluit de leefomgeving van de inwoners van de aangrenzende wijken van Zeist in het geding is voor wat betreft de aspecten luchtvervuiling en geluid. Op basis van deze toetsing constateert inspreker dat de leefbaarheid in Zeist met uw ontwerp-besluit nadrukkelijk in het geding is. Zowel wat betreft de luchtvervuiling, onder andere in de vorm van fijnstof, als wat betreft de geluidshinder. Dit staat naar onze mening haaks op uw hierboven geciteerde tekst aangezien op grondgebied van inspreker langs het in het geding zijnde tracé van de A28 veel hoogbouw en intensieve bebouwing (waaronder scholen en sportvoorzieningen) aanwezig is, die niet altijd doelmatig is af te schermen.

Reactie 5.1

De gevolgen voor milieuhinder, en daarmee voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit.

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. De negatieve effecten van dit verkeersbesluit zijn beperkt en blijven binnen de geldende wettelijke regels.

Het uitgevoerde onderzoek naar de effecten op lucht en geluid is volgens de wettelijke eisen uitgevoerd. Ik heb geen redenen te twifelen aan de juistheid van de onderzoeken.

5.2 - Geluid

Vastgesteld kan worden dat de geluidsbelasting als gevolg van de snelheidsverhoging met 0,2 dB toeneemt. Dit past weliswaar binnen de door u veronderstelde geluidsruimte van 1,4 dB, het betreft echter een etmaalgemiddeld geluidsniveau. Nog verontrustender is het feit dat op de plaatsen waar de geluidproductieplafonds in Nederland gecontroleerd worden met metingen het gemeten geluid vanwege de rijkswegen gemiddeld zo'n 2 dB of meer hoger uitvalt. Dit betekent dat de door u veronderstelde geluidsruimte van 1,4 dB er feitelijk helemaal niet is en er dus weldegelijk sprake is van overschrijding van de (wettelijke) normen. Inspreker is daarom op basis van deze ook bij u bekende ervaringen en feiten van mening dat u zonder lokale meetgegevens niet aantoonbaar kunt stellen en onderbouwen dat aan de geluidsnormen wordt voldaan. U weet immers feitelijk wel beter!

Reactie 5.2

De geldende geluidproductieplafonds mogen wettelijk gezien niet worden overschreden, en zullen ook niet worden overschreden als gevolg van de snelheidsverhoging. De snelheidsverhoging wijzigt dus niets in het bestaande beschermingsniveau. Mocht in een toekomstjaar voor een of meer referentiepunten de signaleringswaarde van 0,5 dB beneden het geluidproductieplafond worden bereikt, dan wordt op dat moment conform de Wet milieubeheer bepaald of geluidbeperkende maatregelen getroffen moeten worden.

De resultaten van de in het kader van onderhavig ontwerp-verkeersbesluit uitgevoerde geluidonderzoek laten zien dat voor alle referentiepunten langs dit traject de berekende geluidproductie na verhoging van de maximumsnelheid ruim beneden het geluidproductieplafond ligt (de geluidproductie is 1.2 tot 1.9 dB lager dan het plafond).

Ook in het algemeen gesteld blijven de negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving beperkt en blijven (ruim) binnen de daarvoor geldende wettelijke (milieu-)regels.

Wat betreft de aangehaalde bevindingen m.b.t. de gemeten geluidproductie (door het RIVM) merk ik het volgende op.

In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer dat betrekking heeft op geluid is een verplichte verantwoording van de validatie van de berekende waarden van de geluidproductie op de referentiepunten in de jaarlijkse nalevingsverslagen opgenomen (artikel 11.22). Deze validatie heeft als doel ervoor te zorgen dat eventuele verschillen tussen rekenen en meten in beeld worden gebracht en dat de resultaten ertoe bijdragen dat het wettelijke reken- en meetvoorschrift wordt verbeterd indien blijkt dat deze verschillen, over langere termijn bezien, (mede) aan gebreken in dit voorschrift zijn te wijten.

In het door inspreker aangehaalde rapport van het RIVM zijn de eerste resultaten weergegeven van een steekproefsgewijs landelijk meetprogramma dat is gericht op deze meerjarige validatie van de rekenmethode voor de geluidproductie. Het meetprogramma is gericht op validatie in technisch-wetenschappelijke zin en niet in juridische zin. Structurele verschillen tussen reken- en meetuitkomsten kunnen op termijn leiden tot adviezen ter actualisatie van het wettelijke Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 maar hebben geen directe juridische consequenties.

Zie Geluidmonitor 2014 Validatie geluidproductie rijkswegen en spoorwegen RIVM 2015, p.9. Dit rapport is te downloaden via www.rivm.nl.

Voor deze zienswijze is van belang dat het RIVM zelf in de meetresultaten over 2013 en 2014 nog geen aanleiding heeft gezien om te concluderen c.q. adviseren dat aanpassingen aan het Reken en meetvoorschrift geluid 2012 noodzakelijk dan wel gewenst zouden zijn. Daarom ben ik van mening dat het uitgevoerde geluidonderzoek, dat voldoet aan de eisen van het Reken en meetvoorschrift geluid 2012, een adequate onderbouwing is voor mijn besluit.

5.3 – Geluid

Terugkomend op de geciteerde tekst gaat inspreker er van uit dat wanneer u het aspect leefbaarheid écht serieus neemt en zorgvuldig als criterium in dit proces wenst af te wegen, dit dan uitsluitend kunt doen op basis van (recente) meetgegevens. Door dit na te laten doet u naar onze mening anders afbreuk aan uw geloofwaardigheid. Inspreker vertrouwt erop dat u daar niet op uit bent.

Gezien de hoge concentratie aan woningen in de Componistenbuurt, Pedagogenvuurt en Vollenhove en de aanwezigheid van scholen en sportvoorzieningen in korte nabijheid tot het tracé lijkt het inspreker

alleszins redelijk zo niet noodzakelijk om ter hoogte van deze buurten een meetpunt in te richten.

Reactie 5.3

Meetprogramma RIVM

Het bestaande meetprogramma van het RIVM richt zich op de signalering van relatief grote afwijkingen tussen rekenen en meten op de referentiepunten. Alle meetlocaties zijn daarom zo gekozen dat op het meest nabij gelegen referentiepunt een gemeten geluidproductie kan worden vastgesteld die rechtstreeks kan worden vergeleken met de door de weg- of spoorbeheerder opgegeven berekende waarde, zoals bij de wet werd beoogd.

Verschillen hebben geen onmiddellijke juridische betekenis, maar vestigen wel de aandacht op locaties waar zij ruim buiten de onzekerheidsmarges liggen. Op die locaties kan nader onderzoek plaatsvinden naar de gegevens die bij de berekening zijn gebruikt en naar de oorzaken van de verschillen. De resultaten van dat onderzoek kunnen onvolkomenheden in de wettelijke rekenmethoden of in de invoer daarvan aan het licht brengen.

Doordat het meetprogramma voorziet in een relatief ruime steekproef zal na enige jaren een goed inzicht ontstaan of, los van individuele verschillen, de rekenresultaten gemiddeld in overeenstemming zijn met de werkelijke niveaus. Op grond hiervan is duidelijk dat de meetwaarden van het RIVM niet gebruikt kunnen worden om een oordeel te vellen of op individuele referentiepunten het geluidproductieplafond wel of niet werd overschreden, daarvoor blijft de berekende geluidproductie conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 maatgevend.

Inrichten meetpunt

Verkeersgeluid is onvermijdelijk. Het geluidniveau van een weg is nooit constant. Binnen een etmaal worden perioden met veel verkeer afgewisseld met tijden waarop er minder verkeer is. Binnen een jaar zijn er dagen met veel verkeer en dagen met weinig verkeer. Om iets te kunnen zeggen over het geluid langs de rijksweg wordt een jaargemiddeld geluidniveau gehanteerd, dit is de wettelijk bepaalde eenheid Lden. Alleen door langdurig te meten zou het mogelijk zijn om een jaargemiddeld geluidniveau Lden vast te stellen. Het is praktisch gezien onmogelijk om dat op alle referentiepunten te doen.

Voorspellen van ontwikkeling van het geluid is op die manier ook niet mogelijk. Daarom wordt in een geluidonderzoek gebruik gemaakt van computermodellen. In een ministeriële regeling is voorgeschreven hoe deze het geluid moeten berekenen. Bij het berekenen van de Lden van de geluidproductie op de referentiepunten wordt rekening gehouden met allerlei factoren die van invloed zijn op geluid. Bijvoorbeeld met het wegdek, het aantal voertuigen op de weg (overdag, 's avonds en 's nachts), de rijsnelheid(overdag, 's avonds en 's nachts), de hoogteligging en breedte van de weg, de verkeerssamenstelling en de aanwezigheid van geluidschermen- of wallen (zowel het afscherpende effect, als het eventuele reflecterende effect naar de overzijde). Voor de berekening van toekomstige geluidniveaus worden verkeersvoorspellingen uit de verkeersmodellen gebruikt. Het inrichten van een meetpunt is om deze redenen niet aan de orde.

5.4 - Geluid

Deze noodzakelijkheid wordt naar de mening van inspreker nog versterkt door de redelijkerwijs te verwachten – forse - groei van het verkeer nu we economisch gezien weer uit de crisis komen. Dan zullen met dit besluit de geluidproductieplafonds helemaal (snel) worden overschreden. U zult dan voorzieningen moeten treffen en moeten financieren, dan wel de snelheid weer neerwaarts moeten bijstellen. Dit leidt tot een ongeloofwaardig en aan inwoners en weggebruikers niet uit te leggen jojo beleid.

Reactie 5.4

Het is het beleid van de regering om de maximumsnelheid van 130 km/uur zo uniform mogelijk in te voeren. In beginsel brengt elke verhoging van de maximumsnelheid een zeker risico met zich mee dat voor bepaalde wegvakken eerder een nieuw onderzoek naar geluidmaatregelen zal moeten starten, dan wanneer de snelheid niet verhoogd wordt. Daar staat tegenover dat er evenmin een garantie is te geven dat (dreigende) overschrijdingen van het geluidproductieplafond langs dit wegvak achterwege zullen blijven als de snelheid niet wordt verhoogd.

