



## VERKEERSBESLUIT

---

Datum	29 november 2012
Nummer	SDG/NW2012/2122/133628
Onderwerp	Verkeersbesluit inhoudende het instellen van een dynamische maximumsnelheid in beide richtingen op het gedeelte van rijksweg 2 (A2) tussen Vinkeveen en Maarssen in de gemeenten Stichtse Vecht en Utrecht

---

## DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

### BESLUIT

Op het in beheer bij het Rijk zijnde traject van rijksweg 2 (A2), tussen km 44,0 (Vinkeveen) en km 56,8 (Maarssen) door plaatsing van borden A1 en A2 en onderborden van bijlage 1 bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en onder verwijdering van de hiermee strijdige borden, per 1 december 2012 gedurende de tijdsperiode tussen 06.00 uur en 19.00 uur in beide richtingen een maximumsnelheid van 100 km/h in te stellen. Gedurende de tijdsperiode tussen 19.00 uur en 06.00 uur is de generieke maximumsnelheid van 130 km/h van kracht.

Voor zover vanwege werkzaamheden (tijdelijk) een lagere snelheid dan 100 km/h geldt op het genoemde wegtraject, blijft deze lagere snelheid voor de duur van die werkzaamheden (tijdelijk) van kracht.

### 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 de plaatsing of verwijdering 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 (RVV 1990) is hier uitvoering aan gegeven. Het gewijzigde RVV 1990 is op 1 september 2012 in werking getreden.



Het uitgangspunt van het nieuwe snelhedenbeleid is: "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht. Hiermee wordt de reistijd bekort. Het nieuwe snelheidsregime sluit in de beleving van de weggebruiker beter aan bij de wegkarakteristieken; dit geldt zeker voor het betreffende weggedeelte van de A2. Op het bovengenoemd wegtraject is op basis van het Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen van december 2009 gedurende het gehele etmaal een maximumsnelheid van 100 km/h van kracht.

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 23 augustus 2012 (Tweede Kamer kamerstuk 32646 nr. 37) aangegeven dat voor bovengenoemd wegtraject de maximumsnelheid in de avondlijke en nachtelijke uren zal worden vastgesteld op 130 km/h, terwijl gedurende de dag de vigerende maximumsnelheid van 100 km/h gehandhaafd zal blijven.

### **3. Selectie wegtraject**

Op het in dit besluit vermelde wegtraject bleek het op grond van luchtkwaliteit niet mogelijk de snelheid te laten vallen onder het algemene snelheidsregime van permanent 130 km/h. Het betreffende weggedeelte is gelegen in de gemeenten Stichtse Vecht en Utrecht.

### **4. Onderzoek omgevingseffecten**

#### **4.1 Verkeersveiligheid**

Het huidig autosnelwegennet is, behoudens enkele snelwegen in 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 deze wegen de maximumsnelheid zonder bezwaar naar 130 km/h kan worden gebracht. Zie daarvoor het rapport "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging" d.d. november 2011.

#### **4.2 Luchtkwaliteit**

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 in de totale emissies steeds verder af. Echter, uit de kaartbeelden en de rapportage, opgesteld in het kader van het Milieuonderzoek Uitrol 130 km/uur, Fase 2 (Rijkswaterstaat, november 2011), volgt dat op het onderhavige wegtraject de grenswaarde voor de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) worden overschreden bij de invoering van een permanente maximumsnelheid van 130 km/h.

Uit de rapportage "Verhoging maximumsnelheid A2 Vinkeveen-Maarssen" (Rijkswaterstaat, d.d. 17 augustus 2012), opgesteld in het kader van het Milieuonderzoek Uitrol 130 km/uur, blijkt dat verhoging van de maximumsnelheid gedurende de avondlijke en nachtelijke uren slechts een beperkte invloed heeft op de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM10). Tevens kan uit de berekeningen geconcludeerd worden dat na invoering van een dynamische maximumsnelheid aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan.

De dynamische verhoging van de maximumsnelheid wordt verwerkt in de Monitoringstool, het landsdekkende rekenmodel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het NSL zijn alle projecten opgenomen die de luchtkwaliteit beïnvloeden alsmede de nationale, regionale en lokale maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Omdat jaarlijks met de Monitoringstool de verplichte NSL-monitoring wordt uitgevoerd, wordt gewaarborgd dat de grenswaarden tijdig en blijvend worden gehaald.



### **4.3 Geluid**

#### *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. Met de inwerkingtreding van Hoofdstuk 11 Wm zijn geluidproductieplafonds ingevoerd voor wegen in het beheer van het Rijk. 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 zal het Rijk moeten 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 DGMR, in opdracht van Rijkswaterstaat, en neergelegd in een rapport d.d. 27 augustus 2012, is gebleken dat de invoering van de maximumsnelheid van 130 km/h in de avond- en nachtperiode geen overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds met zich meebrengt op referentiepunten gelegen langs het traject. In de bijlagen bij het akoestisch onderzoek is het verschil tussen het geldende geluidproductieplafond en de geluidproductie in 2012 inzichtelijk gemaakt. Op de betreffende kaarten zijn de referentiepunten voorzien van de kleur groen of geel. Groen betekent dat de heersende geluidproductie in 2012 0,5 dB of meer onder de waarde van het geldende geluidproductieplafond ligt. Geel betekent dat de heersende geluidproductie tussen de 0,5 en 0,2 dB onder het geluidproductieplafond ligt. Overschrijding van geluidproductieplafonds (rood) of zeer dreigende overschrijding (oranje) komen op genoemd traject niet voor. Het akoestisch onderzoek bevat tevens een overzicht van het effect van de nieuwe maximumsnelheden op de geluidproductie.

