

## **Nota van Antwoord**

Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Verhoging van de maximumsnelheid op delen van de autosnelwegen A9 en A12.

Datum	3 juli 2015
Status	definitief

**Colofon**

Uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Datum 3 juli 2015  
Status definitief  
Versienummer 1.1



## **Inhoudsopgave**

**Inleiding en leeswijzer, 5**

**Zienswijzen en antwoorden, 7**

**Verklarende woordenlijst, 23**

## 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. 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". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht.

Op het onderhavige wegtraject van de A9 Beverwijk (8) – Akersloot (11) is de maximumsnelheid overdag nu 120 km/h en in de avond en nacht 130 km/h, op de A12 Reeuwijk (12) – De Meern (15) geldt een maximumsnelheid van 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. In het (ontwerp-)verkeersbesluit en bijgevoegde onderzoeksrapporten is aangegeven dat de omgevingseffecten voor de verhogingen van de maximumsnelheid op deze wegtrajecten naar 130 km/h geen belemmering vormen.

Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van donderdag 9 april 2015. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 10 april tot en met 22 mei 2015 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Participatie. Op het voornemen zijn 9 zienswijzen binnengekomen.

### *Belanghebbendetoets*

Het verkeersbesluit is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. 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, dat stelt dat een belanghebbende een bijzonder, individueel belang dient te hebben, dat zich in voldoende mate onderscheidt van anderen. Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Awb wordt onder een belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

Omwille van een transparante en informatieve aanpak, is ervoor gekozen om alle zienswijzen, voorzover tijdig ingediend, van een 'standpunt bevoegd gezag' te voorzien. Er zij op gewezen, dat insprekers rekening dienen te houden met het feit dat, in het geval men in beroep wil gaan bij de rechtbank, door de rechter ambtshalve wordt getoetst of men als belanghebbende kan worden aangemerkt en, zo dit niet het geval is, het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard en dus niet inhoudelijk wordt behandeld.

Van een dergelijk belang is volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State onder andere geen sprake indien

personen op gemiddeld meer dan 1 km van het wegvak woonachtig zijn waarop de zienswijze betrekking heeft.

*Leeswijzer*

In deze Nota van Antwoord zijn de zienswijzen die op het ontwerp-verkeersbesluit zijn ingediend en de antwoorden daarop ingedeeld per indiener.

Iedere zienswijze is door de Directie Participatie voorzien van een registratienummer, vanwege de bescherming van de privacy van de indieners.

Aan het einde van deze nota is een verklarende woordenlijst voor technische begrippen en afkortingen opgenomen.  
Vanwege uniformiteit met andere nota's is voor een indiener van een zienswijze verder als aanduiding de term 'inspreker' gehanteerd.

## 1 Zienswijzen en antwoorden

### Zienswijze 1

Betreft A12.

**Trek de snelheidsverhoging van de A12 aub door naar Gouda en maak het gedeelte Gouda - Den Haag ook permanent 130 (hier is straks sprake van 3 snelheidsregimes: 100, 120 en 130). Dan is er sprake van eenduidigheid. Dit maakt het wegbeeld een stuk overzichtelijker. Haal op dit gedeelte de 120 als maximumsnelheid eruit, dus 100 of 130.**

Reactie:

Het uitgangspunt van het maximumsnelhedenbeleid is 130 km/h, tenzij dit vanwege milieunormen of de verkeersveiligheid niet mogelijk is. Omdat een snelle wisseling van snelheidsregimes inderdaad onwenselijk is, wordt eens per half jaar bezien op welke wegtrajecten de maximumsnelheid –permanent dan wel dynamisch- verhoogd kan worden. Met name door het schoner en stiller worden van het autoverkeer zijn er steeds weer wegvakken die hiervoor in aanmerking komen. Op die manier wordt het gewenste consistente wegbeeld geleidelijk bereikt.

Voor het traject De Meern – Nootdorp (ca. 45 km) zal, bij uitvoering van dit verkeersbesluit de volgende situatie ontstaan:

De Meern (15) – Reeuwijk (12)	130 km/h
Reeuwijk (12) – Gouda (11)	120 km/h
Gouda (11) – kp Gouwe	120 km/h – 100 km/h bij open spitsstrook
Kp Gouwe – Nootdorp (5)	120 km/h – 130 km/h avond, nacht

Conform bovenstaande beleidslijn zal steeds worden bezien in hoeverre het mogelijk is om de maximumsnelheid te verhogen naar de reguliere 130 km/h.

### Zienswijze 2

Betreft A9 en A12.

**Op zich geen opmerking over de invoering van de 130 limiet op deze trajecten, wel over de toekomstige snelheidsovergangen zoals die straks gaan ontstaan. Beide trajecten hebben een uiteinde dat exact op de overspanning van de aansluiting ligt, op zich begrijpelijk in de procedure maar in de praktijk niet een logische plek voor de weggebruiker. Ervaring van inspreker is dat de wegbeheerder bij het plaatsen van de borden zich erg strikt houdt aan de in het verkeersbesluit opgenomen positie, en als men al om praktische redenen ervan afwijkt dit vrijwel altijd in de 'negatieve' richting is wat in deze gevallen niet echt goed uitkomt. Suggestie van inspreker is dan ook om in het besluit de exacte positie zo op te nemen dat deze overeenkomt met de situatie ter plekke:**

**Inspreker illustreert de zienswijze met een aantal foto's van de situatie ter plekke.**

**Samengevat is het voorstel van inspreker om de exacte plaatsbepalingen in het verkeersbesluit in ieder geval zo te preciseren zodat deze goed aansluiten bij de situatie ter plekke:**

**de A9 in beide richtingen tussen de aansluiting Beverwijk (8), km. 53,7 tot de aansluiting Akersloot (11), km. 62,9 in de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Castricum**

**de A12 in beide richtingen tussen de aansluiting Reeuwijk (12), km. 32,6 (L) en 33,0 (R) tot aansluiting De Meern (15), km. 55,0 (L) en km. 54,7 (R) in de gemeenten Bodegraven-Reeuwijk, Woerden en Utrecht**

**Mocht het mogelijk zijn om op de A12 de situatie van september 2012 te formaliseren en het nieuwe traject aan te laten sluiten op het nieuwe begin van de spitsstrook dan zou dit de ideale situatie zijn. Inspreker begrijpt dat dit wellicht voor nu een brug te ver is maar wellicht is er toch al een deel van deze verbeteringen mogelijk nu:**

**de A9 in beide richtingen tussen de aansluiting Beverwijk (8), km. 53,7 tot de aansluiting Akersloot (11), km. 62,9 in de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Castricum**

**de A12 in beide richtingen tussen de aansluiting Reeuwijk (12), km. 30,0 (L) en 28,9 (R) tot aansluiting De Meern (15), km. 56,3 (L) en km. 54,7 (R) in de gemeenten Bodegraven-Reeuwijk, Woerden en Utrecht**

Reactie:

Dank voor uw gedetailleerde zienswijze.