Via het jaarlijkse nalevingsverslag houdt Rijkswaterstaat de vinger aan de pols van de ontwikkeling van de geluidproductie. Mocht in een toekomstjaar voor een of meer referentiepunten de signaleringswaarde van 0,5 dB beneden het geluidproductieplafond worden bereikt, dan wordt op dat moment conform de Wet milieubeheer bepaald of geluidbeperkende maatregelen getroffen moeten worden. Ook na verhoging van de maximumsnelheid blijft de geluidproductie in dit geval nog ruim voldoende beneden de geldende geluidproductieplafonds om daadwerkelijke overschrijdingen van het geluidproductieplafond tijdig te kunnen voorkomen.

5.5 – Geluid

Dit wordt nog versterkt door het feit dat in 2013 er een wegaanpassingsbesluit is genomen waarin de snelheid tot 2023 was vastgelegd. Daarin is uitgegaan van 130 km/u in de avond- en nachtperiode. Nu wordt deze snelheid echter weer verhoogd in de dagperiode. Dat geeft inspreker en inwoners een gevoel van een niet consistente en betrouwbare overheid.

Reactie 5.5

In het wegaanpassingsbesluit is niet vastgelegd hoe lang de periode zal zijn gedurende welke de maximumsnelheid zal worden gehanteerd. Er is ook niet vastgelegd dat deze snelheid nooit meer in heroverweging kan of zal worden genomen. In verband met wijziging van maatschappelijke omstandigheden en ontwikkelingen, kan geen blijvende zekerheid op een onveranderd snelheidsregime worden geboden.

Ik ben dan ook van mening dat nimmer het beeld is geschetst, of toezeggingen zijn gedaan, dat de maximumsnelheid op de A28 nooit meer gewijzigd zou worden.

5.6 - Geluid

Bijkomend effect is dat dit het ervaren van geluidsoverlast door inwoners ook kan versterken. Ander aspect is nog het feit dat 130 km/uur voor "de ontvanger" een onrustiger geluidsbeeld dan 120 of 100 km/uur geeft. De ervaring leert dat dit merkbaar is bij bewoners en dus bij kan dragen aan het ervaren van geluidsoverlast en daarmee de leefbaarheid maar ook gezondheid van inwoners aan kan tasten en juist de kosten van de gezondheidszorg proberen we als gezamenlijke overheden binnen de perken te houden. Stem je overheidsbeleid hier dan ook in alle facetten écht op af.

Reactie 5.6

Het effect van de snelheidsverhoging op de geluidsbelasting is nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. De normen die hiervoor gelden worden niet overschreden.

De toename van het geluid door de snelheidsverhoging is zodanig gering, minder dan 1 dB, dat deze voor het menselijk oor niet waarneembaar is. Daarnaast is het zo dat een snelweg in de directe omgeving altijd hoorbaar is, zelfs ook wanneer er een geluidwal of geluidscherm tussen de weg en de woningen staat. Van belang is verder dat geluidsoverlast vaak subjectief is: wat de één in een bepaalde situatie als uitermate hinderlijk ervaart, vindt de ander geen probleem.

5.7 – Lucht

Voor luchtkwaliteit en fijnstof constateert de omgevingsdienst dat als gevolg van de snelheidsverhoging de emissie van stikstofoxiden met ongeveer 20% toeneemt. Voor fijnstof wordt vastgesteld dat dit enkele procenten is.

De wettelijke grensnormen bedragen 40 microgram per kuub. Monitoringsgegevens uit 2015 laten zien dat de emissie uitkomt tussen de 28 en 30 microgram per kuub. Met de hiervoor genoemde procentuele toename als gevolg van de snelheidsverhoging is de verwachting dat de emissie uw wettelijke grensnorm benadert.

Reactie 5.7

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Daarom is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid voor de luchtkwaliteit. Het rapport is bij het ontwerp-verkeersbesluit gevoegd (Harmonisering maximumsnelheid - Onderzoek luchtkwaliteit wegtrajecten, 23 juni 2016 (Referentie: BE4458-2016-0623).

Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De beoordeling of de maximumsnelheid op de A28 overdag kan worden verhoogd naar 130 km/h, hangt af van de vraag of voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor NO₂ is deze wettelijke jaargemiddelde grenswaarde 40 µg/m³, voor fijn stof (PM₁₀) wordt een (equivalente) grenswaarde van 31,6 µg/m³ aangehouden (zie bladzijde 6 van het luchtonderzoek).

Het onderzoek richt zich nader op die locaties waarbij sprake is van (bijna) knelpunten. Het gaat hier om waarden die lager liggen dan de wettelijke grenswaarde. In dit onderzoek is sprake van een (bijna) knelpunt bij (zie bladzijde 8 van het luchtonderzoek):

- Een jaargemiddelde concentratie NO₂ van meer dan 38,0 µg/m³
- Een jaargemiddelde concentratie PM₁₀ van meer dan 30,5 µg/m³

Het is mij bekend dat er, onder meer door de WHO, lagere grenswaarden worden voorgesteld. Deze hebben geen wettelijke grondslag en worden dus niet in de beoordeling gehanteerd.

Uit het onderzoek blijken de volgende waarden.

Concentraties NO₂ en PM₁₀ ten gevolge van de snelheidsverhoging (µg/m³) langs het traject A28 Den Dolder-Maarn		
	NO ₂	PM ₁₀
Gemiddelde toename ten gevolge van het besluit direct langs de A28	0,5 (HWN) 0,1 (OWN)	0,0 (HWN) 0,0 (OWN)
Maximale concentratie toetspunten (inclusief verhoging GCN)	33,5 (HWN) 37,0 (OWN)	22,7 (HWN) 23,4 (OWN)
Bijna knelpunt	38,0	30,5

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

5.8 – Lucht

Ook dit vindt inspreker conflicteren met uw uitgangspunt dat u bij bebouwing rekening houdt met de leefomgeving c.q. leefbaarheid voor omwonenden. Naar de mening van inspreker klemt dit temeer omdat de

landelijke GGD en de WHO vanuit een oogpunt van volksgezondheid en milieugezondheidskwaliteit een advieswaarde van slechts 20 microgram per kuub voor fijnstof hanteren.

Daarbij komt dat vaststaat dat de wettelijke grenswaarden niet altijd een garantie voor een goede gezondheid bieden. De wettelijke normen voor luchtkwaliteit zijn gebaseerd op de gezondheidseffecten op een gemiddelde groep personen. Dat gaat voorbij aan het feit dat een steeds groter deel van onze bevolking gevoeliger is en wordt voor luchtvervuiling. Ook hier komt naast het menselijke aspect het aspect van vermijdbare extra zorgkosten in het geding.

Reactie 5.8

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. 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.

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Het is mij bekend dat er, onder meer door de WHO, lagere grenswaarden worden voorgesteld. Deze hebben geen wettelijke grondslag en worden dus niet in de beoordeling gehanteerd.

5.9 – Standpunt. Afweging.

Resteert inspreker om de vraag te stellen waarom dit wordt gedaan. Een zeer beperkte tijdwinst over het traject (Comeniuslaan t/m Sterrenberg) van 6 seconden (121 km/u ten opzichte van 115 km/u conform modellering RWS over een lengte van 4 km)?

Reactie 5.9

Een maximumsnelheid van 130 km/h sluit beter aan bij de beleving van de automobilist. Uit belevingsonderzoek onder weggebruikers gebleken dat bijna 60% van de ondervraagde automobilisten op de experimenttrajecten voorstander is van verhoging naar 130 km/h op veel meer snelwegen, 15% is tegen. Een maximumsnelheid van 130 km/h levert jaarlijks aanzienlijke reistijdbaten 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 totale netto contant gemaakte positieve baten hoger liggen dan de negatieve baten en de kosten. Dit saldo is positief. 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.

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 kan ik niet anders dan vaststellen dat er geen sprake is van ontoelaatbare 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.

5.10 - Overkluising

Er is een goede mogelijkheid om geluid terug te dringen en luchtkwaliteit te verbeteren door het overkluizen van de A28 langs de Zeister woonwijken. Dit kan goed gecombineerd worden met het opwekken van energie langs snelwegen, waar Rijkswaterstaat een onderzoek naar instelt.

Reactie 5.10

Ik zie in deze (deel)zienswijze geen direct verband met onderhavig verkeersbesluit. Er is geen aanleiding om te onderzoeken of de huidige geluidsbelasting verder teruggedrongen zou moeten worden. Vanwege het voornemen om de maximumsnelheid te verhogen is onderzocht of de gevolgen voor geluid toelaatbaar zijn. Dat is het geval.

Voor het overige merk ik op dat uit eerder onderzoek in het kader van het Wegaanpassingsbesluit A28 destijds gebleken is dat vanuit oogpunt van geluid verdere verhoging van de luifel en de schermen bij Zeist niet doelmatig is.

Het aanleggen van een nog veel verdergaande maatregel zoals een volledige overkapping van de A28 ter hoogte van Zeist is daarom niet onderzocht.

Voor luchtkwaliteit geldt in het algemeen dat, als uit de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat er maatregelen voor lucht nodig zijn, hiertoe binnen het kader van het NSL een besluit wordt genomen.

Ook vanuit oogpunt van luchtkwaliteit is er op dit moment geen aanleiding om het plaatsen van een overkapping van de A28 te onderzoeken.

Bij het onderzoek dat RWS momenteel uitvoert over het opwekken van energie langs snelwegen wordt niet specifiek gekeken naar het effect van overkluizingen.

5.11 – Standpunt

Om die reden roept inspreker u op om:

- 1. af te zien van het voornemen om de snelheid op de A28 gedurende de dagperiode te verhogen;**
- 2. serieus invulling te geven aan het creëren van inzicht in de effecten van de A28 op de leefomgeving in Zeist door het inrichten van een geluid- en fijnstofmeetpunt langs dit dicht bevolkte gedeelte van het tracé;**
- 3. De optie de A28 bij Zeist te overkluizen te onderzoeken.**

Het is inspreker bekend dat ook de gemeentebesturen van de nabuurgemeenten overwegen om een zienswijze in te dienen. Hieruit blijkt dat uw voorgenomen besluit op uiterst beperkt draagvlak kan rekenen en er daarmee alle reden is om uw voorgenomen besluit niet door te zetten.

Reactie 5.11

1- Ik stel vast dat er geen sprake is van ontoelaatbare effecten op leefomgeving en gezondheid. De effecten op leefomgeving 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.

2- Zoals in de reactie op zienswijze 5.3/5.4 meer in detail is aangegeven, is het inrichten van een meetpunt voor geluid niet aan de orde. Uit de resultaten van het onderzoek naar effecten op fijn stof kan worden geconcludeerd dat ruim voldaan wordt aan de vigerende grenswaarden. Ik zie daarom geen noodzaak een meetpunt voor fijn stof langs de A28 bij Zeist in te richten.

