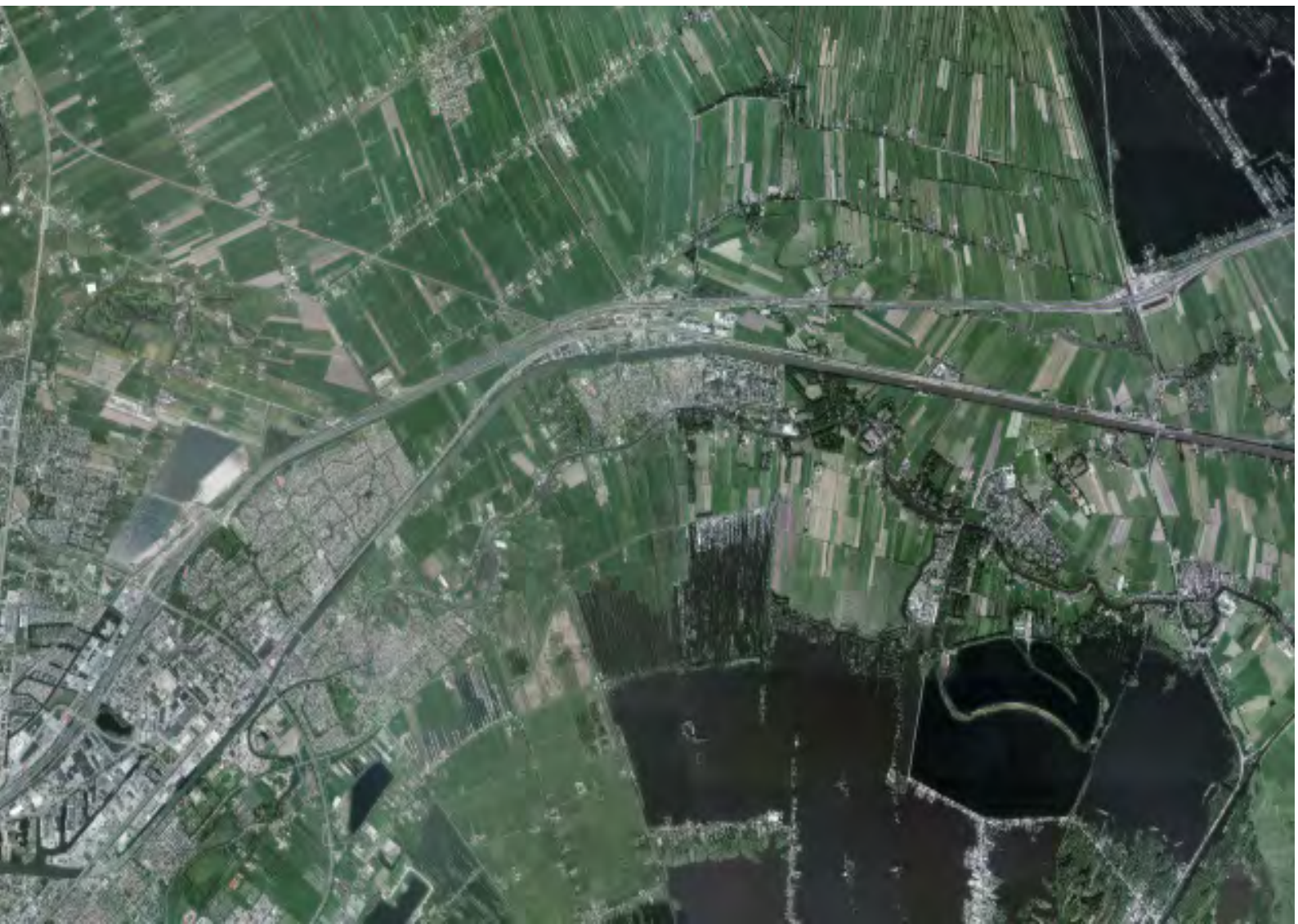




## Nota van Antwoord

**Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-  
verkeersbesluit A2 Vinkeveen-Maarssen**





## **Nota van Antwoord**

Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-  
verkeersbesluit A2 Vinkeveen - Maarsse

Datum        29 november 2012  
Status        DEFINITIEF

**Colofon**

Uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Datum 29 november 2012

Status DEFINITIEF

Versienummer 1.9



## **Inhoudsopgave**

**Inleiding en leeswijzer, 5**

**1. Zienswijzen m.b.t. procedure en afweging, 7**

**2. Zienswijzen m.b.t. geluid, 24**

**3. Zienswijzen m.b.t. lucht, 37**

**4. Zienswijzen m.b.t. gezondheid en milieu algemeen, 47**

**5. Zienswijzen m.b.t. natuur, 50**

**6. Zienswijzen m.b.t. veiligheid (inclusief vervoer gevaarlijke stoffen), 58**

**7. Zienswijzen m.b.t. overige thema's, 61**

**Verklarende woordenlijst, 65**

## Inleiding en leeswijzer

### *Inleiding*

Vanaf 1 september 2012 geldt door de wijziging van het 'Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990' standaard voor autosnelwegen in Nederland een maximumsnelheid van 130 km/h. Op een aantal wegen geldt op dit moment een daarvan afwijkend snelheidsregime.