Bij het uitvoeren van het verkeersbesluit wordt, in overleg met de aannemer, steeds gekeken naar de optimale plaats van de verkeersborden. Deze is onder meer afhankelijk van de aanwezigheid van obstakels die de zichtbaarheid van de bebording zouden kunnen belemmeren, maar ook de technische mogelijkheden voor de plaatsing spelen een rol.

Inderdaad is gebleken dat het startpunt van de 130 km/h ter hoogte van km 55,0 (L) bij De Meern zich bevindt ter plaatse van een weefvak. Teneinde de snelheidsverhoging niet ter plaatse van dit weefvak te doen ingaan, wordt thans overwogen km 55,0 (L) te verschuiven naar km 54,3 (L). Bij km 56,3 zou de overgang midden in datzelfde zwaar belaste weefvak komen te liggen

Verder zal ik uw suggesties zeker bestuderen en waar nodig gebruiken om de exacte locatie van de borden te bepalen.

### **Zienswijze 3** **Betreft A12.**

**Inspreker gaat graag in op de voorgenomen snelheidsverhoging naar permanent 130 km/h op de A12 ten westen van De Meern.**

**Inspreker stelt voorop dat de voorgestelde maatregel een positieve ontwikkeling is, maar begrijpt niet waarom de verhoging slechts tot de aansluiting Reeuwijk wordt voorgesteld. In het kader van een eenduidiger snelheidsbeeld lijkt het inspreker wenselijker als de permanente maximumsnelheid van 130 km/h tot aan het knooppunt Gouwe, of op zijn minst tot de aansluiting Gouda kan worden doorgetrokken. In het huidige voorstel ontstaat een korte zone (ongeveer 6 km) met permanent 120 km/h tussen het knooppunt Gouwe en de aansluiting Reeuwijk.**



**De enige reden die inspreker daarvoor in de voor inspreker eenvoudig toegankelijke documenten heeft kunnen ontdekken, is een overschrijding van de luchtkwaliteit ter hoogte van het Gouwe-Aquaduct. Inspreker is er echter van overtuigd dat deze overschrijding niet of nauwelijks gerelateerd is aan welke maximumsnelheid dan ook, maar met name veroorzaakt wordt door de congestie die ontstaat door de weefproblemen en de (te) beperkte capaciteit van de A20 richting Rotterdam.**

**Deze congestie zal echter met de voltooiing van de extra Gouwekruising (voorzien voor eind 2016) aanzienlijk verminderen, daar het weefconflict tussen de verkeersstromen Gouda-Zoetermeer vv. en Bodegraven-Moordrecht vv. door deze nieuwe wegverbinding verdwijnt. Er is dan dus geen enkel bezwaar meer voor een limiet van 130 km/h.**

**Samenvattend: wat inspreker betreft wordt het wegvak waarop de snelheid van 130 km/h gaat gelden in westelijke richting voor beide rijrichtingen tot ongeveer km 27 verlengd, om aldaar aan te sluiten op het volgende langere gebied met een uniform snelhedenregime (Nootdorp-Gouwe) waar (bij gesloten spitsstrook) reeds een limiet van 130 km/h geldt tussen 19h en 6h.**

Reactie:

Het uitgangspunt van het maximumsnelhedenbeleid is 130 km/h, tenzij dit vanwege milieunormen of de verkeersveiligheid niet mogelijk is. Omdat een snelle wisseling van snelheidsregimes inderdaad onwenselijk is, wordt eens per half jaar bezien op welke wegtrajecten de maximumsnelheid –permanent dan wel dynamisch- verhoogd kan worden. Met name door het schoner en stiller worden van het autoverkeer zijn er steeds weer wegvakken die hiervoor in aanmerking komen. Op die manier wordt het gewenste consistente wegbeeld geleidelijk bereikt.

Voor het traject De Meern – Nootdorp (ca. 45 km) zal, bij uitvoering van dit verkeersbesluit de volgende situatie ontstaan:

De Meern (15) – Reeuwijk (12)	130 km/h
Reeuwijk (12) – Gouda (11)	120 km/h
Gouda (11) – kp Gouwe	120 km/h – 100 km/h bij open spitsstrook
Kp Gouwe – Nootdorp (5)	120 km/h – 130 km/h avond, nacht

De huidige situatie biedt geen mogelijkheden om de maximumsnelheid op het wegtraject knooppunt Gouwe – aansluiting Reeuwijk aan te passen. Conform bovenstaande beleidslijn zal steeds worden bezien in hoeverre het mogelijk is om de maximumsnelheid te verhogen naar de reguliere 130 km/h. De realisatie en openstelling van de extra Gouwekruising kan een goede aanleiding zijn om opnieuw te bezien of op dit traject de maximumsnelheid kan worden aangepast.

