



VERKEERSBESLUIT Aanpassing van de maximumsnelheid op delen van de autosnelwegen in beheer van het Rijk

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

BESLUIT

Door het verwijderen dan wel het plaatsen van de borden A1 en A2 van bijlage 1 van het RVV 1990 –met onderborden- de maximumsnelheid aan te passen op diverse autosnelwegtrajecten, zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende tabel (zie bijlage bij dit besluit).

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

1. Wettelijke basis

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

2. Doel

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 28 november 2011 (Tweede Kamer kamerstuk 32 646, nr. 13) aangegeven dat per 1 september 2012 de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland van 120 km/h naar 130 km/h zal worden verhoogd. Middels een besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna RVV 1990) is daaraan uitvoering gegeven. Het gewijzigde RVV 1990 is op 1 september 2012 in werking getreden.

Het uitgangspunt van het nieuwe snelhedenbeleid is: “130 km/h op de autosnelweg is de norm”. Overall waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht.

Op de onderhavige wegtrajecten geldt een maximumsnelheid van 120 km/h, respectievelijk overdag 120 km/h en in de avond en nacht 130 km/h.

Nieuw uitgevoerd onderzoek naar de omgevingseffecten (geluid, lucht en natuur) heeft uitgewezen dat het niet langer noodzakelijk is deze uitzonderingen op het nu geldende RVV 1990. Hieronder wordt in paragraaf 3 aangegeven dat de omgevingseffecten ten gevolge van de aanpassingen in de maximumsnelheid geen belemmering vormen.

Uit belevingsonderzoek onder weggebruikers is gebleken dat er een groot draagvlak is voor een maximumsnelheid van 130 km/h. Een meerderheid van bijna 60% van de ondervraagde automobilisten op de experimenttrajecten is vóór verhoging naar 130 km/h op veel meer snelwegen, 15% is tegen.

Op 1 juli 2015 is de programmatische aanpak stikstofdepositie in werking getreden. In het kader daarvan is het Programma Aanpak Stikstof 2015-2021 opgesteld (kortweg: het PAS). Dit programma heeft betrekking op effecten van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden, die opgenomen zijn in het programma (PAS-gebieden).

Het doel van het PAS is het beschermen en ontwikkelen van kwetsbare, voor stikstof gevoelige natuur, terwijl tegelijkertijd economische ontwikkelingen mogelijk blijven. Het programma bevat hiertoe maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden (herstelmaatregelen). Op



termijn voorziet het PAS met deze gebiedsspecifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering. Doordat de verhoging van de maximumsnelheid onderdeel is van het PAS kan op trajecten nabij PAS-gebieden alsnog een maximumsnelheid van 130 km/uur worden ingevoerd.

3. Omgevingseffecten besluit

3.1. Geluid

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Geluid. Hiervoor is het volgende rapport 'Akoestisch onderzoek op referentiepunten snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2016' [DGMR, Den Haag, 21 oktober 2015] verschenen. Dit is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Toetsingskader

Voor het onderdeel geluid wordt uitgegaan van het wettelijke regime van hoofdstuk 11 Wet milieubeheer (Wm). Met de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 Wm in 2012 zijn geluidproductieplafonds (gpp's) ingevoerd voor wegen in het beheer van het Rijk, die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart. De gpp's geven de geluidproductie aan die het verkeer op een rijksweg maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden van de weg gelegen referentiepunten. Het Rijk is, als beheerder van de rijksweg, verplicht om de gpp's na te leven. Indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van de gpp's zal het Rijk moeten onderzoeken of de gpp kunnen worden nageleefd door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen of door het voeren van een procedure tot wijziging van de gpp's. Wanneer een wijziging van de rijksweg of van het gebruik van de rijksweg wordt overwogen, vindt doorgaans ook een toets plaats aan het geldende gpp. Voor dit besluit is dat ook gebeurd middels het uitgevoerde akoestisch onderzoek.

Akoestisch onderzoek

Uit het akoestisch onderzoek, verricht door de adviesbureau DGMR in Den Haag, in opdracht van Rijkswaterstaat, en neergelegd in bovenstaand rapport is gebleken dat de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h geen overschrijding van de geldende gpp's met zich meebrengt. In de bijlagen bij het akoestisch onderzoek is het verschil tussen de geldende gpp's en de geluidproductie in 2016 (inclusief snelheidsverhoging) inzichtelijk gemaakt.

Op basis van het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de verhogingen van de maximumsnelheid, op de wegtrajecten als bedoeld in de bij dit besluit behorende tabel, mogelijk zijn. Het hierboven aangeduide akoestisch onderzoek en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop conclusies zijn getrokken.