Gebleken is dat op een deel van de rijksweg A2 tussen Vinkenveen en Maarssen, waar op dit moment nog maximaal 100 km/h mag worden gereden, het mogelijk is om een dynamisch snelheidsregime in te voeren.

Hiervoor is een ontwerp-verkeersbesluit ter visie gelegd waarin het volgende is opgenomen:

*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.*

Het verkeersbesluit houdt dus in dat overdag de huidige maximumsnelheid van 100 km/h, tijdens de hiervoor aangegeven tijdsperiode, gehandhaafd blijft. Buiten deze tijdsperiode, te weten tussen 19.00 uur en 6.00 uur, zal voortaan de generieke maximumsnelheid van 130 km/u van kracht zijn.

Het ontwerp van dit verkeersbesluit heeft van 8 september tot en met 19 oktober 2012 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij het Centrum Publieksparticipatie. Op het voornemen zijn 145 zienswijzen binnengekomen. In deze Nota van Antwoord zijn alle zienswijzen gecategoriseerd naar thema en voorzien van een antwoord.

### *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 bij 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. Insprekers dienen rekening 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. Los van deze rechterlijke toetsing is er omwille van een transparante en informatieve aanpak voor gekozen om alle zienswijzen, voorzover tijdig ingediend, van een 'standpunt bevoegd gezag' te voorzien.

#### *Leeswijzer*

In deze Nota van Antwoord zijn de zienswijzen die op het ontwerp-verkeersbesluit zijn ingediend aan de hand van een thematische indeling beantwoord. De volgende thema's zijn onderscheiden:

- procedure en afweging;
- geluid;
- lucht;
- gezondheid en milieu algemeen;
- natuur;
- veiligheid (inclusief vervoer gevaarlijke stoffen);
- overig.

Omdat in veel zienswijzen dezelfde algemene opmerkingen worden gemaakt zijn aan het begin van elk thema de veelvoorkomende zienswijzen samengevat weergegeven en van een antwoord voorzien. Deze zienswijzen zijn voor elk thema weergegeven onder de subkop 'Algemene beantwoording'.

Tevens zijn door insprekers ten aanzien van een bepaald thema specifieke reacties gegeven. Deze worden in deze nota samengevat weergegeven en van een specifiek antwoord voorzien. In sommige gevallen is daarbij, indien mogelijk, naar de eerdere algemene beantwoording verwezen. De specifieke zienswijzen zijn bij elk thema te vinden onder de subkop 'Specifieke zienswijzen'

Iedere zienswijze is door het Centrum Publieksparticipatie voorzien van een registratienummer, vanwege de bescherming van de privacy van de indieners. Bij de specifieke zienswijzen zijn de registratienummers van de zienswijze vermeld; bij de algemene beantwoordingen niet

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 m.b.t. procedure en afweging

Algemene beantwoording.

### **1A- 100 km/h is afspraak (in 102 zienswijzen)**

**Het huidige snelheidsregime van maximaal 100 km per uur op de A2 Vinkeveen - Maarssen is als voorschrift opgenomen in art. 3 lid 2 van het wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen van december 2009 (kortweg WAB A2). Met het thans voorliggende Ontwerp-Verkeersbesluit, dat uitgaat van een maximumsnelheid van 130 km/h in de avond en nacht, handelt de minister in strijd met het beginsel dat opgewekt vertrouwen gehonoreerd moet worden.**

**Ter toelichting hierop kan nog dienen dat Rijkswaterstaat een brochure heeft uitgegeven over de verbreding van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen en daarin stelt dat "Rijkswaterstaat wil dat de verbreding van de A2 ook voor de omgeving positief uitpakt. Daarom is er veel aandacht voor het beperken van de geluidshinder en voor een goede luchtkwaliteit." In deze brochure wordt als een van de maatregelen genoemd: maximumsnelheid 100 km per uur op het gehele traject Holendrecht – Utrecht. Vorig jaar stonden er nog borden langs de A2 met de tekst "Hier rijden wij 100 want dat is stiller en beter voor het milieu".**

### **Antwoord**

In december 2009 is het wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen vastgesteld (WAB A2). Het wegtraject waarop het verkeersbesluit betrekking heeft, de A2 van Vinkeveen tot Maarssen, maakt vrijwel geheel onderdeel uit van de A2 Holendrecht-Maarssen. In het WAB A2 van december 2009 is, in afwijking van de destijds geldende maximumsnelheid van 120 km/h, als geluidreducerende maatregel een maximumsnelheid vastgesteld van 100 km/uur.