**Zienswijze 4**  
**Betreft A12.**

**Toen inspreker het nieuws las over de snelheidsverhoging A12 naar 130km/u bij De Meern was hij echt met stomheid geslagen. Inspreker heeft geprobeerd e.e.a. op een rij te zetten waarom.**

**1-**  
**Na jaren van gesteggel komt er eindelijk een verlenging van de ooit beloofde geluidswal, maar wel een lagere dan de bestaande dus minder effectief en bouwplan hopelijk 2016.**  
**<https://www.provincie-utrecht.nl/actueel/nieuwsberichten/@296273/hoorzitting/>**

**2-**  
**Inspreker kan uiteraard niet een direct verband leggen tussen het hoge aantal miskramen en/of baby's met een aangeboren afwijking en de hoeveelheid fijnstof maar het is hier toch echt wel duidelijk zichtbaar en merkbaar (Zie foto kozijnen). Dit wordt misschien niet zo veel meer bij de snelheidsverhoging naar 130km/u maar deze is volgens inspreker nu al te hoog.**

**3-**  
**Wat zeer belangrijk is wat betreft de fijnstof en geluidsoverlast is de windrichting. Ongeveer 80% v/h jaar komt in NL de wind vanuit het westen en dus brengt deze wind behalve fijnstof ook het verkeerslawaaï richting onze wijk met zich mee. Een normaal gesprek in de achtertuin is bij westenwind onmogelijk. Inspreker zet ook grote vraagtekens bij het feit dat wanneer er metingen worden verricht of er altijd gekeken wordt naar die windrichting.**  
**<https://www.google.nl/maps/place/Zeedistel+70,+3453+TH+Utrecht/@52.0867616,4.9791209,14z/data=!4m2!3m1!1s0x47c67aa16668431b:0xe5f75fd756a0096b?hl=nl>**

**Nog een nare bijkomstigheid voor deze wijk is het feit dat we hier op een kruising wonen van aan- en uitvliegroutes wonen van Schiphol (zie foto) dus vliegtuiglawaaï komt er ook nog eens extra bij, vooral zomers!**

**4-**  
**Tot slot wil inspreker deze reactie eindigen met het verzoek om nog eens kritisch naar dit besluit te kijken omdat inspreker echt vindt dat deze beslissing de omgekeerde wereld is. Wanneer bijvoorbeeld de geluidswal uiteindelijk verlengd wordt en de snelheid niet verhoogd maar juist verlaagd wordt naar 100 km/u vanaf Woerden richting Utrecht dan komt dit de leefbaarheid in de wijk zeker ten goede.**

Reactie

**1-**  
**Het Inpassingsplan voor de geluidwal bij wijk Veldhuizen valt onder het bevoegd gezag van Provincie Utrecht en gemeente Utrecht en is op dit moment in procedure. De voorgenomen geluidswal langs de A12 bij Veldhuizen zal de geluidssituatie ten opzichte van de huidige situatie verbeteren, een en ander ter afweging van het bevoegd gezag, in dit geval de Provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. Deze afweging is niet aan Rijkswaterstaat.**

De voorgenomen wal houdt ook rekening met groei van de geluidsproductie van de A12, door binnen de uitgangspunten van het Inpassingsplan rekening te houden met de toegestane opgevulde GPP's uit het geluidregister.

Voor de A12 zal op basis van het voorgenomen verkeersbesluit bij monitoring over het jaar 2015 ook de 130 km/h worden meeberekend. Het bij voorliggend ontwerp-verkeersbesluit bijgevoegde geluidrapport laat ter hoogte van de wijk Veldhuizen een ruimte van 1,0-1,3 dB onder de GPP's zien uitgaande van de verkeersprognose 2015 én de invoering van 130 km/h. De verhoging van de maximumsnelheid van 120 naar 130 km/h betekent hier een geluidstoename van ca. 0,2 dB, een niet met het oor waarneembare toename (pas vanaf 1 dB merkbaar).

Graag verwijs ik inspreker ook naar:

[http://www.rws.nl/wegen/natuur\\_en\\_milieu/geluid\\_rond\\_snelwegen\\_nederland/](http://www.rws.nl/wegen/natuur_en_milieu/geluid_rond_snelwegen_nederland/) voor handige informatie over geluid en onze informatiebrochure 'Geluid langs snelwegen'.

2-

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Dat komt onder meer doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continue vernieuwt, wordt het verkeer dus schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen.

De normen voor fijn stof zijn vastgelegd in de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit. Uit het onderzoek bij het besluit - Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - Effecten op luchtkwaliteit A9 en A12' [maart 2015, Tauw] - blijkt dat de waarden voor fijn stof ruim onder deze grenswaarden blijven.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

3-

Bij luchtkwaliteit worden de (tienjarig) gemiddelde meteorologische gegevens gebruikt bij berekeningen voor toekomstige situaties. De heersende windrichting wordt zo meegenomen in de berekening. In geluidberekeningen schrijft het wettelijke reken- en meetvoorschrift voor dat moet worden uitgegaan van een uniforme windroos.

4-

De zienswijze heeft niet geleid tot een wijziging van het verkeersbesluit.

#### **Zienswijze 5**

#### **Betreft A12.**

**Hierbij benut inspreker de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen met betrekking tot het ontwerp-verkeersbesluit 'verhoging van de maximumsnelheid op delen van de autosnelwegen A9 en A12'.**

**1-**

**Bij het nemen van dit verkeersbesluit heeft u rekening gehouden met de permanente openstelling van de spitsstrook op de noordelijke rijbaan van de A12. Tegen dit besluit heeft inspreker bij de Rechtbank in Den Haag beroep ingesteld. Een afschrift van dit beroepschrift is bijgevoegd.**

**2-**

**Over de natuurtoets heeft inspreker de volgende opmerkingen. In de natuurtoets ontbreekt een kwantitatieve onderbouwing die aantoont dat de toename in stikstofdepositie (die in de tekst genoemd wordt) geen effecten tot gevolg heeft op wel stikstofgevoelige habitattypen in verder weg gelegen Natura2000-gebieden (bijvoorbeeld Nieuwkoopse Plassen). De onderbouwing is naar onze mening onvolledig.**

**3-**

**Verder is er geen kwantitatieve bepaling van de benodigde depositieruimte gedaan met het rekenmodel Aerius, dat wordt voorgeschreven binnen de PAS.**

**4-**

**Er is recente jurisprudentie van april dit jaar (ECLI:NL:RVS:2015:1063), die de altijd gehanteerde grens van 0,05 mol stikstofdepositie per ha per jaar ter discussie stelt. In dit arrest wordt gesteld dat zelfs effecten die onder de 0,05 mol stikstof/ha/j blijven, moeten worden onderbouwd met een passende beoordeling. Dat is bij dit project niet gedaan.**