3.2. Lucht

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Lucht. Hiervoor is het rapport 'Harmonisatie onderzoek 130 km/h Batch 2a, onderzoek luchtkwaliteit' [Tauw, 15 oktober 2015] verschenen, welke is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

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

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

Op basis van de uitgevoerde milieuonderzoeken wordt geconcludeerd dat de verhogingen van de maximumsnelheid mogelijk zijn. De hierboven aangeduide onderzoeken met betrekking tot luchtkwaliteit



en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop conclusies zijn getrokken. Deze stukken zijn in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

3.3. Natuur

3.3.1 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (Ffw) is gericht op de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten. De wet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot 'nieuwe activiteiten' die leiden tot aantasting, opzettelijke verontrusting of verstoring van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, hollen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid zijn hierbij potentieel relevante aspecten.

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

3.3.2 Ecologische Hoofdstructuur en Weidevogelgebieden

Ingevolge de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gaat geen externe werking uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aangezien er geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van EHS gronden aan de orde is, kan een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden achterwege blijven.

Op Weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhogingen vergt en derhalve kan een beoordeling van effecten van de snelheidsverhogingen op deze gebieden achterwege blijven. Hierbij verdient opmerking dat gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB(A)) als gevolg van de verhogingen van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten.

3.3.3 Natuurbeschermingswet 1998

Doel van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) is het geven van wettelijke bescherming aan terreinen en wateren met bijzondere natuur- en landschapswaarden, waaronder Natura 2000-gebieden, alsmede beschermde natuurmonumenten. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn reeds zijn of nog worden aangewezen. Voor beide gebieden geldt het beschermingsregime op grond van met name artikel 6 van de Habitatrichtlijn, waaraan met de Nbwet 1998 uitvoering is gegeven. De (ontwerp) aanwijzingsbesluiten van de Natura 2000-gebieden bevatten daartoe onder meer een lijst van soorten en/of habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen. Voor al deze natuurwaarden gelden instandhoudingsdoelstellingen. De essentie van het beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden is dat het halen of behouden van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht.

Beschermde natuurmonumenten kennen een nationale aanwijzingsgrondslag op basis van natuurschoon, natuurwetenschappelijke betekenis en het voorkomen van dieren en planten. Deze natuurwaarden worden in de aanwijzingsbesluiten als zogenoemde wezenlijke kenmerken beschreven, zonder overigens in concrete doelstellingen te voorzien. De essentie is dat aantasting van de wezenlijke kenmerken dient te worden voorkomen.

Binnen de invloedssfeer van de onderhavige wegtrajecten, zoals deze in de tabel bij dit besluit zijn aangeduid, kunnen zich Natura 2000-gebieden of beschermde natuurmonumenten bevinden. Verstoring door geluid of verslechtering vanwege stikstofdepositie zijn hierbij potentiële relevante aspecten. Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming is op basis van de Nbwet 1998 beoordeeld of vanwege toename van geluid of stikstof sprake kan zijn van:

- Natura 2000: mogelijke verslechtering van de kwaliteit van natuurlijke habitats of habitats van soorten, dan wel significante verstoring van soorten;
- Beschermde Natuurmonumenten: schade voor het natuurschoon, voor de natuur-wetenschappelijke betekenis van het beschermd natuurmonument of voor dieren of planten in het beschermd natuurmonument of die het Beschermd natuurmonument ontsieren.



Hiervoor zijn de volgende rapporten opgesteld, welke zijn in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

- Natuurtoetsen 130 km/uur; Beoordeling mogelijke (significante) effecten op Nederlandse Natura 2000-gebieden, waarop het Programma Aanpak Stikstof van toepassing is [Grontmij, januari 2016]
- Natuurtoets snelheidsverhoging 130 km/uur; Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken van beschermd natuurmonument Grasbroek, traject A2 knooppunt 't Vonderen – Urmond [Grontmij, januari 2016]
- Natuurtoets snelheidsverhoging 130 km/uur; Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken van beschermd natuurmonument Kavelen, traject A2 Essche Stroom – Ekkersweiwer [Grontmij, januari 2016]
- Natuurtoets snelheidsverhoging 130 km/uur; Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken van beschermd natuurmonument Overcingel, traject A28 Assen Zuid - Assen Noord [Grontmij, januari 2016]
- Natuurtoets snelheidsverhoging 130 km/uur; Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken van beschermd natuurmonument Hildsven, traject A58 Oirschot-knooppunt De Baars [Grontmij, januari 2016]
- Natuurtoetsen 130 km/uur; Beoordeling mogelijke (significante) effecten op het Nederlandse Natura 2000-gebied Grensmaas, traject A2 knooppunt 't Vonderen – Urmond [Grontmij, januari 2016]
- Natuurtoetsen 130 km/uur; Beoordeling mogelijke (significante) effecten op het Nederlandse Natura 2000-gebied Arkemheen, traject A28 Strand Nulde-Strand Horst [Grontmij, januari 2016]
- Natuurtoetsen 130 km/uur; Beoordeling mogelijke (significante) effecten op het Nederlands Natura 2000-gebied Veluwerandmeren, traject A28 Strand Nulde – knooppunt Hattermerbroek [Grontmij, januari 2016]
- Natuurtoetsen 130 km/uur; Beoordeling mogelijke (significante) effecten op Belgische Natura 2000-gebieden [Grontmij, januari 2016]
- Natuurtoetsen 130 km/uur; Beoordeling mogelijke (significante) effecten op Duitse Natura 2000-gebieden [Grontmij, januari 2016]