In het WAB A2 is niet vastgelegd hoe lang de periode zal zijn gedurende welke de maximumsnelheid van 100 km/h zal worden gehanteerd, noch is vastgelegd dat deze snelheid nooit meer in heroverweging kan of zal worden genomen.

Ook in de publieksbrochure "Verbreding A2 Amsterdam-Utrecht" van augustus 2009 wordt de maximumsnelheid van 100 km/h genoemd, zonder hierbij een termijn te vermelden.

Derhalve moet worden geconcludeerd dat, in tegenstelling tot de door velen naar voren gebrachte zienswijze, nergens is vastgelegd dat 100 km/h op de A2 Holendrecht-Maarssen de permanente maximumsnelheid zal blijven.

Volledigheidshalve zij hier opgemerkt dat er evenmin bestuursovereenkomsten of convenanten met het ministerie bestaan waarin iets dergelijks is opgenomen.

Gelet op het voorgaande, ben ik dan ook van mening dat door mij(n) diensten) te nimmer het beeld is geschetst, laat staan het vertrouwen is gewekt, dat de maximumsnelheid oneindig van toepassing zou zijn. Het staat mij als Minister van Infrastructuur en Milieu dan ook vrij om de vigerende maximumsnelheid te heroverwegen, te meer nu de omstandigheden intussen gewijzigd zijn.

Sinds het vaststellen van de maximumsnelheid van 100 km/h in 2009 is er immers veel veranderd: de luchtkwaliteit is verbeterd, het wagenpark is schoner en het nieuwe asfalt (stil asfalt) vermindert de geluidsproductie van de banden op het wegdek. Daardoor is er thans, gelet ook op de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijke omgevingseffecten van het verkeersbesluit, ruimte om binnen de wettelijke milieunormen en binnen de doelstellingen voor verkeersveiligheid het snelhedenregime voor de A2 Vinkeveen-Maarssen aan te passen. Daarbij komt dat

de effecten van het verkeersbesluit waar het betreft de milieu-aspecten geluid en lucht dermate gering zijn dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woonomgeving langs het betreffende wegtracé niet dan wel nauwelijks wordt aangetast.

De gemeenten Stichtse Vecht en Ronde Venen heb ik reeds bericht over mijn voornemen bij brief van 26 juli 2012.

**1B- Afweging is niet goed gemaakt (in 86 zienswijzen)**

**De nadelen zijn groter dan het voordeel. Het belang van enerzijds de snelheidsverhoging en anderzijds de nadelen door uitstoot van vervuiling, geluidshinder, verminderde verkeersveiligheid en belasting van natuur etc. zijn onvoldoende afgewogen.**

**De verhoging van de maximumsnelheid levert vrijwel geen direct voordeel op. De besparing op de reistijd over de 13 km langs Stichtse Vecht is ongeveer 1¼ minuut op de 8 minuten die het kost bij 100 km/u. In de tijd dat de verhoging naar 130 km/u zou gaan gelden (van 19u tot 06u) is er maar zeer weinig verkeer dat beroepsmatig onderweg is. Vrachtverkeer mag toch niet harder rijden dan 80 km/uur, dus ook daar is geen economische winst te halen. Het enige directe voordeel is dus gevoelsmatig, men kan lekker snel doorrijden. De nadelen door uitstoot van vervuiling, geluidshinder, verminderde verkeersveiligheid, belasting van natuur etc. zijn zwaarwegender.**

**1% extra reistijdwinst staat in geen verhouding tot de negatieve effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op 37.000 mensen die langs die snelweg wonen.**

**Verskillende insprekers uiten op diverse wijze hun ongenoegen over het verkeersbesluit, de gevolgde procedure en de (on)betrouwbaarheid van bestuurders en Rijkswaterstaat.**

**Antwoord**

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. Dit verkeersbesluit past in het beleid dat, waar mogelijk, de maximumsnelheid naar 130 km/h gebracht wordt. Relevant is dat het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 op 1 september 2012 daarvoor is aangepast.

**1C- Onduidelijkheid over verhoging of verlaging van de maximumsnelheid in de aankondiging (in 11 zienswijzen)**

**Wij constateren dat de wijze waarop u over dit verkeersbesluit communiceert tot verwarring leidt. De publicatie van dit ontwerp verkeersbesluit in de Staatscourant heeft als titel "Bekendmaking dynamische verhoging maximumsnelheid 100–130 km/h op A2 Vinkeveen – Maarssen, ministerie van Infrastructuur en Milieu".**

**In diezelfde bekendmaking legt u als volgt uit over welk ontwerp verkeersbesluit het gaat: "Het betreft een ontwerp-verkeersbesluit voor beide zijden van de A2 Vinkeveen (44,0) - Maarssen (56,8) om de maximumsnelheid dynamisch per 1 december 2012 te verlagen van 130 km/h naar 100 km/h tussen 06.00 uur en 19.00 uur. Op dit wegtraject geldt nu een maximumsnelheid van 100 km/h gedurende het gehele etmaal." Zoals u zelf aangeeft geldt nu een maximumsnelheid van 100 km/h gedurende het gehele etmaal. Kunt u ons uitleg geven waarom u de maximumsnelheid van 100 km/u zoals vastgelegd in het WAB niet als uitgangspunt neemt en in de communicatie over het ontwerp**

