



Aan

Directeur-Generaal Rijkswaterstaat
ir. H. Prins
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Robert Smaak

6443

Datum

16 oktober 2001

Bijlage(n)

Ons kenmerk

DGP/VI/01/301

Uw kenmerk

Onderwerp

aanvulling opdracht SWAB-trajectnota's/MER

Geachte heer Prins,

Met mijn brief d.d. 13 juli 2000 (kenmerk DGP/VI/00/364) heb ik u opdracht gegeven voor het opstellen van trajectnota's/milieu-effectrapporten voor de negen zogenaamde SWAB-projecten. De richtlijnen waren daar bij gevoegd. Ten tijde van de totstandbrenging en vaststelling van deze richtlijnen was het NVVP nog volop in ontwikkeling. Om die reden kon op dat moment niet anders dan worden uitgegaan van SVV2-beleid. Daarbij echter is in de richtlijnen gesteld:

- dat besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP;
- dat de nota's hiertoe de relevante informatie moeten bevatten;
- dat een aanvulling op de richtlijnen zal worden vastgesteld indien het NVVP daartoe aanleiding geeft.

Gegeven het kabinetsstandpunt NVVP dat er thans ligt, is duidelijk dat de opdracht aan RWS op een aantal belangrijke punten herziening behoeft teneinde besluitvorming op basis van het NVVP mogelijk te maken. In het onderstaande ga ik op deze punten in.

Probleemstelling (richtlijnen hoofdstuk 2):

Het MER dient in de probleemstelling te beschrijven welke (bestaande en/of toekomstige) verkeers- en vervoersknelpunten er ontstaan uitgaande van de basiskwaliteit voor de bereikbaarheid zoals opgenomen in het kabinetsstandpunt NVVP: een trajectsnelheid van gemiddeld ten minste 60 km/uur gedurende het drukste uur.

Doel (richtlijnen hoofdstuk 2):

Voor wat betreft de doelstelling van het project geldt de bereikbaarheidsambitie zoals opgenomen in het kabinetsstandpunt NVVP: een trajectsnelheid van gemiddeld ten minste 60 km/uur gedurende het drukste uur van de dag.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 351 6768

Telefax +31 70 351 6411

**Verkeer en vervoer** (richtlijnen hoofdstuk 4):

- *Bij het presenteren van verkeerscijfers voor het jaar 2020 dient uitgegaan te worden van het maatregelenpakket dat behoort bij het NVVP.*
- *Per alternatief dient inzicht te worden gegeven in de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet door middel van gemiddelde trajectsnelheid en, eveneens in de vorm van gemiddelde trajectsnelheid, de effecten op de aansluitende wegvakken van het hoofdwegennet.*

Lucht (richtlijnen hoofdstuk 6):

- *Voor het onderwerp totale luchtemissies gaat het om het aangeven van de in de richtlijnen genoemde specifieke bijdragen, en om bespreking hiervan in relatie tot de landelijke doelstellingen uit het NMP en NVVP.*
- *Bij de presentatie van totale luchtemissies gaat het om de huidige situatie en de autonome ontwikkeling voor 2010 en 2020.*
- *Bij de presentatie van lokale luchtkwaliteit gaat het om de jaren 2010 en 2020. Voor de normen dient te worden uitgegaan van de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit (staatsblad 2001, no 269, 11 juni 2001). De consequenties van deze normen zijn toegelicht in mijn brief aan u met kenmerk DGP/VI/01/251*

Geluid (richtlijnen hoofdstuk 6):

- *De term geluidgehinderden kan uit de tekst en de tabel worden geschrapt. Er hoeft daarmee ook geen kwalitatieve indicatie gegeven te worden aan de hand van een deskundigenoordeel (zoals de tekst stelt). Wel moet de term "andere geluidsgevoelige bestemmingen" worden opgenomen, waarmee wordt bedoeld op de Wet geluidhinder artikel 87b, eerste lid onder e. t/m f. Dat geldt ook voor de tabel waarin de gegevens cijfermatig moeten worden gepresenteerd.*
- *De geluidsparagraaf begint met een opsomming van de aandachtspunten a t/m d. a wordt deels aangepast. De nieuwe integrale tekst luidt: "het geluidsbelast oppervlakte: door middel van contouren en hectaren dient het geluidsbelast oppervlakte tengevolge van het wegverkeer in kaart te worden gebracht. Allereerst zal het referentieniveau (bestaande situatie) bepaald worden en daarna zullen in stappen van 5 dB(A) de contouren van 50 tot 70 dB(A) worden weergegeven. Ook de gebieden voor dag- en verblijfsrecreatie vallen hieronder. Indien er sprake is van een specifieke status, zoals stiltegebieden/EHS-gebieden, zullen de contouren vanaf 40 dB(A) worden weergegeven. Ook wordt ter indicatie een beeld gegeven van het geluidsverloop over 24 uur op een aantal representatieve punten langs het studietraject". Ook moet er een 5^e punt (e) worden toegevoegd aan a t/m d. Deze luidt "grenswaarde: in 2010 wordt de grenswaarde van 70 dB(A) bij woningen niet meer overschreden Dat dient ook te gelden voor 90% van alle knelpunten boven de 65 dB(A) en 50% van alle knelpunten boven de 60 dB(A)".*
- *Bij Aanpak moet onder algemeen een 4^e punt worden toegevoegd. "In het MMA dient het effect van toepassing van de nieuwste generatie beproefde wegdekken te worden meegenomen". Van RWS wordt gevraagd om aan te geven wat zij ziet als een "voldoende beproefd wegdek".*

Tenslotte moet onder de kop Aandachtspunten één extra aspect worden toegevoegd: Het is de ambitie dat de akoestische kwaliteit in EHS-gebieden in 2010 niet is verslechterd ten opzichte van 2000.

Wellicht ten overvloede wijs ik erop dat bovenstaande wijziging niet impliceert dat er nu geluidberekeningen voor 2010 moeten worden uitgevoerd. In de berekeningen

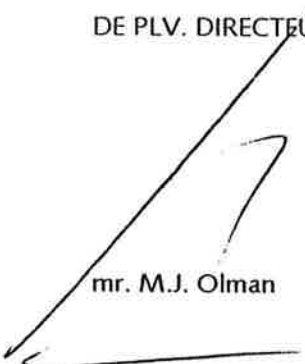


voor 2020 kan worden uitgegaan van een situatie waarbij in 2010 aan de doelstellingen wordt voldaan, waarbij vervolgens wordt aangegeven of dit in 2020 nog steeds het geval is. Referentie is de situatie 2000. Indien echter reeds berekeningen zijn ingezet voor een ander jaar dat als huidige situatie wordt gehanteerd, dan kunnen deze worden gehandhaafd.

Ik verzoek u bij de opstelling van de trajectnota's rekening te houden met deze aanpassingen en aan te geven welke plannings- en/of kostenaanpassingen hiervan het gevolg zijn.

Met vriendelijke groet,

DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,



mr. M.J. Olman