**5-**

**Ten aanzien van luchtkwaliteit merkt inspreker het volgende op. Evenals bij het besluit om de spitsstrook permanent open te stellen is inspreker van mening dat de Minister onvoldoende aandacht heeft voor de effecten van de verhoging van de snelheid van 120 km/h naar 130 km/h.**

**Uit onderzoeken [b.v. World Health Organization Europe: Health effects of transport-related air pollution; 2005] is bekend dat langs drukke wegen bij gevoelige mensen meetbaar gezondheidseffecten optreden. Niet alleen piekconcentraties, maar vooral de langdurende blootstelling aan lagere concentraties leidt tot laag geboortegewicht, ademhalingsaandoeningen bij volwassenen, hart- en vaatziekten en voortijdige sterfte.**

**Volgens de Minister heeft de verhoging van de snelheid nauwelijks effect op de hoeveelheid, waardoor de emissies van het wegverkeer nauwelijks zullen wijzigen. De Minister heeft dan ook de verwachting dat het verkeersbesluit geen of nauwelijks effect heeft op de luchtkwaliteit. Deze stellingname heeft de Minister niet onderbouwd.**

**In de gemeente Bodegraven-Reeuwijk zijn er woningen op korte afstand langs de A12 aanwezig. De Minister heeft niet dan wel onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de verhoging van de snelheid voor het woon- en leefklimaat ter plaatse van deze woningen.**

Reactie:

**1-**

**Inspreker heeft met een beroepschrift van 13 januari 2015 beroep ingesteld tegen mijn besluit van 27 november 2014. Met dit verkeersbesluit heb ik de plusstrook op**

Rijksweg A12 Links op het traject Woerden-Gouda gewijzigd in een permanente rijstrook. Op 3 maart 2015 heb ik aangaande dit beroep een verweerschrift ingediend bij de rechtbank Den Haag, waarin ik verzoek het beroep van eiser ongegrond te verklaren.

Thans worden de voorbereidingen getroffen om het verkeersbesluit van 27 november ten uitvoer te brengen.

Gelet op bovenstaande is mijn standpunt dat er, bij het nemen van het onderhavige besluit tot verhoging van de maximumsnelheid, terecht is uitgegaan van de situatie dat het verkeersbesluit van 27 november 2014 is uitgevoerd.

2-

In de natuurtoets is aangegeven dat op voorhand effecten op de betreffende Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten. In die beoordeling zijn de bestaande achtergronddepositie en de afstand van de weg tot het Natura 2000-gebied (meer dan 4 km) betrokken. In het enkele ontbreken van berekeningen van stikstofdepositie op deze gebieden zie ik in redelijkheid dan ook geen aanleiding om verder onderzoek of alsnog berekeningen te doen op verder weg gelegen Natura 2000-gebieden in het kader van dit verkeersbesluit.

3-

Het PAS treedt per 1 juli 2015 in werking en is op dit moment niet van toepassing op het onderhavige verkeersbesluit. Zodra het PAS in werking treedt zal de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/uur onderdeel zijn van de berekende depositieruimte voor autonome groei. Met deze depositieruimte is in het ecologische oordeel van het PAS rekening gehouden.

Het verkeersbesluit is onder het PAS niet aangemerkt als een toestemmingsplichtig besluit. Gelet hierop wordt er geen ontwikkelingsruimte toebedeeld en bestaat er ook geen verplichting om de omvang van ontwikkelingsruimte te berekenen met Aeries calculator.

4-

De regelgeving verplicht niet tot het opstellen van een passende beoordeling in het kader van een verkeersbesluit. In het ontwerp-verkeersbesluit is wel aan het belang van de Natuurbeschermingswet 1998 getoetst. Uit deze toetsing blijkt dat (significante) effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten. De effecten kunnen op voorhand worden uitgesloten omdat de foerageergebieden niet gevoelig zijn voor stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (Vogelrichtlijngebied). Gezien de substantieel grote afstand van de A12 tot de Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (meer dan 4 km) en de bestaande achtergronddepositie, zijn daarnaast effecten op het betreffende Natura 2000-gebied op voorhand uit te sluiten.

5-

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Dat komt onder meer doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continue vernieuwt, wordt het verkeer dus schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen.

De normen voor luchtkwaliteit zijn vastgelegd in de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit. Uit het onderzoek bij het besluit - Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - Effecten op luchtkwaliteit A9 en A12' [maart 2015, Tauw] - blijkt dat de waarden voor de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide NO<sub>2</sub> en fijn stof PM<sub>10</sub> ruim onder deze grenswaarden blijven. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

De zienswijze heeft niet geleid tot een wijziging van het verkeersbesluit.

### **Zienswijze 6** **Betreft A12.**

**Het milieu van de zuidelijk gelegen woonwijken in Woerden en Harmelen wordt voor een belangrijk deel bepaald door de invloed van de rijksweg A12. Iedere toename in geluid en uitstoot, hoe gering ook, heeft hier effect op. Ook onder wettelijke normen treden gezondheidseffecten op. Uw voornemen tot snelheidsverhoging op de A12 zal geen overschrijdingen van wettelijke normen tot gevolg hebben, maar wel een verslechtering van de kwaliteit wat betreft lucht en geluid voor bewoners van Woerden en Harmelen. Ontwikkelingen zoals ingebruikname van de spitsstrook en verhogen van de verkeerssnelheid zorgen voor een essentiële achteruitgang van de kwaliteit en daarmee voor negatieve gezondheidseffecten.**

**1- Zoals uit bovenstaande blijkt, maakt inspreker zich zorgen over de effecten van uw voornemen om de snelheid te verhogen op de A12. Inspreker verzoekt u om invulling te geven aan het 'stand-still' beginsel, een algemeen aanvaard uitgangspunt om af te zien van ingrepen die een negatief effect hebben op het milieu en de leefomgeving.**

**2- Gezien de te verwachten negatieve gezondheidseffecten verzoekt inspreker u de voorgenomen snelheidsverhoging te annuleren.**

Reactie:

1- Uit het akoestisch onderzoek - Akoestisch onderzoek op referentiepunten snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2015 [maart 2015, DGMR] - blijkt dat de geluidproductie door het verkeer op de A12 met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur in 2015 voor alle referentiepunten langs het onderhavige traject beneden het geluidproductieplafond ligt. De geluidproductie is 0,7 tot 1,7 dB lager dan het plafond. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer met betrekking tot geluidhinder. Ten overvloede merk ik op dat het akoestisch effect van het verkeersbesluit zeer beperkt is. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de geluidproductie in 2015 met de vastgestelde maximumsnelheid van 130 km/uur gedurende het gehele etmaal slechts tot 0,3 dB hoger ligt dan met de voorheen geldende maximumsnelheid van 120 km/uur.