**verkeersbesluit niet consequent spreekt van een dynamische verhoging van de maximum snelheid van 100 naar 130 km/h tussen 19:00 en 06:00 uur?**

**Antwoord**

Het verkeersbesluit A2 Vinkeveen-Maarssen betreft een verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h gedurende de periode van 19.00 uur - 6.00 uur ten opzichte van de bestaande situatie. De titel van het bericht in de Staatscourant is derhalve juist.

Verder in de bekendmaking wordt gerefereerd aan de landelijke aanpassing van de maximumsnelheid tot 130 km/h vanaf 1 september 2012, zijnde een wijziging van het RVV 1990 (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990). De 'standaard' maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland is dus nu 130 km/h. In die zin betekent het instellen van een maximumsnelheid van 100 km/h een verlaging ten opzichte van die standaard.

In die zin betreft de huidige maximumsnelheid van 100 km/h een verlaging ten opzichte van de standaard maximumsnelheid die per 1 september op autosnelwegen van kracht is. Ik kan mij voorstellen dat de bekendmaking op dit punt wat verwarrend is overgekomen.

In het dictum van het Ontwerp-verkeersbesluit A2 Vinkeveen – Maarssen wordt de volgende tekst gehanteerd:

"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." Deze tekst gaat dus uit van het instellen van een maximumsnelheid van 100 km/h in de tijdsperiode 6.00 – 19.00 uur. Om duidelijk te maken dat buiten deze tijdsperiode het reguliere snelheidsregime van 130 km/u geldt is aan dictum van het definitieve verkeersbesluit de volgende zin toegevoegd: "Gedurende de tijdsperiode tussen 19.00 uur en 6.00 uur is de generieke maximumsnelheid van 130 km/u van kracht."

**1D- Belangenafweging niet volgens Wvw artikel 2 (in 8 zienswijzen)**

**In het ontwerp verkeersbesluit is niet opgenomen welke in art. 2 lid 1 en 2 van de Wegenverkeerswet genoemde belangen ten grondslag zijn gelegd aan het besluit, laat staan dat deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen of dat blijkt hoe de in dit geval betrokken belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Uit onderliggend onderzoek blijkt dat de voorziene verhoging van de maximumsnelheid slechts een zeer beperkte "winst" oplevert. Modelberekeningen met het Landelijk Model Systeem (LMS) wijzen op reistijdwinsten per saldo van 1% op het gehele netwerk (Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h, Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging, blz.8). Overigens heeft het algemene onderzoek waar in het ontwerp verkeersbesluit naar verwezen wordt in veel gevallen betrekking op een verhoging van de snelheid van 120 km per uur naar 130 km per uur en niet op de situatie dat de snelheid verhoogd wordt van 100 km per uur naar 130 km per uur. Het is dus ernstig de vraag of die onderzoeken wel representatief zijn voor de onderhavige situatie en aan het ontwerp verkeersbesluit ten grondslag mogen worden gelegd.**

**Antwoord**

Op grond van artikel 21 van het BABW moet in het verkeersbesluit worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wvw genoemde belangen daaraan ten grondslag liggen. Dit is geschied onder '2 Doel' van het (ontwerp)besluit. Daarnaast brengt artikel 21 van het BABW met zich mee dat voor zover andere belangen als genoemd in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wvw tevens in het geding zijn, wordt aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Hieraan is onder '4 Belangenafweging' bij de overwegingen van het (ontwerp)verkeersbesluit invulling gegeven, onder verwijzing naar de overwegingen die daarvoor ten aanzien van de omgevingseffecten zijn gemaakt. Hiermee is het besluit in lijn met het doel en de strekking van artikel 2 van de Wvw.

Met de snelheidsverhoging naar 130 km/h in de avond- en nachtperiode neemt de reistijd af en wordt beter aangesloten bij de beleving van de automobilist. Op die manier komt het kabinet met deze verhoging van de maximumsnelheid tegemoet aan een maatschappelijke wens. Voorts wordt ook bij een maximumsnelheid van 130 km/h voldaan aan de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. Deze afweging heeft ertoe geleid dat besloten is tot invoering van de maximumsnelheid, zoals geformuleerd in het ontwerp-verkeersbesluit.

Voor de onderbouwing van de beleidsachtergrond van dit verkeersbesluit is verwezen naar algemene onderzoeken. Er zijn voor dit verkeersbesluit specifieke onderzoeken uitgevoerd (lucht, geluid, natuur) die afdoende onderbouwen dat aan geldende milieunormen wordt voldaan.