3- Ik zie geen noodzaak om, in het kader van dit verkeersbesluit tot verhoging van de maximumsnelheid, een onderzoek te starten naar het overkluizen van de A28 bij Zeist.

Zienswijze 6

6.1 – Duidelijkheid bebording

Een veelgehoorde 'klacht' is dat weggebruikers de snelheidslimieten niet 'snappen' om allerlei redenen. Om het overzichtelijker te maken lijkt het inspreker handig om op de A28 de grens tussen 100 en 130 in beide richtingen naar het westen te verplaatsen t.h.v. afslag De Uithof. Dus 4.0 L en 3.5 R. Dit scheelt sowieso bebording en een snelheidswisseling t.h.v. een afslag en/of knooppunt vindt inspreker overzichtelijker, logischer en duidelijk overkomen. Inspreker ervaart nu dat op de huidige plaats van de snelheidswisseling veel bestuurders de bebording over het hoofd lijken te zien. Inspreker ziet veel bestuurders bij het 120 (6-19) bord veel bestuurders gewoon met 100 km/u doorrijden en andersom nemen veel bestuurders hun gas niet terug bij het bord 100 km/u en pas t.h.v. De Uithof. Inspreker denkt dat deze oplossing dit probleem enigszins zal verhelpen en voor meer duidelijkheid (en minder bebording) zal zorgen.

Reactie 6.1

Dank voor uw meedenken om de overgangen in maximumsnelheid op een logische plaats te krijgen. RWS heeft ervoor gekozen op de A28 om de snelheidsovergang van 100 km/h naar 130 km/h te realiseren op de huidige overgang van 100 naar 130 variabel bij km 5.8. Dat sluit het beste aan op de bestaande situatie. Door het verwijderen van de onderborden op dit traject van de A28 zal de situatie al duidelijker worden.

Het weggedeelte met de 'slinger' ter hoogte van De Uithof (rond km 5,0) wordt nu uitgesloten van 130. De reden hiervan zit in de combinatie van wegbeeld en turbulentie in het verkeer (veel weefbewegingen) bij de aansluiting De Uithof en de invloed van knooppunt Rijnsweerd.

6.2 – Duidelijkheid bebording

Wat betreft de A12 lijkt het inspreker handiger om de snelheidswisseling tussen 130 en 120 (100 bij spitsstrook) ook naar het westen te verplaatsen. Dit om onduidelijkheid te voorkomen, met name door de plusstrook. Ook zullen na de opening van de Moordrechtboog de verkeersintensiteiten gaan dalen t.h.v. knooppunt Gouwe. De suggestie van inspreker zou zijn om de snelheidswisseling plaats te laten vinden bij HMP 27.0 L+R (t.h.v. splitsing/aansluiting A20). Dit scheelt tevens weer bebording en zorgt voor minder onduidelijkheid.

Reactie 6.2

Voor wat betreft de A12 blijkt het nu niet mogelijk om de overgang bij 27.0 of nog meer naar het westen plaats te laten vinden vanwege een dreigende overschrijding van het geluidproductieplafond.

Door de overgang te laten plaatsvinden bij het huidige begin van de spitsstrook (op rijbaan links, km 30.0) is er sprake van een enkele snelheidsovergang (bij gesloten strook van 130 naar 120 en bij open strook 100) die de meeste duidelijkheid biedt voor de automobilist.

Zienswijze 7

7.1 - Standpunt

Naar de mening van inspreker is de veranderingen in de maximumsnelheid op de A2, A7, A12, A15 en A28 een bizar slecht idee. Zorgt voor meer brandstofverbruik, meer ongelukken, vuilere lucht en meer verkeerslawaai.

Reactie 7.1

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 afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

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.

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 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h veilig af te wikkelen.

Bij de globale inschatting van de (negatieve) baten van het verhoogde brandstofgebruik is er vooralsnog van uitgegaan dat het brandstofgebruik evenredig toeneemt met de snelheid. Door de verhoging van de maximumsnelheid zal het brandstofverbruik inderdaad toenemen. De snelheidsverhoging op het autosnelwegennet leidt tot een hoger brandstofverbruik met slechts zo'n 1% (gerekend voor de verreden kilometers op het autosnelwegennet).

Daarmee kan ik niet anders dan vaststellen dat er geen sprake is van ontoelaatbare effecten op leefomgeving, gezondheid en verkeersveiligheid.

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.

7.2 - Standpunt

Inspreker vindt dat de maatschappelijke baten niet zijn onderbouwd. De zogenaamde tijdswinst door snelheidsverhoging wordt zwaar overschat en externe effecten worden zwaar onderschat.

Reactie 7.2

Een maximumsnelheid van 130 km/h sluit beter aan bij de beleving van de automobilist. Uit belevingsonderzoek onder weggebruikers gebleken dat bijna 60% van de ondervraagde automobilisten op de experimenttrajecten voorstander is van verhoging naar 130 km/h op veel meer snelwegen, 15% is tegen.

Een maximumsnelheid van 130 km/h levert jaarlijks aanzienlijke reistijdbaten op (een reistijdwinst van ruim 20.000 uur per werkdag op het autosnelwegennet).

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 totale netto contant gemaakte positieve baten hoger liggen dan de negatieve baten en de kosten. Dit saldo is positief. 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. Zie verder de reactie onder 7.1.

7.3 - Milieu

Over het hoofd gezien zijn de geluidsdruk op grotere afstand en gezondheidseffecten door luchtvervuiling.

Reactie 7.3

Zie de reactie op zienswijze 7.1.

7.4 – Lucht. WHO.

Inspreker meent dat er naar normen wordt verwezen die niet stroken met WHO aanbevelingen voor menselijke gezondheid.

Reactie 7.4

Het is mij bekend dat er, onder meer door de WHO, lagere grenswaarden voor luchtkwaliteit worden voorgesteld. Deze hebben geen wettelijke grondslag en worden dus niet in de beoordeling gehanteerd.

Zie verder de reactie op zienswijze 2.3.

7.5 - Milieu

Inspreker ondervindt negatieve gevolgen van de plannen: luchtvervuiling en geluidsoverlast.

Inspreker stelt zich op het standpunt dat de maximumsnelheid in het hele land gemaximeerd zou moeten worden op 100 km/u of lager. Externe effecten zijn te groot.

Reactie 7.5

Zie de reactie op zienswijze 7.1 en de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

Zienswijze 8

8.1 - Milieu

Als gevolg van het verhogen van de maximum snelheid zal er een toename zijn in geluid en de uitstoot van uitlaatgassen. Dit heeft effect op het milieu in de nabijgelegen woningen en woonwijken van Amersfoort. Ook als wordt voldaan aan de wettelijke normen treden er nadelige gezondheidseffecten op. Inspreker streeft er continue naar om burgers zo min mogelijk bloot te stellen aan geluid- en luchtverontreiniging. Hier past geen toename - in welke mate dan ook - van de geluidbelasting en luchtverontreiniging als gevolg van de snelheidsverhoging op de A28 tussen afrit Uithof/Den Dolder en afrit Maarn.

Reactie 8.1

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. 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.

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

8.2 - Bestuurlijk

Het voorkomen en beperken van blootstelling van inwoners van Amersfoort is één van de redenen geweest om voor het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken een bestuursovereenkomst (BOK2 - zaaknummer 310639320) met u aan te gaan. In deze bestuursovereenkomst zijn bovenwettelijke geluidwerende maatregelen overeengekomen, waarbij zowel de provincie Utrecht als inspreker een financiële bijdrage leveren om dat mogelijk te maken.

Reactie 8.2

Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek blijkt dat de verhoging van de maximumsnelheid op het traject niet leidt tot overschrijding van geldende geluidproductieplafonds (GPP's).

De geldende geluidproductieplafonds zijn (tevens) het uitgangspunt voor het geluidsonderzoek voor het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken, waarop de wettelijke doelmatige geluidmaatregelen en de bovenwettelijke maatregelen conform Bestuursovereenkomst 2 (BOK2) zullen worden bepaald. Omdat deze GPP's door de snelheidsverhoging niet worden gewijzigd, verandert de snelheidsverhoging dus ook niet de uitgangssituatie voor het geluidsonderzoek voor project A28/A1 knooppunt Hoevelaken.

Verdere informatie over het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken is te vinden op de RWS-website: www.rws.nl/hoevelaken

8.3 – Bestuurlijk

Inspreker heeft de ambitie om in 2030 een CO₂-neutrale stad te zijn en heeft onlangs de Visie fijnstof vastgesteld waarin maatregelen zijn beschreven om de concentraties luchtverontreinigende stoffen te verminderen. Inspreker verwacht van de rijksoverheid ook inspanningen om de blootstelling aan geluid- en luchtverontreiniging tegen te gaan en de uitstoot van CO₂ te verminderen conform het Klimaatakkoord van Parijs.

Uit het Ontwerpverkeersbesluit en de bijlagen is niet op te maken welke maatregelen u neemt om de nadelige effecten op het gebied van geluid- en luchtkwaliteit, de natuur en de uitstoot van CO₂ te compenseren.

Reactie 8.3

Aangezien uit het milieukundig onderzoek (lucht, geluid) volgt dat er binnen de grenswaarden wordt gebleven, is geen noodzaak geweest om in het kader van het verkeersbesluit onderzoek te doen naar maatregelen om luchthinder- of geluid te beperken.

Met het oog op mogelijke toekomstige overschrijdingen van grenswaarden wordt jaarlijks getoetst. Mocht in een toekomstjaar voor een of meer locaties/referentiepunten een grenswaarde of signaleringswaarde worden bereikt, dan wordt op dat moment conform wetgeving bepaald of maatregelen getroffen moeten worden.

De klimaatafspraken in het akkoord van Parijs betreffen de doelstelling t.a.v. CO₂. CO₂ is een broeikasgas zonder direct gevaar voor de gezondheid. Voor de concentraties CO₂ zijn in de Wet milieubeheer dan ook geen normen opgenomen. CO₂ draagt wel bij aan het broeikas effect en de klimaatverandering. CO₂-emissie is geen projectspecifiek, maar een landelijk issue. Met betrekking tot CO₂ kan worden opgemerkt dat het landelijk programma voor de snelheidsverhogingen zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie^[1]. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (min 20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ook met de verhoging van de maximumsnelheid. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

8.4 – Standpunt

Met uw constatering dat er geen normen worden overschreden gaat u eraan voorbij dat er sprake is van een verslechtering van de leefkwaliteit van inwoners van Amersfoort. Dit past niet bij de ambities van inspreker om de leefkwaliteit van burgers te verbeteren en past niet bij het Klimaatakkoord van Parijs.