Naar aanleiding van een aantal zienswijzen is de tabel 'intensiteiten 2012' in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek gecorrigeerd. In de tabel zijn de aantallen voertuigen in de verschillende categorieën verwisseld. Bij de geluidberekening is wel uitgegaan van de correcte verkeerscijfers. Tevens is gebleken dat in bijlage 5 van het akoestisch onderzoek enkele referentiepunten in de tabel ontbreken. Daarnaast werd verwezen naar "Tracébesluit A2 Holendrecht-Maarsse"; dit is gewijzigd in "Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarsse". De rapportage is op deze punten aangepast en deze aangepaste rapportage, rapport V.2012.0392.04.R006 d.d. 22 november 2012, wordt met het verkeersbesluit ter inzage gelegd. Overigens wijzigen de conclusies van het akoestisch onderzoek niet. Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de geluidproductieplafonds.

### **4.4 Natuur**

#### *4.4.1 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 ondermeer verbodsbepalingen met betrekking tot 'nieuwe activiteiten' die leiden tot aantasting, opzettelijk verontrusting of verstoring van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid zijn hierbij potentiële relevante aspecten.

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



#### *4.4.2 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 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 dynamische verlaging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten.

#### *4.4.3 Natuurbeschermingswet 1998*

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) strekt tot bescherming van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden, alsmede Beschermd natuurmonumenten. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en 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 bevatten daartoe ondermeer 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. Beschermd 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 het onderhavige wegtraject bevinden zich de navolgende natuurgebieden:

- Oeverlanden Gein (Beschermd natuurmonument);
- Oostelijke Vechtplassen A2 (Natura 2000);
- Schraallanden Utrecht (Beschermd natuurmonument).

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;
- Beschermd natuurmonumenten: schade voor het natuurschoon, voor de natuurwetenschappelijke betekenis van het Beschermd natuurmonument of voor dieren of planten in het Beschermd natuurmonument of die het Beschermd natuurmonument ontsieren.

Op basis van de uitgevoerde natuurtoetsen is geconcludeerd dat een dynamische verlaging van de snelheid naar 100 km/h gedurende de tijdsperiode tussen 06.00 uur en 19.00 uur en de rest van de dag een snelheid van 130 km/h mogelijk is. De uitgevoerde natuurtoetsen zelf, de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting op de op basis daarvan getrokken conclusies zijn in te zien of te downloaden via [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl).

Het ministerie van Economische Zaken (EZ) is eindverantwoordelijk voor bescherming van Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten. Om die reden hebben de voor de



beoogde maximumsnelheden uitgevoerde natuurtoetsen plaatsgevonden in afstemming met het ministerie van EZ.

### **5. 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, kan op het gedeelte van de A2 tussen Vinkeveen en Maarssen een dynamische maximumsnelheid worden ingevoerd.

### **6. Gevolgde procedure**

Het verkeersbesluit is voorbereid volgens de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpbesluit heeft van 8 september 2012 tot en met 19 oktober 2012<sup>1</sup> ter inzage gelegen, binnen welke periode 145 zienswijzen zijn ontvangen. In de aan dit besluit gehechte Nota van antwoord (Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit A2 Vinkeveen – Maarssen, d.d. 29 november 2012) is ingegaan op de zienswijzen. De zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het voorgenomen besluit.

Het ontwerpbesluit is voorgelegd aan het Korps Landelijke Politiediensten, welke dienst heeft aangegeven tegen de voorgestelde maatregel geen bezwaren te hebben.

De kennisgeving van het onderhavige verkeersbesluit wordt geplaatst in de Staatscourant van 30 november 2012 en een aantal (regionale) dagbladen. 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 en het aangepaste akoestisch onderzoek worden op een aantal locaties van Rijkswaterstaat ter inzage gelegd als ook digitaal aangeboden via [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl).

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU  
namens deze,  
de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat

mr. ing. J.H. Dronkers

---

<sup>1</sup> De bekendmaking van het ontwerp-verkeersbesluit A2 Vinkeveen-Maarssen is op 29 en 30 augustus jl. in meerdere lokale kranten gepubliceerd. Per abuis is de bekendmaking van het ontwerp-verkeersbesluit niet verschenen in de Staatscourant op 31 augustus 2012. Om die reden heeft alsnog publicatie in de Staatscourant van 7 september 2012 plaatsgevonden en is de procedure opnieuw gestart. Zienswijzen die gedurende de periode 31 augustus 2012 tot en met 19 oktober 2012 zijn ingediend, zijn in behandeling genomen.



## **MEDEDELINGEN**

### *Inzien stukken*

Het verkeersbesluit met bijlagen ligt gedurende zes weken, te weten van 30 november 2012 tot en met 11 januari 2013, ter inzage op de volgende kantoren van Rijkswaterstaat:

- Wegendistrict Utrecht van Dienst Utrecht, Papendorpseweg 101, 3528 BJ Utrecht
- Dienst Noord-Holland, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem.

Het verkeersbesluit alsmede de bijlagen kunnen ook worden gedownload via [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.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.