De geringe extra geluidproductie als gevolg van de snelheidsverhoging zorgt er voor dat er iets minder verkeerstoename mogelijk is, bij de geldende geluidproductieplafonds. Dit betekent dat Rijkswaterstaat bij een toekomstige verkeerstoename mogelijk op een iets eerder moment maatregelen in onderzoek zal moeten nemen om binnen de geldende geluidproductieplafonds te kunnen blijven. Uitgangspunt blijft echter dat die geluidproductieplafonds niet zullen worden overschreden.

Uit het onderzoek bij het besluit - Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - Effecten op luchtkwaliteit A9 en A12' [maart 2015, Tauw] - blijkt dat de waarden voor de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide NO<sub>2</sub> en fijn stof PM<sub>10</sub> ruim onder deze grenswaarden blijven.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor geluidhinder en luchtkwaliteit is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

De maximumsnelheid van 130 km/uur is vastgelegd in artikel 21, aanhef en onder a, van het RVV 1990. Bij de invoering is expliciet overwogen dat een lagere maximumsnelheid alleen aan de orde is wanneer dat uit een oogpunt van milieu (geluidhinder, luchtkwaliteit, natuurbescherming) of verkeersveiligheid vereist is. Zie de Nota van Toelichting bij het besluit van 2 juli 2012 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1994, Stb. 2012, 374, blz. 4. Ten aanzien van het onderhavige traject van de A12 is er vanuit een oogpunt van milieu of verkeersveiligheid geen noodzaak voor een lagere maximumsnelheid.

Vanwege de vrees voor verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidssituatie wil inspreker toepassing van het 'stand still-beginsel'. Dit beginsel houdt in dat iedere verhoging van milieuhinder moet leiden tot het afzien van maatregelen die een negatief effect hebben op het milieu. Dit beginsel is zeker niet algemeen aanvaard. Het verkeersbesluit zal niet leiden tot overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Deze grenswaarden zijn ontleend aan Europese luchtkwaliteitsrichtlijnen. In artikel 5.6, eerste lid van de Wet milieubeheer is de stand still-bepaling van artikel 5.2, derde lid van de Wet milieubeheer uitgesloten. Ook uit Europese regelgeving (i.c. de Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa [2008/50/EG; Pb EG L 152]) vloeit geen stand still-bepaling voort in de zin van een algeheel verbod op verslechtering.

2-  
Zoals onder 1 gesteld is het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor geluidhinder en luchtkwaliteit een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

De zienswijze heeft niet geleid tot een wijziging van het verkeersbesluit.

## **Zienswijze 7**

**Betreft A12.**

**1-**

**In het algemeen geldt dat een verhoging van de maximumsnelheid leidt tot een toename van emissies. Het betreft o.a. luchtkwaliteit, geluidbelasting en energiegebruik/CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het kost Nederland en de stad Utrecht reeds heel veel moeite om te voldoen aan de EU-normen voor NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub>. Het gaat niet alleen om het halen van de EU-norm, maar ook om een zo laag mogelijke achtergrondconcentratie om de gezondheid van inwoners zo min mogelijk te schaden.**

**De geluidbelasting zal eveneens met ca. 0,2 dB toenemen. De A12 ter hoogte van de aansluiting De Meern grenst direct aan een woongebied. Inspreker is van mening dat de omgevingseffecten van deze verhoging van de maximumsnelheid ongewenst zijn en schadelijk voor de gezondheid van de inwoners van dit woongebied.**

**2-**

**Het Rijk heeft ook de doelstelling om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Het is dan vreemd om als Rijk anderszins de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verhogen. In het nieuwe programma Beter Benutten Vervolg werkt het Rijk en Midden Nederland ook samen met de U15-bedrijven om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun werknemers te verminderen.**

**3-**

**De verkeersveiligheid zal afnemen, omdat er ten oosten van knooppunt Oudenrijn veel weefbewegingen zijn en de maximumsnelheid op de parallelwegen 80 km/uur bedraagt. Samen met Rijkswaterstaat Utrecht en de provincie Utrecht heeft inspreker een mobiliteitsvisie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar ontwikkeld voor de Ring Utrecht en de aansluitende stedelijke hoofdwegen.**

**4-**

**De verwachting is dat door verhoging van de maximumsnelheid in een deel van de latente vraag zal worden voorzien, waardoor de verkeersdruk op de Ring Utrecht toeneemt. Dit is in strijd met onze gezamenlijke visie om de Ring goed te laten doorstromen. In diverse verkeersonderzoeken is geconstateerd dat er op de parallelwegen van de A12 tussen Oudenrijn en Lunetten tijdens drukke uren ernstige congestie kan ontstaan. Het is onwenselijk om de verkeersdruk op dit deel van de Ring te laten toenemen.**

**5-**

**Inspreker verzoekt u uw voorgenomen besluit de maximumsnelheid van 120 naar 130 km/uur op de A12 ten oosten van knooppunt Oudenrijn te verhogen niet tot uitvoering te brengen.**

Reactie:

**1-**

**Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor geluid- en luchtkwaliteit is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.**



Uit het onderzoek bij het besluit - Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - Effecten op luchtkwaliteit A9 en A12' [maart 2015, Tauw] - blijkt dat de waarden voor de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide NO<sub>2</sub> en fijn stof PM<sub>10</sub> ruim onder deze grenswaarden blijven.

De geluidproductie door het verkeer op de A12 blijft, ook na de snelheidsverhoging, nog ruim beneden de geldende geluidproductieplafonds.