Tenzij u aan kunt tonen dat u maatregelen neemt waardoor u deze verslechtingen compenseert, verzoekt inspreker dringend om af te zien van de verhoging van de maximum snelheid op de A28.

Reactie 8.4

Een maximumsnelheid van 130 km/h sluit beter aan bij de beleving van de automobilist. Uit belevingsonderzoek onder weggebruikers gebleken dat bijna 60%

^[1] Het cijfer van 0,4 miljoen ton CO₂-uitstoot is afkomstig uit de KBA, vgl. http://www.centrumpp.nl/Images/Onderzoek%20invoering%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm318-330639.pdf en http://www.centrumpp.nl/Images/Toelichting%20op%20aanpak%20analyse%20kosten%20en%20baten%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20%20130%20kmh_tcm174-314701_tcm318-330641.pdf

van de ondervraagde automobilisten op de experimenttrajecten voorstander is van verhoging naar 130 km/h op veel meer snelwegen, 15% is tegen. Een maximumsnelheid van 130 km/h levert jaarlijks aanzienlijke reistijdbaten 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 totale netto contant gemaakte positieve baten hoger liggen dan de negatieve baten en de kosten. Dit saldo is positief. 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.

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. Zie hiervoor de bij het besluit horende onderzoeksrapporten.

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

Aangezien uit het milieukundig onderzoek (lucht, geluid) volgt dat er binnen de grenswaarden wordt gebleven, is geen noodzaak geweest om in het kader van het verkeersbesluit onderzoek te doen naar compenserende luchthinder- of geluidbeperkende maatregelen.

Met het oog op mogelijke toekomstige overschrijdingen van grenswaarden wordt jaarlijks getoetst. Mocht in een toekomstjaar voor een of meer locaties/referentiepunten een grenswaarde of signaleringswaarde worden bereikt, dan wordt op dat moment conform wetgeving bepaald of maatregelen getroffen moeten worden.

Daarmee kan ik niet anders dan vaststellen dat er geen sprake is van ontoelaatbare 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 9

9.1 - Lucht

Verschillende weggedelen gaan door dichtbevolkt gebied. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de luchtvervuiling alleen al in Nederland voor meer dan 10.000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar zorgt. Het verhogen van de maximumsnelheid verergert de luchtkwaliteit, en zorgt dus voor meer vroegtijdige sterfgevallen.

Reactie 9.1

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. 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.

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

9.2 - Afweging

Gezondheidsschade weegt niet op tegen de snellere rijtijd. In het geval van de A28 waar inspreker woont, gaat het om 5 kilometer, dus een maximale tijds winst van 11 seconden.

Reactie 9.2

Een maximumsnelheid van 130 km/h sluit beter aan bij de beleving van de automobilist. Uit belevingsonderzoek onder weggebruikers gebleken dat bijna 60% van de ondervraagde automobilisten op de experimenttrajecten voorstander is van verhoging naar 130 km/h op veel meer snelwegen, 15% is tegen . Een maximumsnelheid van 130 km/h levert jaarlijks aanzienlijke reistijdbaten 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 totale netto contant gemaakte positieve baten hoger liggen dan de negatieve baten en de kosten. Dit saldo is positief . 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.

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 kan ik niet anders dan vaststellen dat er geen sprake is van ontoelaatbare 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.

9.3 – CO2

De overheid erkent dat klimaatverandering moet worden aangepakt. Dat betekent dat de CO2-uitstoot in Nederland rap omlaag moet. Dit wordt door de regering ook onderschreven, o.a. in het Energieakkoord en het ondertekenen van het klimaatakkoord van Parijs. Ook de Urgenda Klimaatzaak dwingt de overheid om de CO2-uitstoot drastisch te verlagen. Het verhogen van de maximum snelheid zorgt juist voor méér CO2-uitstoot, en gaat dus lijnrecht in tegen het eigen beleid, het klimaatakkoord en de uitspraak van de rechter in de klimaatzaak. Dit valt niet met elkaar te verenigen, en daarom moet de verhoging van de maximumsnelheid niet doorgaan.

Inspreker meent dat het besluit lijnrecht ingaat tegen de afspraken in het SER Energieakkoord over terugdringen van CO2-uitstoot, tegen het klimaatakkoord van Parijs, en tegen de uitspraak van de rechter in de Urgenda Klimaatzaak tegen de staat.

Reactie 9.3

CO2 is een broeikasgas zonder direct gevaar voor de gezondheid. CO2 draagt wel bij aan het broeikaseffect en de klimaatverandering. Ten behoeve van de besluitvorming door de Tweede Kamer over de verhoging van de generieke snelheidslimiet is de hoeveelheid extra CO2 als gevolg van de landelijke snelheidsverhoging in beeld gebracht. De geplande landelijke snelheidsverhoging zal landelijk resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO2-productie. De extra hoeveelheid CO2-productie van onderhavige trajecten is hier een fractie van.

Bij het besluit van de Tweede Kamer tot de generieke verhoging van de snelheidslimiet is de extra hoeveelheid CO2 al betrokken. De extra CO2 uitstoot als gevolg van de landelijke snelheidsverhoging past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling van het kabinet van 20%.

Gezien de effecten van CO2 (niet zozeer lokaal langs het wegvak, maar (inter)nationaal), volstaat deze afweging over het landelijke beleid ook voor de specifieke projecten waarmee als gevolg hiervan de snelheid wordt verhoogd. De uitspraak van de rechtbank Den Haag van 24 juni 2015 bepaalt niet op welke wijze de Staat de emissies van broeikassen verder dient te beperken.

Het kabinet heeft in het voorjaar van 2015 besloten tot nader onderzoek naar de kostenefficiëntie van CO2-reductiemaatregelen. Het kabinet is verzocht om de kosten van de maatregelen uit het Energieakkoord in beeld te brengen, uitgedrukt in kosten per vermeden ton CO2. Dit heeft geresulteerd in het interdepartementaal beleidsonderzoek kostenefficiëntie CO2 reductiemaatregelen (IBO CO2). Met het oog op de uitspraak van de Rechtbank Den Haag in de zaak Urgenda/Staat van 24 juni 2015, heeft het IBO ook gekeken naar aanvullende maatregelen waarmee voor 2020 aanvullende CO2-reductie zou kunnen worden gerealiseerd.

De werkgroep heeft onderzocht in hoeverre CO2-uitstootreducerende maatregelen kostenefficiënt zijn met het oog op de klimaatdoelstellingen voor 2020 en 2030. Daarbij is ook gekeken of de onderzochte maatregelen passen bij de doelstellingen voor 2050. Het resultaat van dit interdepartementaal beleidsonderzoek is een veelomvattend rapport dat belangrijke lessen en bouwstenen aanlevert voor toekomstig klimaatbeleid.

In 2017 zal specifieke aandacht uitgaan naar roetfilters, katalysatoren en vergelijkbare systemen, die bedoeld zijn om de emissies van schadelijke stoffen te verlagen. Ook tijdens de gebruiksfase moeten deze technieken naar behoren blijven functioneren. Het kabinet maakt zich hard voor aanscherping van Europees bronbeleid van motorvoertuigen als kosteneffectieve manier om generiek reducties te bereiken. Begin 2017 verschijnt een voorstel van de Europese Commissie over nieuwe CO2-normen voor personen- en bestelauto's na 2021 respectievelijk 2020. Daarnaast zet Nederland zich in voor een besluit op Europees niveau om verlaging van het emissieplafond in de ETS-richtlijn voor de periode 2021-2030 vast te leggen. De EU-onderhandelingen over het EU klimaatbeleid worden naar verwachting in 2017 afgerond.

9.4 - Gezondheid

Inspreker meent verder dat het recht op een gezonde leefomgeving en schone lucht bij dit besluit over het hoofd wordt gezien.

Inspreker ondervindt negatieve gevolgen van de plannen, vanwege verslechtering van de luchtkwaliteit in de leefomgeving van inspreker.

Reactie 9.4

Zie de reactie bij zienswijze 9.1.

Zienswijze 10

10.1 - Lucht

Inspreker meent dat het ontwerpverkeersbesluit strijdig is met de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Het staat vast dat de slechte kwaliteit van de lucht die iedereen die zich in Nederland bevindt inademt - moet inademen - er toe leidt dat wij allen in Nederland gemiddeld 13 maanden korter leven dan wij zouden doen als de luchtkwaliteit wel in orde was.

(Zie Bron van alle gezondheidscijfers: RIVM, Luchtkwaliteit en gezondheidswinst, 2015
http://rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Algemeen_Actueel/Uitgaven/Milieu_Leefomgeving/Gezondheidswinst_door_schonere_lucht)

Het Rijk is al decennia op de hoogte van de schadelijke effecten van luchtkwaliteit. Het bewijs omtrent die schadelijke effecten neemt ieder jaar toe.

De normering die de Europese Unie hanteert, is onderdeel van de Richtlijn 2008/50/EG van het Europese Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa. Volgens het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) zal Nederland de grenswaarden voor NO₂ voorlopig niet halen.

Uit de jaarlijkse RIVM-rapportages over de luchtkwaliteit in Nederland blijken er ook hardnekkige overschrijdingen van de normen voor fijnstof (PM₁₀) te bestaan.

Het voornemen om de maximumsnelheid op de vijf genoemde snelwegtrajecten te verhogen, is onder meer in strijd met geldende verplichtingen voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het verhogen van de maximumsnelheid verslechtert de luchtkwaliteit, wat in strijd is met de verplichting om te voldoen aan genoemde EU-normen voor luchtkwaliteit.

Het staat vast dat gemotoriseerd verkeer verreweg de belangrijkste - binnenlandse - bijdrage levert aan de veel te hoge achtergrondconcentratie van NO₂ en ook koploper is bij het bijdragen aan de ernstige fijnstofverontreiniging. Mede gezien de schadelijkheid van verkeersemissies voor de volksgezondheid, is het belangrijk dat NO₂- en fijnstofemissies worden teruggedrongen. Een verkeersbesluit dat het omgekeerde doet, is hier strijdig mee.

Er is een reële kans dat door dit besluit de normen verder worden overschreden.

Reactie 10.1

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. 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.