## Specifieke zienswijzen

**De uitbreiding van de A2 is tot stand gekomen onder door de centrale en gemeentelijke overheden gesloten voorwaarden met betrekking tot geluidsoverlast, luchtvervuiling en andere milieu aspecten. Onderdeel van de afspraken is het handhaven van een maximum snelheid op de A2 van 100 km/uur. Die afspraken zijn gemaakt na uitvoerige onderzoeken naar de milieuaspecten op de omgeving. Diezelfde centrale overheid gaat nu zonder enig overleg over tot schending van die afspraken. Op 1 december gaat vooralsnog de maximale snelheid omhoog, daarbij wordt gesproken over een eventueel te plaatsen scherm ter hoogte van Breukelen, kosten minimaal € 6.000.000,--. Dat het scherm er komt is niet zeker, noch is het zeker dat ter hoogte van Maarssen extra maatregelen genomen worden die voortvloeien uit de in het verleden gemaakte afspraken.**

Nummer 2-I

### **Antwoord**

Het eventueel plaatsen van luchtschermen doorloopt een afzonderlijk proces in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en staat in juridische zin los van de totstandkoming van het onderhavige verkeersbesluit.

**Besluitvorming komt in mijn ogen in een democratisch land tot stand door overleg tussen centrale en gemeentelijke overheden, de minister heeft tot nu toe dat overleg niet gevoerd. Ook dient de overheid afspraken te respecteren en niet te negeren.**

Nummer 2-III

### **Antwoord**

Artikel 25 van het BABW schrijft slechts voor dat verkeersbesluiten, als gevolg waarvan het verkeer op wegen anders dan die waarop het verkeersbesluit betrekking heeft rechtstreeks en ingrijpend wordt beïnvloed, worden genomen na overleg met het ten aanzien van die andere wegen bevoegd gezag. Van een zodanige invloed is in het onderhavige geval echter geen sprake.

De gemeenten Stichtse Vecht en Ronde Venen heb ik reeds bericht over mijn voornemen bij brief van 26 juli 2012. Het verdere besluitvormingsproces heb ik verwoord in mijn brief aan de Tweede Kamer van 23 augustus 2012.

**Inspreker vindt het nu niet kunnen om de snelheid s`nachts te verhogen vanwege hogere uitstoot en overlast van herrie en nog maar niet te spreken over de verkeersveiligheid nu al worden er iedere week mensen bekeurd die harder rijden dan 150 km per uur.**

Nummer 6-II

### **Antwoord**

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. In het kader van deze aanpassing is op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. Daaruit is naar voren gekomen dat op de A2

tussen Vinkeveen en Maarssen een snelheid van 130 km/h alleen in de avond en nacht mogelijk is.

**Inspreker is tegen 130 km per uur, meer fijnstof en meer ongelukken. Dus pleit inspreker voor maximaal 100 km op de snelwegen en rond de steden 80 km.**

Nummer 26-2

**Antwoord**

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. In het kader van deze aanpassing is op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. Daaruit is naar voren gekomen dat op de A2 tussen Vinkeveen en Maarssen een snelheid van 130 km/h alleen in de avond en nacht mogelijk is.

**Wie garandeert dat de snelheidsverhoging beperkt blijft tot de nacht? Van dit besluit gaat een duidelijk precedentwerking uit. Het is de vraag of wij ons in de komende jaren opnieuw gesteld zullen zien voor nogmaals een ander wegeregime, namelijk een verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h over de gehele dag, of uitbreiding van het trajectdeel. Wie immers zal u tegenhouden?**

Nummer 65-II, 80-II, 113-VII en 124-V

**Antwoord**

Mocht ooit worden besloten tot wijziging van het bij dit besluit vastgestelde snelheidsregime, dan is daarvoor een nieuw verkeersbesluit noodzakelijk, met de mogelijkheid van beroep.

**Inspreker heeft grote twijfel aan de wetenschappelijke onderbouwing van het besluit.**

Nummer 73-II

**Antwoord**

Deze stelling is niet verder onderbouwd, waardoor het onmogelijk is hier passend op te reageren. Het besluit is gemotiveerd met onderliggende onderzoeken en rapporten. Niet gebleken is dat aan de wijze van totstandkoming van deze rapporten gebreken kleven.

**Participant vindt het rijksbeleid inconsequent. Vijf à zes jaar geleden werd ijverig betoogd dat 100 km veiliger is, minder geluidsoverlast produceert en minder fijnstof. Na enkele jaren wordt op basis van onvoldoende onderzoek gepropageerd: '130 km waar het kan'.**

Nummer 90-I

**Antwoord**

Sinds het vaststellen van de maximumsnelheid van 100 km/h in 2009 is er veel veranderd: de luchtkwaliteit is verbeterd, het wagenpark is schoner, en het nieuwe asfalt (stil asfalt) vermindert de geluidsproductie van de banden op het wegdek.