De verhoging van de maximumsnelheid geldt tot iets ten oosten (ca. 700 m) van de aansluiting De Meern (halverwege Mauritspark). De maximumsnelheid gaat vervolgens weer terug naar 100 km/h richting knooppunt Oudenrijn. De afstand tussen rijksweg en woonwijk De Meern is ca. 230 m.

Het effect van de snelheidsverhoging in de geluidsproductie wordt getoetst aan de geluidproductieplafonds ter plaatse van de referentiepunten op 50 m afstand van de weg. Er wordt zolang er wordt voldaan aan de GPP's, zoals in dit geval, niet gerekend op woningniveau.

Het effect van ca. 0,2 dB is berekend op basis van de in het geluidregister opgenomen geluidswallen, die mogelijk in werkelijkheid intussen hoger en langer zijn geworden. In dat geval is de plaatselijke situatie in de wijken mogelijk iets anders (beter). Verder wordt nog opgemerkt dat een toename van 0,2 dB een niet met het oor waarneembare geluidstoename is (die wordt pas vanaf 1 dB merkbaar).

De geringe extra geluidproductie als gevolg van de snelheidsverhoging zorgt er voor dat er iets minder verkeerstoename mogelijk is, bij de geldende geluidproductieplafonds. Dit betekent dat Rijkswaterstaat bij een toekomstige verkeerstoename mogelijk op een iets eerder moment maatregelen in onderzoek zal moeten nemen om binnen de geldende geluidproductieplafonds te kunnen blijven. Uitgangspunt blijft echter dat die geluidproductieplafonds niet zullen worden overschreden.

2-

Ik houd vast aan de reductiedoelstelling CO<sub>2</sub> (-20%) zoals in het kabinet afgesproken. Maatregelen voor duurzame bereikbaarheid worden opgepakt of zijn in uitvoering (zoals bevorderen elektrisch rijden, scherpere normen voor uitstoot auto's, vraagbeïnvloeding door spits mijden, fietssnelwegen, synchromodaal vervoer, duurzame logistiek in de bouw, beter benutten, band op spanning). Daarnaast is het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) volgens het kabinet de beste manier om CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen.

De (geringe) extra hoeveelheid CO<sub>2</sub>-productie t.g.v. de verhoging van de maximumsnelheid past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO<sub>2</sub>. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ook met de snelheidsverhoging. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, zie [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl).

3-

Ik houd onverkort vast aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. Door de invoering van norm 130 km/u neemt de gemiddelde snelheid iets toe. Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen. Uit eerder onderzoek is geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen.

Het is inderdaad zo dat uit de literatuurstudie van de TU Delft blijkt dat er een mogelijke toename zou kunnen ontstaan van het aantal ongevallen. In deze studie wordt gesteld dat verhoging van de maximum snelheid mogelijk zou kunnen leiden tot een toename van het aantal ongevallen. Maar het is de vraag of dat ook leidt tot knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid op een specifiek wegtraject.

Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen. Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. Op basis van deze analyse investeer ik waar nodig in verbeteringen in het wegontwerp. Op wegen waar een verhoogd ongevalsrisico geldt, verminder ik dit risico door de infrastructuur verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verlengen van in/uitvoegstroken en weefvakken, het vergroten van de obstakelvrije ruimte en het afschermen van obstakels langs autosnelwegen. In het onderhavige traject zijn dergelijke maatregelen niet noodzakelijk.

Op het door u aangeduide traject ten oosten van knooppunt Oudenrijn blijft de maximum snelheid ongewijzigd (100 km/h op de hoofdrijbanen en 80 km/h op de parallelrijbanen). Er is derhalve geen reden om aan te nemen dat het ongevalsrisico op dit traject, door de maatregelen uit het verkeersbesluit, zal wijzigen.

Er is ook geen reden om aan te nemen dat de verkeersveiligheid ten oosten van knooppunt Oudenrijn zal afnemen ten gevolge van de beoogde snelheidsverhoging ten westen van dit knooppunt. Volledigheidshalve zij hier opgemerkt dat er ook ten westen van knooppunt Oudenrijn veel weefbewegingen zijn.

Na de inwerkingtreding van de beoogde snelheidsverhoging vanaf aansluiting De Meern zal de snelheid vanaf knooppunt Oudenrijn in westelijke richting gefaseerd oplopen van 80 km/h, naar 100 km/h, naar 130 km/h.

4-

Uit het onderzoek naar de effecten van invoering van 130 km/h op het hoofdwegennet (RWS-DVS, november 2011) blijkt dat de verkeersintensiteit, door de verhoging van de maximumsnelheid, landelijk op het hoofdwegennet met ca 1% toeneemt. Deze toename vindt vooral plaats op wegvakken waar de verhoging van maximumsnelheid wordt ingevoerd en dus niet op wegvakken waar de maximumsnelheid hetzelfde blijft.

Van grotere congestie, ten gevolge van de uitvoering van onderhavig verkeersbesluit, is daarom geen sprake.

5-

Ik neem aan dat hier bedoeld wordt de maximumsnelheid op het in het verkeersbesluit genoemde wegtraject A12 De Meern – Reeuwijk (dus niet ten oosten van Oudenrijn).

Gelet op de feiten dat met uitvoering van dit verkeersbesluit:

- voldaan wordt aan alle relevante normen t.a.v. geluid en lucht;
- er op de door inspreker bedoelde wegtrajecten geen negatieve effecten op de verkeersveiligheid te verwachten zijn;

zal de zienswijze niet leiden tot een wijziging van het verkeersbesluit.

**Zienswijze 8**  
**Betreft A12.**

Provinciale Staten van Utrecht hebben in hun vergadering van 18 mei 2015 een motie aangenomen over uw voornemen de maximumsnelheid op rijksweg A12 tussen aansluiting Reeuwijk en De Meern in beide richtingen te verhogen van 120 naar 130 km/uur.

Inspreker hecht veel waarde aan een gezonde woon-, werk- en leefomgeving. Inspreker wil de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving voorkomen. Waar dat niet kan, wil inspreker de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving minimaliseren.