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

Het ministerie van Economische zaken is eindverantwoordelijk voor bescherming van Natura 2000 gebieden en Beschermd natuurland. Om die reden zijn de voor de verhoging van de maximumsnelheid uitgevoerde natuurtoetsen afgestemd met het ministerie van Economische zaken.

4. Verkeersveiligheid

Het huidige autosnelwegennet is, behoudens enkele snelwegen in een stedelijke omgeving, ontworpen en ingericht op basis van een snelheid van 120 km/h. Achterliggende gedachte hiervan is dat bestuurders met deze snelheid de betreffende weg veilig en comfortabel kunnen berijden. Uit onderzoek is gebleken dat op autosnelwegen, en ook op de in onderhavig verkeersbesluit aangegeven wegtrajecten, de maximumsnelheid zonder bezwaar naar 130 km/h kan worden gebracht. Zie daarvoor het rapport *'De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid'*, van de TU Delft van 27 september 2011 en het rapport *'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging'* van november 2011.

Beide rapporten zijn terug te vinden op www.platformparticipatie.nl.

5. Belangenafweging

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

6. Gevolgde procedure

Dit verkeersbesluit volgt de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpverkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van maandag 9 november 2015 en heeft vanaf 10 november 2015 tot en met 21 december 2015 ter inzage gelegen, binnen welke periode 189 zienswijzen zijn ontvangen. Er zijn daarnaast 5 zienswijzen buiten deze termijn ontvangen.



In de aan dit besluit gehechte Nota van antwoord (Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Aanpassing van de maximumsnelheid op delen van de autosnelwegen, d.d. 27 januari 2016) is ingegaan op de zienswijzen.

Sommige zienswijzen hebben aanleiding gegeven tot een aanpassing van het verkeersbesluit:

1. op het wegtraject A2 knooppunt Het Vonderen – Urmond geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur bij geopende spitsstroken op A2;
2. op het wegtraject A27 tussen km 10,0 en 13,0 in noordelijke richting en tussen km 13,4 en 10,5 in zuidelijke richting blijft de maximumsnelheid 120 km/h;
3. op het wegtraject A2 knooppunt Europaplein – Belgische grens wordt de kilometrering aangepast in km 264,4 (L) en km 263,6 (R)
4. de uiterlijke uitvoeringstermijn A79 knooppunt Kruisdonk – Heerlen centrum wordt 1 mei 2018

Deze wijzigingen zijn in de bij dit besluit behorende tabel (zie bijlage bij dit besluit) opgenomen.

Verder is overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg gepleegd met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, die kan instemmen met de maatregel.

Het onderhavige verkeersbesluit wordt geplaatst in de Staatscourant van 4 februari 2016. Van de bekendmaking wordt schriftelijk mededeling gedaan aan diegenen die hun zienswijze op het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht. Het verkeersbesluit, de Nota van Antwoord op zienswijzen en relevante achtergrondrapporten worden op een aantal locaties van Rijkswaterstaat ter inzage gelegd alsook digitaal aangeboden via www.platformparticipatie.nl.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

namens deze,

De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,

mr. ing. J.H. Dronkers

MEDEDELINGEN

Inzien stukken

Het verkeersbesluit met bijhorende documenten ligt vanaf 5 februari 2016 gedurende zes weken ter inzage op de volgende kantoren van Rijkswaterstaat op werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 16.00 uur. Bij het binnenkomen van een gebouw van Rijkswaterstaat wordt u gevraagd zich te legitimeren.

Midden-Nederland, Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht

Noord-Nederland, Zuidersingel 3, 8911 AV Leeuwarden;

Oost-Nederland, Eusebiusbuitensingel 66, 6828 HZ Arnhem;

West-Nederland-Noord, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem;

West-Nederland-Zuid, Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam;

Zuid-Nederland, Avenue Ceramique 125, 6221 KV Maastricht

Zuid-Nederland, Zuidwal 58, 5211 JK 's-Hertogenbosch;

Zee en Delta, Poelendaelesingel 18, 4335 JA Middelburg.

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

Beroep

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

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

- a. de naam en adres van de indiener;



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

Digitaal beroep

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

Voorlopige voorziening

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

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

Nadere informatie

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