Daardoor ben ik van mening dat thans de ruimte bestaat om binnen de wettelijke milieunormen en binnen de doelstellingen voor verkeersveiligheid het snelhedenbeleid voor de A2 Vinkeveen-Maarssen aan te passen. De onderzoeken die ten behoeve van dit verkeersbesluit zijn opgesteld hebben dit ook aangetoond.

**Tevens is toen (in het WAB A2 in 2009) gekozen voor het MMA (Meest Milieuvriendelijke Alternatief). Nu kiezen voor verhoging van de maximumsnelheid is beslist niet het meest milieuvriendelijke alternatief.**  
Nummer 91-XII, 112-XII, 123-II en 125-IX

#### **Antwoord**

In het WAB A2 Holendrecht - Maarssen van december 2009 is, in afwijking van de destijds geldende maximumsnelheid van 120 km/h, als geluidreducerende maatregel een maximumsnelheid vastgesteld van 100 km/uur. Deze maatregel was eerder onderdeel van het MMA uit de Trajectnota/MER A2 Holendrecht-Oudenrijn. Sinds het vaststellen van de maximumsnelheid van 100 km/h in 2009 is er veel veranderd: de luchtkwaliteit is verbeterd, het wagenpark is schoner, en het nieuwe asfalt (stil asfalt) vermindert de geluidsproductie van de banden op het wegdek. Daardoor ben ik van mening dat thans de ruimte bestaat om binnen de wettelijke milieunormen en binnen de doelstellingen voor verkeersveiligheid het snelhedenbeleid voor de A2 Vinkeveen-Maarssen aan te passen. De onderzoeken die ten behoeve van dit verkeersbesluit zijn opgesteld hebben dit ook aangetoond.

Bovendien is in het WAB A2 niet vastgelegd hoe lang de periode zal zijn gedurende welke de maximumsnelheid van 100 km/h zal worden gehanteerd, noch is vastgelegd dat deze snelheid nooit meer in heroverweging kan of zal worden genomen. In de publieksbrochure "Verbreiding A2 Amsterdam-Utrecht" van augustus 2009 wordt de maximumsnelheid van 100 km/h genoemd, zonder hierbij een termijn te vermelden.

Derhalve moet worden geconcludeerd dat, in tegenstelling tot de door velen naar voren gebrachte zienswijze, nergens is vastgelegd dat 100 km/h op de A2 Holendrecht-Maarssen de permanente maximumsnelheid zal blijven.

Sinds 1 september 2012 geldt als algemene maximumsnelheid op autosnelwegen 130 km/h. Dit is nu het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen. Kortom: "sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, is de maximumsnelheid naar permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht.

**Het besluit overrulet het bestemmingsplan waardoor inspreker planschade kan leiden. Als daadwerkelijk langs de corridor een scherm wordt geplaatst, zal inspreker hiertegen gerechtelijke stappen ondernemen.**  
Nummer 93-I

#### **Antwoord**

Het onderhavige verkeersbesluit leidt niet tot planologische wijzigingen en niet tot het plaatsen van schermen.

**Indien er wordt besloten om toch 130 te laten rijden zou er een nieuwe MER moeten komen of dit wel allemaal past in deze omgeving.**  
Nummer 122-II

**Antwoord**

Op grond van het Besluit milieu-effectrapportage is het voor het onderhavige verkeersbesluit niet verplicht een milieu-effectrapportage op te stellen. Ik zie daartoe ook op vrijwillige basis geen aanleiding nu de uitgevoerde onderzoeken mij voldoende (milieu-)informatie geven om mijn besluit op te baseren.

**In het ontwerp-verkeersbesluit staat: Op de A2 op genoemd wegtraject in beide richtingen op 2x5 banen een snelheid toe te staan van maximaal 100 km/uur in het tijdvak van 6.00 uur a.m. tot 19.00 uur p.m. en een snelheid van maximaal 130 km/uur in het tijdvak van 19.00 uur p.m. tot 6.00 uur a.m. Inspreker verzoekt om een bevestiging dat deze beschrijving juist is.**  
Nummer 124-I

**Antwoord**

Dit klopt: deze beschrijving komt overeen met de inhoud van het verkeersbesluit.

**Inspreker verzoekt de procedure van het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarsse (gebruik van de vijfde baan) opnieuw op te nemen en inspreker in de gelegenheid te stellen in beroep te gaan tegen de beantwoording van 21 januari 2010 op de inspraakreactie van inspreker van destijds. Immers bij gebruik van vijf wegbanen aan beide zijden en een verhoging tot een maximumsnelheid van 130 km 's nachts is er sprake van een geheel andere situatie. Inspreker ziet het antwoord in dit opzicht met belangstelling tegemoet.**

Nummer 124-IV-B

**Antwoord**

In het onderhavige geval is geen aanpassing van het wegaanpassingsbesluit noodzakelijk. Met het nemen van het voorliggende verkeersbesluit kan het snelheidsregime worden aangepast. Tegen onderhavig verkeersbesluit staat voor belanghebbenden beroep open. Zie verder de onderstaande reactie bij 126-VIII-A.