In dit kader werkt inspreker momenteel aan een inpassingsplan voor verlenging van de geluidwal langs de A12, onder andere ten behoeve van het verbeteren van de geluidkwaliteit van de wijk Veldhuizen in De Meern.

Het Rijk is, in overleg met de provincies en gemeenten, bezig met een grote ingreep in de wetgeving met betrekking tot de leefomgeving. De Ontwerp Omgevingswet heeft onder andere tot doel om gezondheid en veiligheid meer centraal te stellen in de integrale afwegingen en keuzes die gemaakt worden. Bekend is dat ook onder de wettelijke normen gezondheidseffecten kunnen optreden.

1- Uw voornemen tot snelheidsverhoging op de A12 zal geen overschrijdingen van wettelijke normen tot gevolg hebben, maar wel een verslechtering van de kwaliteit wat betreft lucht en geluid. Hierbij wordt opgemerkt dat vrijwel alle maatregelen en ontwikkelingen die plaatsvinden in de fysieke leefomgeving lokaal maar een beperkte verslechtering zullen opleveren. Dergelijke ontwikkelingen samen zorgen echter voor een essentiële achteruitgang van de kwaliteit en daarmee voor substantiële negatieve gezondheidseffecten.

2- Uw voornemen zal de geluidkwaliteit negatief beïnvloeden. Een snelheidsverhoging van 120 naar 130 km/uur beïnvloedt de geluidkwaliteit negatief met een extra belasting van circa 0,3 dB.

3- Voor de luchtkwaliteit betekent de snelheidsverhoging een extra bijdrage van circa 5% vanaf de weg aan de luchtverontreiniging op voor fijn stof en meer dan 20% voor het meer verkeersgerelateerde NO<sub>2</sub>.

4- Ook de CO<sub>2</sub> uitstoot en de uitstoot van roet worden verhoogd door deze snelheidsverhoging.

5- Zoals uit voorgaande blijkt, maakt inspreker zich zorgen over de nadelige effecten van de voorgenomen snelheidsverhoging op de leefbaarheid en gezondheid van de (inwoners van de) provincie Utrecht en verzoekt inspreker U om dit zwaar mee te wegen in het definitieve verkeersbesluit.

Reactie:

1-

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor geluid- en luchtkwaliteit is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

De uitgevoerde onderzoeken voor dit verkeersbesluit hebben uitgewezen dat de normen voor luchtkwaliteit niet zullen worden overschreden, en dat de geluidproductie door het verkeer op de A12 niet boven het niveau komt wat nu reeds is toegestaan. Ook na de snelheidsverhoging blijft de geluidproductie immers nog ruim beneden de geldende geluidproductieplafonds.

2-

De uitgevoerde onderzoeken hebben uitgewezen dat de geluidproductie door het verkeer op de A12 ook na de snelheidsverhoging nog ruim beneden de geldende geluidproductieplafonds blijft.

De geringe extra geluidproductie als gevolg van de snelheidsverhoging zorgt er voor dat er iets minder verkeerstoename mogelijk is, bij de geldende geluidproductieplafonds. Dit betekent dat Rijkswaterstaat bij een toekomstige verkeerstoename mogelijk op een iets eerder moment maatregelen in onderzoek zal moeten nemen om binnen de geldende geluidproductieplafonds te kunnen blijven. Uitgangspunt blijft echter dat die geluidproductieplafonds niet zullen worden overschreden.

3-

Het is evident dat de verhoging van de snelheid leidt tot een kleine toename van NO<sub>2</sub> en fijn stof. Het is mij echter onbekend op welke cijfermatige gegevens de inspreker zich baseert. Uit het onderzoek bij het besluit - Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - Effecten op luchtkwaliteit A9 en A12' [maart 2015, Tauw] - blijkt in ieder geval geen toename van 5% voor fijn stof en 20% voor NO<sub>2</sub> vanwege de verhoging van de snelheid.

Bij de gerapporteerde (bijna) knelpunten langs de A12 bedraagt de toename voor NO<sub>2</sub> maximaal 5%. Uit dit rapport blijkt dat de waarden voor NO<sub>2</sub> en fijn stof ruim onder de grenswaarden blijven.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

4-

Ik houd vast aan de reductiedoelstelling CO<sub>2</sub> (-20%) zoals in het kabinet afgesproken. Maatregelen voor duurzame bereikbaarheid worden opgepakt of zijn in uitvoering (zoals bevorderen elektrisch rijden, scherpere normen voor uitstoot auto's, vraagbeïnvloeding door spits mijden, fietssnelwegen, synchromodaal vervoer, duurzame logistiek in de bouw, beter benutten, band op spanning). Daarnaast is het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) volgens het kabinet de beste manier om CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen.

De (geringe) extra hoeveelheid CO<sub>2</sub>-productie t.g.v. de verhoging van de maximumsnelheid past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO<sub>2</sub>. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ook met de snelheidsverhoging. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, zie [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl).

Roet is samengesteld uit een zeer groot aantal vaste organische verbindingen die ontstaan tijdens het verbrandingsproces. De roetvormige verontreiniging maakt deel uit van fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). Voor fijn stof gelden wettelijke grenswaarden waaraan getoetst wordt. In deze grenswaarden wordt impliciet rekening gehouden met de fractie roet. Maatregelen die voor fijn stof genomen worden zoals dieselroetkatalysatoren zijn net zo effectief voor roet als voor PM<sub>10</sub>.

5-

Ik heb bij het nemen van dit verkeersbesluit alle relevante criteria op afdoende wijze onderzocht en meegenomen in mijn afweging. Gelet op de feiten dat met uitvoering van dit verkeersbesluit:

- voldaan wordt aan alle relevante normen t.a.v. geluid en lucht;
- er op de bedoelde wegtrajecten geen negatieve effecten op de verkeersveiligheid te verwachten zijn;

zal de zienswijze niet leiden tot een wijziging van het verkeersbesluit.