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke

grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

Het voldoen aan de normen voor lucht, geluid en natuur 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 is mij bekend dat er, onder meer door de WHO, lagere grenswaarden worden voorgesteld. Deze hebben geen wettelijke grondslag en worden dus niet in de beoordeling gehanteerd.

Het rekenmodel dat bij het Luchtkwaliteitsonderzoek is gehanteerd, is de NSL Rekentool. Bij de berekeningen met de NSL Rekentool is uitgegaan van de uitgangspunten zoals opgenomen in de NSL Monitoringstool 2015 voor het zichtjaar 2016.

Harmonisering maximumsnelheid - Onderzoek luchtkwaliteit wegtrajecten, 23 juni 2016 (Referentie: BE4458-2016-0623).

De NSL Rekentool is een geschikt model voor de uitgevoerde berekeningen. Ingevolge artikel 71, lid 1, van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 vindt het door berekening vaststellen van concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht plaats overeenkomstig de in bijlage 1 bij de regeling opgenomen standaardrekenmethode 1, dan wel volgens de in bijlage 2 opgenomen standaardrekenmethode 2, al naar gelang en voor zover de desbetreffende situatie valt binnen het toepassingsgebied van de ene dan wel de andere methode.

De NSL Rekentool is een implementatie van de standaardrekenmethodes 1 en 2. Er hoeft daarom niet getwijfeld te worden aan de uitkomsten van de berekeningen.

De berekeningen zijn uitgevoerd met de NSL Rekentool die hoort bij de monitoringsronde 2015. De NSL Monitoringstool is openbaar beschikbaar. In de NSL Monitoringstool wordt verantwoording gegeven over welke invoergegevens gehanteerd worden. De invoergegevens kunnen via de kaarten door een ieder geëxporteerd worden. De NSL Monitoringstool is beschikbaar via www.nsl-monitoring.nl.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat voor alle trajecten de concentratie op alle toetspunten binnen 1 km van het traject lager zijn dan 38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (NO₂) respectievelijk 30,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (PM₁₀) als jaargemiddelde. Daarmee blijven de concentraties onder de grenswaarde voor beide stoffen.

Daarnaast blijkt uit de prognoses van het RIVM dat de concentraties NO₂ en PM₁₀ naar de toekomst toe verder zullen dalen.

Zie Grootschalige Concentratie en Depositiekaarten Nederland, rapportage 2015, p. 50 ev. Dit document is beschikbaar via www.rivm.nl.

Ingevolge artikel 5.16, lid 2, van de Wet milieubeheer hoeft bij het vaststellen van een verkeersbesluit strikt genomen niet aan de grenswaarden te worden getoetst. Bij het beoordelen van de effecten van het verkeersbesluit heb ik wel - zoals te doen gebruikelijk - bij deze grenswaarden aangesloten. De grenswaarden zijn in de Wet milieubeheer opgenomen met het oog op de menselijke gezondheid. Ook de Europese richtlijn inzake luchtkwaliteit (Richtlijn 2008/50/EG) gaat uit van deze grenswaarden. Artikel 1, lid 1, van de Richtlijn vermeldt dat de grenswaarden zijn gekozen met het oog op de menselijke gezondheid.

Naar aanleiding van bovenstaande zie ik dan ook geen aanleiding om te veronderstellen dat de geldende Nederlandse normen onvoldoende bescherming bieden tegen dreigende gezondheidsrisico's.

De NSL-rekentool wordt jaarlijks gevalideerd door het RIVM door een vergelijking met de uitkomsten van het eigen rekenmodel TREDM. In de monitoringsrapportage 2015 is de conclusie dat de resultaten van de NSL rekentool een voldoende goede overeenkomst vertonen met de resultaten van TREDM.

Zie Monitoringsrapportage NSL 2015, RIVM 2015, p.68. Dit document is beschikbaar via www.rijksoverheid.nl

Het RIVM valideert modelberekeningen ook regelmatig met metingen. De conclusie daarvan is dat de resultaten van de standaardrekenmethoden ruimschoots voldoen aan de (Europese) eisen.

Zie gemeten en berekende (NO₂) concentraties in 2010 en 2011: een test van standaardrekenmethode 1 en 2 (RIVM, 2013), p. 49. Dit document is beschikbaar via www.rivm.nl.

De luchtkwaliteit wordt jaarlijks gemonitord in het NSL. Mocht daaruit komen dat er onverhoopt toch sprake is van een overschrijding, dan voorziet het systeem van het NSL erin dat maatregelen worden genomen.

10.2 – Lucht. Motie Van Veldhoven.

In maart 2016 vroeg de Tweede Kamer middels een aangenomen motie van het lid Van Veldhoven om het RIVM de kans te laten onderzoeken, dat de dit jaar doorgevoerde en nog door te voeren snelheidsverhogingen op snelwegen zullen leiden tot een overschrijding van de Europese luchtkwaliteitsnormen. Voorsnog is dit onderzoek niet gepubliceerd. De resultaten van dit onderzoek zijn echter van groot belang en dienen volledig meegenomen te worden in het uiteindelijke verkeersbesluit verhoging maximumsnelheid A2, A7, A12, A15 en A28.

(Zie: Kamermotie nr. 30175-231 van het lid Van Veldhoven (D66), publicatiedatum 03 03 2016 en aangenomen op 08 03 2016, <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2016Z04406&did=2016D09140>)

Reactie 10.2

Ter uitvoering van de motie Van Veldhoven heeft het RIVM een analyse gemaakt van de kans op overschrijding van de luchtnormen door snelheidsverhogingen in 2016. Deze analyse laat allereerst zien dat in alle gevallen de volgens de wettelijke systematiek berekende concentraties onder de vastgestelde Europese grenswaarden blijven. Ook met de geactualiseerde cijfers voor verkeer en emissies. Verder blijkt dat het effect van de snelheidsverhogingen in 2016 op de luchtkwaliteit per saldo beperkt is. Dit is mede te verklaren vanwege het steeds schoner worden van o.a. het wagenpark.

De analyse van het RIVM laat zien dat op 84% van de ruim 71.000 onderzochte toetspunten langs wegvakken waar de snelheid is of wordt verhoogd in 2016, de concentraties stikstofdioxide in 2016 met snelheidsverhoging lager uitpakken dan de concentraties in 2015.

Op een klein deel (5,5%) van de onderzochte locaties (toetspunten) zijn de berekende concentraties voor 2016 na de snelheidsverhoging naar 130 km/uur hoger dan in 2015. Echter in alle gevallen liggen de concentraties conform de wettelijke voorschriften onder de grenswaarde (zie hiervoor de brief aan de Tweede Kamer van 9 november 2016, kenmerk IenM/BSK-2016/246627).

Er is op het moment dat het ontwerp-verkeersbesluit werd vastgesteld op 5 september 2016, en ook nu, geen enkele reden om niet uit te gaan van de uitkomsten van de luchtkwaliteit-berekeningen.

Zoals ik ook in de brief van 9 november 2016 heb aangegeven is er geen aanleiding het beleid inzake luchtkwaliteit of maximumsnelheden aan te passen.

10.3 - Voorzorgs- en preventiebeginsel

Inspreker voert aan dat, om aan de EU-normen voor luchtkwaliteit te voldoen, het niet volstaat om af te koersen op waarden net onder die norm Omdat de berekeningen van luchtkwaliteit door het RIVM een onzekerheidsmarge van 20-25% kennen, en het RIVM zelf het hanteren van een veilige marge aanbeveelt, is het noodzakelijk om aan te sturen op waarden, die ruim onder de EU-normen voor luchtkwaliteit liggen.

Het Ontwerpverkeersbesluit stelt dat wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze stelling gaat echter voorbij aan het voorzorgs- en preventiebeginsel. Dit houdt in dat een preventie- en voorzorgsmarge moet worden aangehouden van 20 tot 25%. Dit betekent een "aftrek" van 8 tot 10 µg/m³ op de grenswaarde van 40 µg/m³ NO₂. Mede gelet op de aanbeveling van het RIVM om aan te sturen op een waarde die een paar microgrammen onder de norm ligt, dient de marge op 10 µg/m³ NO₂ te liggen.

De Rechtbank Rotterdam heeft al eerder dit voorzorgsbeginsel bij zijn beoordeling betrokken – ook in een zaak over luchtkwaliteit, ook een zaak van Milieudefensie (uitspraak van 21 november 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:9074, r.o. 7.4). De Rechtbank Amsterdam deed iets dergelijks – ook in een zaak over luchtkwaliteit, ook een zaak van Milieudefensie, door te overwegen dat een grenswaarde niet mag worden gebruikt als ruimte die zonder meer mag worden "opgevuld" (uitspraak van 17 januari 2014, ECLI:NL:RBAMS:2014:136, r.o. 4.13).

Reactie 10.3

Uit de diverse milieuonderzoeken die ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit blijkt dat de effecten van de snelheidsverhoging zeer beperkt is waardoor de belangen van mens en dier niet geschaad worden.

In het luchtkwaliteitonderzoek is uitgegaan van de emissiefactoren en achtergrondgegevens als bedoeld in artikel 66 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Inspreker stelt niet dat de door de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 voorgeschreven methoden en uitgangspunten niet of niet juist zijn toegepast. Voor zover inspreker stelt dat ik uit had moeten gaan van andere uitgangspunten dan wel gegevens wijs ik erop dat mijn uitgangspunten en methoden in lijn zijn met het bepaalde in de de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

Uit de door inspreker aangehaalde uitspraak van de rechtbank Rotterdam volgt juist dat het stand still beginsel geen resultaatverplichting is (zie

ECLI:NL:RBROT:2013:9074 r.o. 7.2).

Het opvullen van de normen, voor zover daar al sprake van is, is dus niet uitgesloten. Dit is later nog bevestigd door de rechtbank Amsterdam (zie ECLI:NL:RBAMS:2014:137, r.o. 4.4).

10.4 – Norm NO₂

Op alle trajecten waarop dit ontwerpverkeersbesluit van toepassing is – met uitzondering van de A7 – liggen de maximale NO₂ concentraties op NSL-toetspunten (ruim) boven de 30 µg/m³ NO₂ (dit is de jaarnorm van 40

µg/m³ incl. genoemde marge). Van een preventie- en voorzorgsmarge is derhalve geen sprake. In het Ontwerpverkeersbesluit wordt dus ten onrechte gesteld, dat wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit, omdat de noodzakelijke marges niet in acht zijn genomen.

