



## Verhoging van de maximumsnelheid op autosnelweg A20 Prins Alexander - Moordrecht

### *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 het onderhavige traject van de A20 geldt nu een maximumsnelheid 120 km/h.

Nieuw uitgevoerd onderzoek naar de omgevingseffecten (geluid, lucht, natuur en verkeersveiligheid) heeft uitgewezen dat het niet langer noodzakelijk is deze uitzonderingen op de algemene maximumsnelheid van 130 km/h te handhaven. Hieronder wordt in paragraaf 3 aangegeven dat de omgevingseffecten door de verhogingen van de maximumsnelheid op deze wegtrajecten naar 130 km/h geen belemmering vormen.

#### **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 'Rapport WVL001-09-09fe Akoestisch onderzoek 130 km/h – A20 Prins Alexander - Moordrecht [22 mei 2015, dBvision] verschenen, welke is in te zien of te downloaden via [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

##### *Algemeen*

Voor het onderdeel geluid wordt uitgegaan van het wettelijke regime van hoofdstuk 11 Wet milieubeheer (Wm). Hoofdstuk 11 Wm en onderliggende regelgeving is per 1 juli 2012 van kracht geworden. Met de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 Wm worden geluidproductieplafonds ingevoerd voor wegen in het beheer van het Rijk, die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart. De geluidproductieplafonds geven de geluidproductie aan die een rijksweg maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden van de weg gelegen referentiepunten. Het Rijk is, als beheerder van de rijksweg, verplicht om de geluidproductieplafonds na te leven. Indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds moet het Rijk bezien of ze kunnen worden nageleefd door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen of door het voeren van een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds.



## Geluidonderzoek

Uit akoestisch onderzoek, verricht door het adviesbureau dBvision in Utrecht, in opdracht van Rijkswaterstaat, en neergelegd in het rapport 'WVL001-09-09fe Akoestisch onderzoek 130 km/h – A20 Prins Alexander – Moordrecht' van 22 mei 2015, is gebleken dat de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h geen overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds met zich meebrengt op referentiepunten gelegen langs het onderzochte wegtraject. In de bijlagen bij het akoestisch onderzoek is het verschil tussen de geldende geluidproductieplafonds en de geluidproductie in 2015 (inclusief snelheidsverhoging) inzichtelijk gemaakt.

Op basis van het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid mogelijk is. Het hierboven aangeduide akoestisch onderzoek en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop conclusies zijn getrokken. Dit document is in te zien of te downloaden via [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

### 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/uur - Effecten luchtkwaliteit A20' [21 mei 2015, Tauw] verschenen, welke is in te zien of te downloaden via [www.platformparticipatie.nl](http://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 het betreffende wegtraject de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>) niet worden overschreden bij een maximumsnelheid van 130 km/h. Ook uit de onderzoeken naar de effecten op luchtkwaliteit blijkt dat met de snelheidsverhoging nog altijd 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 het uitgevoerde luchtonderzoeken wordt geconcludeerd dat de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid mogelijk is. Het hierboven aangeduide onderzoek met betrekking tot de luchtkwaliteit en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop conclusies zijn getrokken. Dit document is in te zien of te downloaden via [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

### 3.3. Natuur

#### 3.3.1 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (Ffw) is gericht op de bescherming van inheemse dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. 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, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid zijn hierbij potentieel relevante aspecten.

Gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van dit besluit en het ontbreken van piekgeluiden is er geen sprake van overtreding van het verbod op opzettelijk verontrusten of verstoring 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.

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

#### 3.3.2 Ecologische Hoofdstructuur

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.

### 3.3.3 Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) strekt tot bescherming van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden, alsmede Beschermden natuurmonumenten. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn 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 van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht.

De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden liggen op meer dan 10 km van het A20-traject. Gelet op die afstand, de geringe extra geluidbelasting en een zeer geringe extra uitstoot van stikstof door de verhoging van de maximumsnelheid, zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en Beschermden natuurmonumenten op voorhand uitgesloten.

### 3.4. 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 het in dit verkeersbesluit beschouwde wegtraject, 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 november 2011. Dit rapport is ook terug te vinden op [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

## 4. Belangenafweging

Gelet op het hiervoor onder 2 aangegeven beleid 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 het wegtraject als bedoeld in het dictum, de maximumsnelheid naar 130 km/h worden verhoogd.

## 5. Gevolgde procedure

Dit verkeersbesluit volgt de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpverkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van donderdag 18 juni 2015 en ligt ter inzage vanaf vrijdag 19 juni 2015. Belanghebbenden kunnen tot en met 31 juli 2015 zienswijzen indienen.

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

## BESLUIT

Door het verwijderen dan wel het plaatsen van de borden A1 en A2 van bijlage 1 van het RVV 1990, de maximumsnelheid te verhogen van 120 km/h naar 130 km/h op het volgende autosnelwegtraject:

- de A20 in beide richtingen tussen de aansluiting Prins Alexander (16), km. 39,6 (L) en km. 38,1 (R), tot de aansluiting Moordrecht (18), km. 45,4 (L en R) in de gemeenten Rotterdam, Capelle aan den IJssel en Zuidplas.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,*

*Namens deze,  
De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,  
mr. ing. J.H. Dronkers*

## Mededelingen



---

### *Inzien stukken*

Het ontwerp-verkeersbesluit met bijlagen ligt vanaf 19 juni 2015 ter inzage op het volgende kantoor 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.

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

Het ontwerp-verkeersbesluit met bijlagen kan ook worden gedownload via [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

### *Reageren*

Belanghebbenden kunnen vanaf 19 juni 2015 tot en met 31 juli 2015 schriftelijk of mondeling zienswijzen naar voren brengen omtrent het ontwerp-verkeersbesluit.

Uw schriftelijke reactie kunt u sturen naar:

Directie Participatie

Ontwerp-verkeersbesluit A20

Postbus 30316

2500 GH DEN HAAG.

Stichtingen en verenigingen worden verzocht bij hun reactie een exemplaar van de statuten mee te zenden.

Mondeling kunt u reageren bij het Directie Participatie, telefoon 070-4568999.

De Directie Participatie bundelt alle reactie en stuurt deze naar de Minister van Infrastructuur en Milieu. Mede op basis van deze ingebrachte zienswijzen neemt de Minister een definitief besluit.

### *Nadere informatie*

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure 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](http://www.rijkswaterstaat.nl).