### **Zienswijze 9**

**Betreft A12.**

**De woning van inspreker bevindt zich op goed hoorbare afstand van de A12.**

**Niet lang geleden is er al een extra rijbaan en een spitsstrook aan de A12 toegevoegd. Beide acties brachten een toename van de geluidsoverlast met zich mee die ieder afzonderlijk te gering om het voor mij de mogelijkheid te bieden daar bezwaar tegen te maken. Dit kwam vooral omdat beide wijzigingen als aparte procedures werden gepresenteerd.**

**Recentelijk is in verband met de aan te leggen zuidelijke randweg rondom Woerden al een hogere waarde door de Provincie Utrecht voor mijn woning bepaald. Momenteel begeeft de geluidsoverlast, na realisatie van de zuidelijke randweg zich tegen de maximaal toelaatbare geluidsoverlast (inclusief verhoging door de provincie) van een woning in het buitengebied.**

1-

**Naar inspreker begrijpt zal de geluidsoverlast door het verhogen van de maximumsnelheid op de A12 toenemen. Inspreker verzoekt u dit specifiek voor de woning van inspreker te onderzoeken en zo nodig een geluidsscherm aan te leggen om verdere overlast tot een minimum te beperken.**

2-

**Inspreker verzoekt u ook te bekijken of de salami-wijze van wijzigingen (spitsstrook, extra rijbaan en nu het verhogen van de maximum snelheid) alles bij elkaar de geluidsoverlast niet dusdanig verhoogd hebben dat dit voor de woning van inspreker eigenlijk niet meer toelaatbaar is.**

Reactie:

1-

Bij de inwerkingtreding van de Wet milieubeheer is de geluidproductie van de A12 ter hoogte van de woning van inspreker in de GPP's gebaseerd op - in westwaartse richting - de situatie van de weg als vastgelegd in het Tracébesluit A12 Gouda - Woerden (d.d. 2010) met een verkeersprognose voor 2020, en - in oostwaartse

richting- op basis van het Tracébesluit A12 Woerden - Oudenrijn (d.d. 2010), met een verkeersprognose voor 2021.

Rijkswaterstaat is verplicht om jaarlijks aan de hand van de hoeveelheid verkeer die het afgelopen jaar over de weg heeft gereden voor alle rijkswegen te controleren of het geluid van die wegen niet tot overschrijding van de GPP's leidt. In het najaar van 2014 is de eerste monitoringsrapportage (over het jaar 2013) gepubliceerd.

Zie: [http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/natuur\\_en\\_milieu/geluidregister/controle/](http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/natuur_en_milieu/geluidregister/controle/)

Uit die monitoring blijkt dat er zich in 2013 langs de A12 ter hoogte van woning van inspreker nog 1,1 tot 1,3 dB ruimte onder de GPP's bevindt voor toename van de geluidsproductie ten gevolge de A12.

Voor de A12 zal op basis van het voorgenomen verkeersbesluit bij monitoring over het jaar 2015 ook de 130 km/h worden meeberekend. Het bij voorliggend ontwerp-verkeersbesluit bijgevoegde geluidrapport laat een ruimte van 0,8-1,0 dB onder de GPP's zien uitgaande van de verkeersprognose 2015 én de invoering van 130 km/h. De verhoging van de maximumsnelheid van 120 naar 130 km/h zal hier leiden tot een toename van de geluidsproductie met ca. 0,2 – 0,3 dB, een niet met het oor waarneembare geluidstoename (pas vanaf 1 dB merkbaar).

Daarom is er, gelet op de resultaten van het geluidonderzoek, geen aanleiding tot het verrichten van nader geluidsonderzoek op woningniveau en ook niet voor de afweging van geluidbeperkende maatregelen.

2-

Er is voor deze verhoging van de maximumsnelheid onderzocht of de geldende geluidproductieplafonds zouden worden overschreden wanneer die wordt ingevoerd. Dat is in de buurt van de woning van inspreker (of enig andere woning) niet het geval.

Zoals in de reactie op voorgaande opmerking is toegelicht, geeft de huidige geluidwetgeving met de GPP's en de daarin vastgelegde grenswaarden een kader waarbinnen Rijkswaterstaat moet opereren.

Voor de A12 bij Woerden geldt een maximale geluidproductie (GPP) die is gebaseerd op - in westwaartse richting - de situatie van de weg als vastgelegd in het Tracébesluit A12 Gouda - Woerden (d.d. 2010) met een verkeersprognose voor 2020, en - in oostwaartse richting- op basis van het Tracébesluit A12 Woerden - Oudenrijn (d.d. 2010), met een verkeersprognose voor 2021.

De ruimte voor geluidproductie die daarin is opgenomen is het toetsingskader voor dit ontwerp-verkeersbesluit tot verhoging van de maximumsnelheid. In de vaststelling van dit toetsingskader, i.c. het geluidproductieplafond (GPP), zijn alle bekende factoren meegenomen, zoals eventueel volgende ontwikkelingen en uiteraard ook de autonome jaarlijkse verkeersontwikkeling. Dit wordt daarnaast ook nog jaarlijks gemonitord (naleving) en openbaar gemaakt.

De door inspreker opgesomde cumulatie van maatregelen (spitsstrook, permanente openstelling spitsstrook en het verhogen van de maximumsnelheid) hebben, bij elkaar genomen, nergens geleid tot een geluidproductie tot boven wettelijke normen (het GPP).

## Verklarende woordenlijst

AKOE	Aanpak van Kritische OntwerpElementen
BABW	Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
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 <sub>2</sub>	Kooldioxide, veroorzaakt onder meer klimaatverandering
Geluidsproductie	De berekende hoeveelheid geluid op een referentiepunt langs de weg (SWUNG)
Geluidsproductieplafond (GPP)	De toegestane geluidproductie op een referentiepunt (SWUNG)
Hoofdwegennet (HWN)	Alle rijkswegen
MER (milieueffectrapport)	Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van een voorgenomen project worden geïnventariseerd
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
NO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub>	Stikstofoxiden, veroorzaken onder meer verzuring
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Onderliggend weggennet (OWN)	Alle niet-rijkswegen
PM <sub>10</sub>	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer
PM <sub>2,5</sub>	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 <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> ).
RVV 1990	Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
SWUNG	Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid. Dit is een andere benaming voor de aanpassing van de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11, aangaande geluid.
Wab	Wegaanpassingsbesluit
Wm	Wet milieubeheer
Wvw	Wegenverkeerswet
ZOAB	Zeer Open Asphalt Beton