Reactie 10.4

Zie de reactie op zienswijze 10.3

10.5 - Strijdigheid met internationale verdragen inzake mensenrechten
Het Rijk heeft een zorgplicht. Artikel 21 van de Grondwet bepaalt: "De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu." Het gaat hier over een fundamentele norm, waarbij het niet alleen over bescherming, maar ook over verbetering gaat. Ook artikel 2 van het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en Fundamentele Vrijheden en Artikel 6 van het Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten bepalen dat het recht op leven beschermd dient te worden. Binnen internationaal recht geldt "gezondheid" als een fundamenteel mensenrecht, met daarbij de verplichting om dat recht te respecteren, te beschermen en te implementeren (een verplichting voor Staten). De Verenigde Naties definieert "gezondheid" ook als mensenrecht in haar Universele Verklaring van de Rechten van de Mens (zie eindnoot 3).

Gezonde lucht is een mensenrecht, vanuit talloze wetten en verdragen. Voor een compleet overzicht verwijst spreker naar de bijlage: Dagvaarding van de Staat der Nederlanden door Vereniging Milieudefensie e.a., d.d. 17 augustus 2016.

(Zie Verenigde Naties, Algemene Vergadering, Resolutie 217 A, Universele Verklaring voor de Rechten van de Mens, 10 december 1948. )

In 2005 bepaalde de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) luchtkwaliteitswaarden die vanuit gezondheidsperspectief als maximaal toelaatbaar dienen te worden geacht. Het voorgenomen besluit draagt niet bij aan het bereiken van deze op gezondheidskundig onderzoek bepaalde adviezen voor fijnstof. Sterker nog, het zal leiden tot een verslechtering, terwijl de adviezen al worden overschreden.

Reactie 10.5

Bij het vaststellen van deze normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen door het voldoen aan deze normen.

Het is mij bekend dat er, onder meer door de WHO, lagere grenswaarden worden voorgesteld. Deze hebben geen wettelijke grondslag en worden dus niet in de beoordeling gehanteerd.

10.6 - Rechtsgeldigheid van rekenmethodiek

In de luchtrapportage, behorende bij het Ontwerpverkeersbesluit, staat vermeld dat er op het traject van de A15 NSL-meetpunten liggen, waarvan de maximale NO₂ concentratie boven de norm valt (in dit geval de grenswaarde van 40 µg/m³ NO₂ exclusief marge), te weten 45.8 µg/m³ NO₂. Via een correctie is deze concentratie echter tot onder de 38 µg/m³ verlaagd, na verplaatsing van de desbetreffende toetspunten. De rechtsgeldigheid van de gebruikte methode wordt naar onze mening onvoldoende gemotiveerd. Onduidelijk is tot waar de toetspunten zijn verplaatst en over welke afstand. Het Ontwerpverkeersbesluit en het akoestisch onderzoek bevatten geen verdere uitleg over deze aspecten van

de toegepaste correctie, terwijl deze wel verschaft had moeten worden. Bovendien vallen de waarden ook na correcte – gezien de benodigde preventie- en voorzorgsmarge – te dicht op de norm van 40 µg/m³ NO₂ om te kunnen stellen dat er geen knelpunt wordt verwacht.

Reactie 10, 6

De toetspunten zijn niet verplaatst. Bij nadere beschouwing van de ligging van deze punten is geconstateerd dat op deze punten vanwege het toepasbaarheidsbeginsel geen toetsing aan de wettelijke grenswaarden hoeft plaats te vinden.

Hoewel de codering in Tabel 10 "A. Zeker geen (potentieel) knelpunt na verplaatsing" misschien de suggestie wekt dat er een toetspunt verplaatst zou zijn, is dat niet zo.

Het toepasbaarheidsbeginsel is neergelegd in artikel 5.19, tweede lid, van de Wet milieubeheer. Het is de implementatie van het bepaalde in Bijlage III, onderdeel A, onder 2 van Richtlijn 2008/S0/EG. Het toepasbaarheidsbeginsel houdt in dat op de volgende locaties geen toets aan de grenswaarden plaatsvindt:

- locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is;
- terreinen waarop een of meer inrichtingen zijn gelegen, waar bepalingen betreffende gezondheid en veiligheid op arbeidsplaatsen als bedoeld in artikel 5.6, lid 2, Wm van toepassing zijn;
- de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben."

10.7 – Geluid

Bij de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek valt op dat het verschil in snelheid tussen 120 km/h en 130 km/h in de berekeningen slechts 6 km/h is (115 vs 121 km/h). Aangezien handhaving – indien aanwezig – pas plaatsvindt boven de 130 km/h, kan dat op termijn tot overschrijdingen van de geluidproductieplafonds leiden.

De gehanteerde 121 km/h is een algemeen uitgangspunt, die uit het Handboek Akoestisch Onderzoek Wegverkeer van Rijkswaterstaat afkomstig is. Er is niet goed beargumenteerd, waarom verwacht wordt dat op de desbetreffende wegvakken ook daadwerkelijk 121 km/h gemiddeld gereden zal worden.

Reactie 10.7

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. Zo lang deze niet worden overschreden, kan de hoeveelheid verkeer die over een rijksweg rijdt, of de wijze waarop deze verkeersstroom over de rijksweg wordt afgewikkeld, variëren.

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

In de naleving wordt altijd gerekend met de rekensnelheid die hoort bij de geldende maximumsnelheid. In dit geval dus ook 121 km/uur. Het risico dat inspreker schetst, zal zich dus niet voordoen. RWS gaat er van uit dat de maximumsnelheid niet wordt overtreden.

Wanneer de wijze waarop het verkeer van de rijksweg gebruikmaakt, wordt veranderd, wordt voor de zekerheid een apart onderzoek ingesteld of dit niet tot

(dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds zou kunnen leiden. Dat is voor de onderhavige aanpassing van de maximumsnelheid ook gedaan (rapport Akoestisch onderzoek op referentiepunten, snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2016: vijf trajecten, van juni 2016, DGMR)

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

10.8 - Geluid

De zo berekende toename van de geluidproductie is maximaal 0,4 dB. Hoewel de berekende geluidproductie op de trajecten dicht op het geluidproductieplafond zitten, zullen geen extra geluidmaatregelen getroffen worden. Dat betekent dat de hinder voor omwonenden en dieren door geluidhinder zal toenemen.

Reactie 10.8

Aangezien uit het akoestisch onderzoek volgt dat de geluidproductie beneden het geluidproductieplafond blijft, en ook beneden de wettelijke signaleringswaarde van 0,5 dB van het gpp, is geen noodzaak geweest om in het kader van het verkeersbesluit onderzoek te doen naar geluidbeperkende maatregelen. De geluidsbelasting bij omwonenden blijft ook met de verhoging van de maximumsnelheid onder de waarde die bij het geldende geluidproductieplafond toelaatbaar is.

Met het oog op mogelijke toekomstige overschrijdingen van grenswaarden wordt jaarlijks getoetst. Mocht in een toekomstjaar voor een of meer locaties/referentiepunten een grenswaarde of signaleringswaarde worden bereikt, dan wordt op dat moment conform wetgeving bepaald of maatregelen getroffen moeten worden.

10.9 - Geluid

Verder valt op dat de geluidproductie op de vijf trajecten binnen de 1,5 dB liggen van het geluidproductieplafond. Deze 1.5 dB is toegevoegd aan het geluidproductieplafond als werkruimte, waarbinnen een beperkte (onvoorziene) groei kan worden opgevangen. Het ligt niet in de geest van de wet om deze werkruimte bij voorbaat te benutten voor snelheidsverhogingen.

Reactie 10.9

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

10.10 - Natuur

Inspreker maakt zich zorgen over de toename van luchtvervuiling en geluidhinder in natuurgebieden rond de plantrajecten. In geval van het Natura 2000-gebied langs het A12 traject is er sprake van een toename van geluidbelasting boven de kritieke geluidcontouren van 42 en 47 dB in een aanzienlijk gebied, als gevolg van de snelheidsverhoging. Hetzelfde geldt voor de toegenomen geluidbelasting boven de kritiek grens van 42 dB in het Natura 2000-gebied Rijntakken, deelgebieden Uiterwaarden Waal en Uiterwaarden Nederrijn.

In Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & de Plateaux is sprake van toename van hinder op beide geluidcontouren, net als in de overige natuurgebieden. Dat de toegenomen hinder "niet significant" zou zijn en significante effecten zijn uit te sluiten, is onvoldoende aangetoond.

Reactie 10.10

In de natuurtoetsen, behorend bij onderhavig verkeersbesluit, is gemotiveerd dat op grond van de uitgevoerde effectbeoordelingen met betrekking tot geluid en stikstof geconcludeerd kan worden dat (significante) effecten als gevolg van de voorgenomen snelheidsverhoging zijn uit te sluiten. Zie hiervoor:

- Natuurtoetsen Verkeersbesluit 130 km/uur - Effectbeoordeling Natura 2000-gebied Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein [22 juni 2016, Sweco], wegtraject A12
- Natuurtoetsen 130 km/uur Beoordeling mogelijk (significante) effecten op Nederlandse Natura 2000-gebieden, waarop het Programma Aanpak Stikstof van toepassing is [22 juni 2016, Sweco].

Bij de totstandkoming van de ontwerp-verkeersbesluiten is de Natuurbeschermingswet 1998 in acht genomen. Per geluidgevoelige soort is in de natuurtoets onderbouwd dat significante effecten zijn uitgesloten. Hiermee is voldoende onderbouwd dat geen aantasting plaatsvindt van natuurlijke kenmerken van het Natura 2000 gebied Leenderbos, Grootte Heide & de Plateaux.

10.11 - Natuur

Inspreker maakt zich verder zorgen om de negatieve effecten op specifieke flora en fauna. Met name door de verwachte toename van stikstofdepositie, zal deze significant zijn, niet in de laatste plaats omdat de stikstofdepositie in Nederlandse natuurgebieden reeds hoog is. In de eerder genoemde gebieden komen stikstofgevoelige habitats voor waarvan de kritische depositiewaarde is overschreden. Hierdoor kan verslechtering niet worden uitgesloten en is er een conflict met de habitatrichtlijn. Naar de mening van inspreker is de inventarisatie van effecten op specifieke flora en fauna niet grondig genoeg geweest.