**Voor het WAB A2 Holendrecht–Maarsse is een milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure gevolgd. Op basis van deze m.e.r.- procedure is de minister tot het WAB gekomen, waarin ondermeer de snelheid wordt verlaagd tot 100 km/u. Wanneer een dergelijk besluit gebaseerd is op een m.e.r.-procedure, dan kan dit niet door een besluit op lager niveau (dus zoals een besluit gebaseerd op nationale wetgeving, zonder m.e.r.) worden herzien. Voor het aangepaste besluit moet dan ook weer een m.e.r. gevolgd worden, blijkt uit de Europese richtlijn 2012/92/EU en jurisprudentie over deze richtlijn en haar voorgangers. In de brief van de minister aan de Tweede Kamer van 8 februari 2012 staat vermeld dat het verhogen van de maximumsnelheid op een aantal trajecten, waaronder het traject A2 Vinkeveen – Maarssen, niet mogelijk is binnen wettelijke normen van luchtkwaliteit. In een brief van het ministerie aan de gemeente Stichtse Vecht van 7 maart 2012 wordt dit nog eens bevestigd: 'Dit betekent dat de maximumsnelheid op de A2 tussen Vinkeveen en de Leidsche Rijntunnel 100 km/h blijft.'**

Nummer 126-VIII-A



**Antwoord**

Op grond van het Besluit milieu-effectrapportage is het voor het onderhavige verkeersbesluit niet noodzakelijk een milieu effectrapportage op te stellen. Van strijdigheid met een Europese richtlijn is in het onderhavige geval geen sprake. Inspreker verwijst naar de brief aan de Tweede Kamer van 8 februari 2012. Deze brief is echter gevolgd door de brief aan de Tweede Kamer van 23 augustus 2012, waarin de heroverweging met betrekking tot de A2 Vinkeveen-Maarssen uiteen is gezet. In laatstgenoemde brief wordt aangegeven dat op basis van de ontstane discussie over dit traject de mogelijkheden voor snelheidsverhoging opnieuw zijn bekeken. Uit deze brief volgt dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond en nacht mogelijk is en tevens voldaan wordt aan de wettelijke milieunormen. Met onderhavig verkeersbesluit volg ik die lijn.

**Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is bij het realiseren van wegaanpassingen en aanpassingen aan verkeersregels en verkeerstekens bij rijkswegen zowel de uitvoerder als de toetser. Hierbij is het de vraag of de rechtszekerheid van gemeenten en ons als inwoners niet teveel wordt aangetast.**

Nummer 126-XII-A

**Antwoord**

Ten aanzien van het nemen van dit verkeersbesluit is de minister van Infrastructuur en Milieu het bevoegd gezag en om die reden verantwoordelijk voor een deugdelijke onderbouwing van het besluit en een evenwichtige belangenafweging. Vervolgens staat tegen het definitieve besluit beroep open bij de rechtbank. Hiermee voldoet het besluit aan de eisen van rechtszekerheid en rechtsbescherming.

**Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat het ontwerp verkeersbesluit over de verhoging van de maximumsnelheid met grote spoed is genomen. Tekenend hierin is dat de bekendmaking opnieuw moest omdat deze in eerste instantie niet was gepubliceerd in de Staatscourant. Haastige spoed is zelden goed voor de zorgvuldigheid en dat zien wij terug in de onderbouwing van het besluit en de wijze waarop gemeenten erbij zijn betrokken. Helaas zijn wij als gemeente alleen geïnformeerd, maar niet betrokken bij de totstandkoming van het besluit. Wij betreuren dit zeer.**

Nummer 127-I

**Antwoord**

Het uitstel van de bekendmaking in de Staatscourant was het gevolg van een technisch mankement en had niets te maken met een krappe tijdplanning. De gemeenten Stichtse Vecht en Ronde Venen heb ik reeds bericht over mijn voornemen bij brief van 26 juli 2012. Het verdere besluitvormingsproces heb ik verwoord in mijn brief aan de Tweede Kamer van 23 augustus 2012. Het besluit is voldoende gemotiveerd met onderliggende onderzoeken en rapporten. Niet gebleken is dat aan de wijze van totstandkoming van het besluit gebreken kleven.

**Het is ook de vraag of een besluit dat is gebaseerd op Europese richtlijnen voor milieueffectrapportage wel door een verkeersbesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu dat is gebaseerd op nationale wet- en regelgeving zomaar doorkruist kan worden. Het is juist de m.e.r.-plicht die bij dit soort besluiten garanties geeft voor een zorgvuldige afweging van onder andere milieu en economische belangen.**

Nummer 127-III

**Antwoord**

Op grond van het Besluit milieu-effectrapportage is het voor het onderhavige verkeersbesluit niet noodzakelijk een milieu-effectrapportage op te stellen. Van strijdigheid met een Europese richtlijn is in het onderhavige geval geen sprake. Zie verder de bovenstaande reactie bij 126-VIII-A.