Reactie 10.11

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

Zoals in het verkeersbesluit is aangegeven, zijn er, binnen de invloedssfeer van de onderhavige wegtrajecten Natura 2000-gebieden aanwezig. Verslechtering vanwege stikstofdepositie is een potentieel relevant effect. Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming is, op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 beoordeeld of vanwege toename van stikstof sprake kan zijn van mogelijke verslechtering van de

kwaliteit van natuurlijke habitats. De conclusies van de uitgevoerde natuurtoetsen is dat een aanpassing van de maximumsnelheid mogelijk is (zie de Natuurtoetsen die horen bij het verkeersbesluit).

Stikstofeffecten op Natura 2000 gebieden, waarop het PAS van toepassing is (Rijntakken, deelgebieden Uiterwaarden Waal en Uiterwaarden Nederrijn, Leenderbos, Groote Heide & de Plateaux, Weerter- en Budelerbergen & Ringselven, Van Oordts' Mersken) zijn doorberekend in het kader van het PAS, omdat de snelheidsverhoging onderdeel is van de autonome ontwikkeling van het PAS. In het PAS is rekening gehouden met de snelheidsverhoging. Bij het bepalen van de autonome ontwikkeling van de stikstofdepositie door het wegverkeer op het hoofdwegennet is de algemene maximumsnelheid voor motorvoertuigen op autosnelwegen van 130 kilometer per uur als uitgangspunt gehanteerd. Het PAS is, inclusief de snelheidsverhoging, in zijn geheel passend beoordeeld. Hieruit volgt dat de snelheidsverhoging de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

10.12 - Verkeersveiligheid

Het voornemen om de snelheid op genoemde trajecten te verhogen, is strijdig met de ambitie van het kabinet om het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden te verlagen. Het aantal verkeersdoden en de ernst van ongevallen neemt toe, naarmate de gereden snelheid hoger wordt.

Reactie 10.12

In november 2011 heeft de Minister aangegeven dat zij onverkort vasthoudt aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. In het kader van de verhoging van de maximumsnelheden is een analyse uitgevoerd van de ontwikkeling van een aantal verkeerskundige indicatoren. De gemiddelde snelheid neemt iets toe. Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen.

10.13 - Verkeersveiligheid

Ook de kans op een ongeval neemt flink toe naarmate de gereden snelheid toeneemt. Onderzoeksbureau Goudappel Coffeng zei dit al in 2010, net voor de invoering van 130 km/h als norm: "De maatregel leidt tot een relatief sterke toename van het aantal ernstige ongevallen. De kans op een ongeval en ook de ernst van de afloop van dat ongeval nemen meer dan evenredig toe met de snelheidsverhoging."

(Zie Goudappel Coffeng (2010): Rekenen aan 130 km/h, zie http://www.goudappel.nl/media/files/uploads/Rekenen_aan_130_kmh.pdf)

Reactie 10.13

Op 8 experiment-trajecten is in de loop van het experiment geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen. De resultaten van het onderzoek op 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 orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet, hetgeen in lijn is met het door de SWOV veronderstelde verband tussen maximum snelheid en ongevalsrisico. Om de dalende trend in de aantallen doden en ernstig gewonden vast te houden richting 2020, heeft de Minister besloten tot een pakket van maatregelen voor de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet.

In het licht van de doelstellingen voor 2020 gaat zij daarbij verder dan noodzakelijk om het effect van de snelheidsverhoging te compenseren. Overigens blijkt er op autosnelwegen geen significant verschil op te treden in risico van ernstige ongevallen tussen wegvakken met maximum snelheden van 130, 120/130, 120, 100/130 en 100 km/h (bron: Veilig over Rijkswegen 2014, mei 2016).

10.14 - Verkeersveiligheid

Goudappel Coffeng ging in 2010 uit van een toename per jaar van 15 verkeersdoden en 200 gewonden bij landelijke invoering van 130 km/h als norm. Inmiddels zijn er sterke aanwijzingen dat dit een flinke onderschatting betrof. Er vielen in 2015 in totaal 32 doden op Rijkswegen met 130 km/h als maximumsnelheid. Dit is een flinke toename ten opzichte van het jaar ervoor (10 in 2014), die niet te verklaren is door toename van het aantal wegvakken waarvoor 130 km/h geldt als limiet.

(Zie de Kamerbrief over verkeersdoden in 2015, die Minister Schultz van Haegen 21 april 2016 aan de Kamer zond: <https://www.rijksoverheid.nl/regering/inhoud/bewindspersonen/melanie-schultz-van-haegen-maas-geesteranus/documenten/kamerstukken/2016/04/21/verkeersdoden-2015>)

Reactie 10.14

In 2011 is geconcludeerd dat, zonder aanvullende maatregelen, het eindbeeld (ca. drie kwart van het autosnelwegennet met een maximumsnelheid van 130 km/h) naar verwachting zou leiden tot een effect van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet, hetgeen in lijn is met het door de SWOV veronderstelde verband tussen maximum snelheid en ongevalsrisico. Er is geen éénduidige verklaring te geven voor de stijging van het aantal doden op de Rijkswegen in 2015. Bij het ontstaan van ongevallen spelen vele factoren een rol (zoals afleiding, alcoholgebruik, vermoeidheid, snelheidsovertredingen) en hierover is slechts beperkt informatie beschikbaar. Het kan bijvoorbeeld ook gaan om verkeersdeelnemers die in de buurt van of op de rijbaan liepen of fietsten of een band aan het verwisselen waren. Het is daarom moeilijk om conclusies te trekken over de achterliggende oorzaak van een ongeval. Dit geldt ook voor de relatie met de geldende snelheidslimiet.

10.15 - Standpunt

Op basis van bovenstaande argumenten verzoekt inspreker u met inachtneming van deze zienswijze het Ontwerpverkeersbesluit verhoging maximumsnelheid A2, A7, A12, A15 en A28 niet om te zetten in een Verkeersbesluit en derhalve niet over te gaan tot verhoging van de maximumsnelheid op genoemde trajecten. Inspreker gaat ervan uit dat u inspreker van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Reactie 10.15

Een maximumsnelheid van 130 km/h sluit beter aan bij de beleving van de automobilist. Uit belevingsonderzoek onder weggebruikers gebleken dat bijna 60% van de ondervraagde automobilisten op de experimenttrajecten voorstander is van verhoging naar 130 km/h op veel meer snelwegen, 15% is tegen . 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 totale netto contant gemaakte positieve baten hoger liggen dan de negatieve baten en de kosten. Dit saldo is positief .

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.

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 kan ik niet anders dan vaststellen dat er geen sprake is van ontoelaatbare 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.

Uw zienswijze wordt derhalve niet door mij gehonoreerd.

Ik zal u uiteraard op de hoogte houden van de verdere procedure.

Zienswijze 11

11.1 - Standpunt

In uw bekendmaking geeft u het volgende aan: "Ook houden wij rekening met omwonenden en hun leefomgeving. Vandaar dat op wegen langs bebouwing of natuur een lagere snelheid geldt. Zo blijven luchtvervuiling en geluidshinder binnen de milieunormen. Als er ruimte is vanuit oogpunt van milieu en natuur en het kan vanwege de veiligheid van de weg, dan gaat de snelheid omhoog".

Gedurende ruime tijd heeft inspreker een visie op de verhouding tussen de belangen van de weggebruiker op de snelweg en de verhouding tot de omgeving. Naar de mening van inspreker dient de omgevingsbelangen op een betere, integrale manier worden gewogen in het besluitvormingsproces.

In de reacties van inspreker op het Ontwerp Tracébesluit A27/A1 (2010), Wegaanpassingsbesluit A28 (2013), Tracébesluit A27/A1 (2014) & Ontwerp Tracébesluit Ring Utrecht (2016) pleit inspreker dan ook voor een evenwichtige balans tussen deze belangen. Naar de mening van inspreker ontstaat er een betere verhouding tussen deze belangen wanneer de huidige snelheden worden behouden, dan wel worden verlaagd naar 100 km/h.

Reactie 11.1

Een maximumsnelheid van 130 km/h sluit beter aan bij de beleving van de automobilist. Uit belevingsonderzoek onder weggebruikers gebleken dat bijna 60% van de ondervraagde automobilisten op de experimenttrajecten voorstander is van verhoging naar 130 km/h op veel meer snelwegen, 15% is tegen.

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 totale netto contant gemaakte positieve baten hoger liggen dan de negatieve baten en de kosten. Dit saldo is positief.

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.

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 kan ik niet anders dan vaststellen dat er geen sprake is van ontoelaatbare 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.

11.2 – CO2

Eveneens vraagt inspreker zich af in hoeverre in de belangenafweging het, onlangs door het EU-parlement geratificeerde, Klimaatakkoord van Parijs is meegewogen. De snelheidsverhoging draagt immers bij aan een toename van de CO2-uitstoot, terwijl deze juist beperkt dient te worden. Inspreker verzoekt dan ook om inzichtelijk te maken op welke wijze deze belangenafweging heeft plaatsgevonden.

Reactie 11.2

De klimaatafspraken in het akkoord van Parijs betreffen de doelstelling t.a.v. CO₂. CO₂ is een broeikasgas zonder direct gevaar voor de gezondheid. Voor de concentraties CO₂ zijn in de Wet milieubeheer dan ook geen normen opgenomen. CO₂ draagt wel bij aan het broeikas effect en de klimaatverandering. CO₂-emissie is geen projectspecifiek, maar een landelijk issue. Met betrekking tot CO₂ kan worden opgemerkt dat het landelijk programma voor de snelheidsverhogingen zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie^[1]. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (min 20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ook met de verhoging van de maximumsnelheid. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

11.3 – Lucht. Geluid

De Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) heeft de effecten van uw ontwerp besluit onderzocht. Inspreker constateert op basis van dit onderzoek dat de leefbaarheid, voor zowel luchtkwaliteit als geluidshinder, in de omgeving van de A28 nadrukkelijk in het geding is. Dit staat naar de mening van inspreker haaks op uw hierboven geciteerde tekst ten aanzien van de belangenafweging.

Reactie 11.3

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. 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.

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

11.4 - Geluid

Inspreker stelt vast dat de geluidsbelasting door de snelheidsverhoging met 0,2 dB toeneemt. Dit past weliswaar binnen de door u veronderstelde geluidruimte van 1,4 dB. Wel is inspreker verontrust dat de meetmarge waarmee de geluidproductieplafonds worden gemonitord met gemiddeld 2 dB of meer hoger uitvalt. Dit betekent dat de door u veronderstelde geluidruimte van 1,4 dB er feitelijk helemaal niet is en er dus weldegelijk sprake is van overschrijding van de (wettelijke) normen. Inspreker is

^[1] Het cijfer van 0,4 miljoen ton CO₂-uitstoot is afkomstig uit de KBA, vgl.

http://www.centrumpp.nl/Images/Onderzoek%20invoering%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm318-330639.pdf en

http://www.centrumpp.nl/Images/Toelichting%20op%20aanpak%20analyse%20kosten%20en%20baten%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm174-314701_tcm318-330641.pdf

daarom van mening dat u zonder lokale recente meetgegevens niet aantoonbaar kan maken en onderbouwen dat aan de geluidsnormen wordt voldaan.

Reactie 11.4

De geldende geluidproductieplafonds mogen wettelijk gezien niet worden overschreden, en zullen ook niet worden overschreden als gevolg van de snelheidsverhoging. De snelheidsverhoging wijzigt dus niets in het bestaande beschermingsniveau.

Via het jaarlijkse nalevingsverslag houdt Rijkswaterstaat de vinger aan de pols van de ontwikkeling van de geluidproductie. Mocht in een toekomstjaar voor een of meer referentiepunten de signaleringswaarde van 0,5 dB beneden het geluidproductieplafond worden bereikt, dan wordt op dat moment conform de Wet milieubeheer bepaald of geluidbeperkende maatregelen getroffen moeten worden. De resultaten van de in het kader van onderhavig ontwerp-verkeersbesluit uitgevoerde geluidonderzoek laten zien dat voor alle referentiepunten langs dit traject de berekende geluidproductie na verhoging van de maximumsnelheid ruim beneden het geluidproductieplafond ligt (de geluidproductie is 1.2 tot 1.9 dB lager dan het plafond).

Ook in het algemeen gesteld blijven de negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving beperkt en blijven (ruim) binnen de daarvoor geldende wettelijke (milieu-)regels.

Wat betreft de aangehaalde bevindingen m.b.t. de gemeten geluidproductie (door het RIVM) merk ik het volgende op.

In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer dat betrekking heeft op geluid is een verplichte verantwoording van de validatie van de berekende waarden van de geluidproductie op de referentiepunten in de jaarlijkse nalevingsverslagen opgenomen (artikel 11.22). Deze validatie heeft als doel ervoor te zorgen dat eventuele verschillen tussen rekenen en meten in beeld worden gebracht en dat de resultaten ertoe bijdragen dat het wettelijke reken- en meetvoorschrift wordt verbeterd, indien blijkt dat deze verschillen, over langere termijn bezien, (mede) aan gebreken in dit voorschrift zijn te wijten.

In het door inspreker aangehaalde rapport van het RIVM zijn de eerste resultaten weergegeven van een steekproefsgewijs landelijk meetprogramma dat is gericht op deze meerjarige validatie van de rekenmethode voor de geluidproductie. Het meetprogramma is gericht op validatie in technisch-wetenschappelijke zin en niet in juridische zin. Structurele verschillen tussen reken- en meetuitkomsten kunnen op termijn leiden tot adviezen ter actualisatie van het wettelijke Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 maar hebben geen directe juridische consequenties.

Zie Geluidmonitor 2014 Validatie geluidproductie rijkswegen en spoorwegen RIVM 2015, p.9. Dit rapport is te downloaden via www.rivm.nl.

Voor deze zienswijze is van belang dat het RIVM zelf in de meetresultaten over 2013 en 2014 nog geen aanleiding heeft gezien om te concluderen c.q. adviseren dat aanpassingen aan het Reken en meetvoorschrift geluid 2012 noodzakelijk dan wel gewenst zouden zijn. Daarom ben ik van mening dat het uitgevoerde geluidonderzoek, dat voldoet aan de eisen van het Reken en meetvoorschrift geluid 2012, een adequate onderbouwing is voor mijn besluit.

11.5 - Lucht

Voor luchtkwaliteit en fijnstof constateert inspreker dat als gevolg van de snelheidsverhoging de emissie van stikstofoxiden met ongeveer 20 % toeneemt. Voor fijnstof wordt vastgesteld dat dit enkele procenten is. De wettelijke grensnormen bedragen 40 microgram per kuub.

Monitoringsgegevens uit 2015 laten zien dat de emissie uitkomt tussen de 28 en 30 microgram per kuub. Met de hiervoor genoemde procentuele toename als gevolg van de snelheidsverhoging is de verwachting dat de emissie uw wettelijke grensnorm benadert. Hierdoor is er feitelijk geen mogelijkheid voor een toekomstige toename van de verkeersintensiteit op de Rijksweg. Eveneens vindt inspreker dit conflicteren met uw uitgangspunt dat u bij bebouwing rekening houdt met de leefomgeving c.q. leefbaarheid voor omwonenden.

Reactie 11.5

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Daarom is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid voor de luchtkwaliteit. Het rapport is bij het ontwerp-verkeersbesluit gevoegd (Harmonisering maximumsnelheid - Onderzoek luchtkwaliteit wegtrajecten, 23 juni 2016 (Referentie: BE4458-2016-0623).

Ook met de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De beoordeling of de maximumsnelheid op de A28 overdag kan worden verhoogd naar 130 km/h, hangt af van de vraag of voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor NO₂ is deze wettelijke jaargemiddelde grenswaarde 40 µg/m³, voor fijn stof (PM₁₀) wordt een (equivalente) grenswaarde van 31,6 µg/m³ aangehouden (zie bladzijde 6 van het luchtonderzoek).

Het onderzoek richt zich nader op die locaties waarbij sprake is van (bijna) knelpunten. Het gaat hier om waarden die lager liggen dan de wettelijke grenswaarde. In dit onderzoek is sprake van een (bijna) knelpunt bij (zie bladzijde 8 van het luchtonderzoek):

- Een jaargemiddelde concentratie NO₂ van meer dan 38,0 µg/m³
- Een jaargemiddelde concentratie PM₁₀ van meer dan 30,5 µg/m³

Uit het onderzoek blijken de volgende waarden.

Concentraties NO₂ en PM₁₀ ten gevolge van de snelheidsverhoging (µg/m³) langs het traject A28 Den Dolder-Maarn		
	NO ₂	PM ₁₀
Gemiddelde toename ten gevolge van het besluit direct langs de A28	0,5 (HWN) 0,1 (OWN)	0,0 (HWN) 0,0 (OWN)
Maximale concentratie toetspunten (inclusief verhoging GCN)	33,5 (HWN) 37,0 (OWN)	22,7 (HWN) 23,4 (OWN)
Bijna knelpunt	38,0	30,5

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

11.6 - Procedure

Gedurende langere tijd constateert inspreker dat het beleid van het ministerie inzake de snelheidsverhogingen inconsistent is. Vlak na het Tracébesluit A27/A1 heeft de minister besloten de snelheid van de A1 te verhogen tot 130 km/h waar in het TB nog sprake was van 120 km/h.

Reactie 11.6

Dit verkeersbesluit ziet op andere wegtrajecten dan waarop in deze (deel)zienswijze wordt ingegaan. Ik zie dan ook geen noodzaak om op deze (deel)zienswijze te reageren.

11.7 - Procedure

Ook ten aanzien van de A28 kunnen vraagtekens worden gezet ten aanzien van de begrijpelijkheid voor de burger. Het beschikbare informatiemateriaal op uw eigen website spreekt, tot op de dag van vandaag, nog van een dynamische snelheid op de A28 tussen De Uithof en Amersfoort. Door geen eindbeeld te geven van het snelheidsbeleid op de rijkswegen is er voor de burger en decentrale overheden geen zekerheid over de leefbaarheid op lange termijn. Dit vindt inspreker een kwalijke zaak.

Reactie 11.7

Wanneer de snelheid kan worden verhoogd vanwege veiligheid en regelgeving op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en natuur wordt dit op een zodanige wijze gedaan dat er steeds langere trajecten ontstaan met één maximumsnelheid. Het eindbeeld is dat in 2027 op ca. driekwart van het autosnelwegnet in Nederland een permanente maximumsnelheid van 130 km/h geldt. Op welke wegvakken deze maximumsnelheid in 2027 precies van kracht is, is – behoudens de nu bekende wegvakken – op dit moment nog geen volledige zekerheid te geven. In dezen wordt verwezen naar mijn brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer, d.d. 23 april 2014, kenmerk RWS-2014/15995/144811.

11.8 - Standpunt

Het ontwerp verkeersbesluit kan op uiterst beperkt draagvlak rekenen in de omgeving van de A28. Diverse gemeenten langs het tracé hebben hun zienswijze aan u kenbaar gemaakt. Gezamenlijk roept inspreker op om af te zien van het voornemen om de snelheid op de A28 gedurende de dagperiode te verhogen.

Reactie 11.8

Zie mijn reactie op zienswijze 11.1 en de algemene reactie op bladzijde 7 van deze Nota van Antwoord.

Verklarende woordenlijst

Awb	Algemene wet bestuursrecht
BABW	Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
Barro	Besluit tot wijziging algemene regels ruimtelijke ordening
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om een rechtsgeldig besluit te nemen; in het geval van dit ontwerp-verkeersbesluit is dit de minister van Infrastructuur en Milieu
CO ₂	Kooldioxide, veroorzaakt onder meer klimaatverandering
Geluidsbelasting	De berekende hoeveelheid geluid op een geluidsgevoelig object (zoals een woning of een school) zoals bedoeld in Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer
Geluidproductie	De berekende hoeveelheid geluid op een referentiepunt langs de weg zoals bedoeld in Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer
Geluidproductieplafond (gpp)	De toegestane geluidproductie op een referentiepunt zoals bedoeld in Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer
GCN	Grootschalige Concentratiekaarten Nederland. Deze kaarten geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in Nederland voor jaren in het verleden als in de toekomst.
Hoofdwegennet (HWN)	Alle rijkswegen
MER (milieueffectrapport)	Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van een voorgenomen project worden geïnventariseerd
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
NO ₂ , NO _x	Stikstofoxiden, veroorzaken onder meer verzuring
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Onderliggend weggennet (OWN)	Alle niet-rijkswegen
PAS	Programma Aanpak Stikstofdepositie
PM ₁₀	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer
PM _{2,5}	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 micrometer
Roet	Roet is samengesteld uit een groot aantal vaste organische verbindingen die ontstaan tijdens het verbrandingsproces. De roetvormige verontreiniging maakt deel uit van fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5}).
RVV 1990	Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
Wm	Wet milieubeheer
Wvw	Wegenverkeerswet
ZOAB	Zeer Open Asfalt Beton