**Het huidige snelheidsregime van maximaal 100 km per uur op de A2 Vinkeveen - Maarssen is als voorschrift opgenomen in art. 3 lid 2 van het wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen van december 2009 (een wegaanpassingsbesluit wordt hierna genoemd: WAB). Indien het WAB A2 Holendrecht-Maarssen niet eveneens gewijzigd wordt, ontstaat strijd met art. 3 lid 2 van het WAB A2 Holendrecht-Maarssen en zal een beroep op handhaving moeten worden gedaan. Dit voorschrift is opgenomen in verband met de geluidbelasting en uit de toelichting op het WAB A2 Holendrecht-Maarssen (blz. 41) blijkt dat het gaat om een maatregel vallende onder "garanties minimaal maatregelenpakket". Uit dezelfde toelichting (blz.33) blijkt overigens dat ook voor de verkeersveiligheid is uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km per uur.**

Nummer 129-I-A

**Antwoord**

In het onderhavige geval is geen aanpassing van het wegaanpassingsbesluit noodzakelijk, omdat geen fysieke aanpassing van de weg plaatsvindt. Met het nemen van het voorliggende verkeersbesluit kan worden volstaan.

**Het WAB is gebaseerd op de Spoedwet wegverbreding. Wijziging van het WAB dient dan eveneens plaats te vinden met inachtneming van het bepaalde in de Spoedwet wegverbreding. Het gaat hier om een onherroepelijk WAB en in de Spoedwet wegverbreding is geen procedure opgenomen om onherroepelijke wegaanpassingsbesluiten te wijzigen. Aangenomen dient dus te worden dat de besluitvorming inzake een wijziging van een WAB dient plaats te vinden conform de regels die gelden voor een WAB in het algemeen. Hieronder valt hetgeen nodig is ter uitvoering van ter zake van belang zijnde richtlijnen van de Europese Unie, zoals in de Spoedwet wegverbreding letterlijk is opgenomen. Uiteraard is dit te beperkt, aangezien ook verdragen en Europese verordeningen van belang zijn bij het voorbereiden en uitvoeren van een WAB. In feite zou dit niet in een wettelijke regeling met betrekking tot een specifiek besluit opgenomen hoeven te worden omdat deze verplichting voor alle te nemen besluiten geldt. Ook verkeersbesluiten dienen langs de lat van verdragen en het Europees recht gelegd te worden.**

Nummer 129-II

**Antwoord**

In het onderhavige geval is geen aanpassing van het wegaanpassingsbesluit noodzakelijk, zodat met het nemen van het voorliggende verkeersbesluit kan worden volstaan. Van strijdigheid met een Europese richtlijn is in het onderhavige geval geen sprake. Zie verder de bovenstaande reactie bij 126-VIII-A.

**Ingevolge artikel 24, aanhef en onder a, worden verkeersbesluiten genomen na overleg met de korpschef van het betrokken regionale politiekorps. Niet is gebleken dat een dergelijk overleg heeft plaats gevonden.**

Nummer 129-VI-E

**Antwoord**

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

**Bij het nemen van een verkeersbesluit komt aan het bevoegd gezag een ruime beoordelingsmarge toe. Het is aan het bevoegd gezag om alle verschillende bij het nemen van een dergelijk besluit betrokken belangen tegen elkaar af te wegen. De rechter dient zich bij de beoordeling van een dergelijk besluit dan ook terughoudend op te stellen en te toetsen of het besluit niet in strijd is met wettelijke voorschriften dan wel de afweging van de betrokken belangen zodanig onevenwichtig is dat het bevoegd gezag niet in redelijkheid tot dat besluit heeft kunnen komen. In het gegeven geval is het besluit in strijd met wettelijke voorschriften en is de afweging van de bij het besluit betrokken belangen -voor zover kenbaar uit het ontwerpbesluit- zodanig onevenredig dat het bevoegd gezag niet in redelijkheid tot dit besluit heeft kunnen komen.**

Nummer 129-VI-F

**Antwoord**

Niet aangegeven wordt met welke wettelijke voorschriften het besluit strijdig zou zijn. Mij is van strijdigheid met enige wettelijk voorschrift niet gebleken. In het besluit heb ik uitvoerig gemotiveerd welke belangenafweging heeft plaatsgevonden. Naar mijn oordeel heb ik in redelijkheid dit besluit kunnen nemen.

**Het ontwerp verkeersbesluit gaat er ten onrechte van uit dat ter plaatse de zeer recent in de wet opgenomen maximumsnelheid van 130 km per uur geldt. Dit is onjuist, want de -mede op basis- van het WAB A2 Holendrecht-Maarsse geldende maximumsnelheid wordt door de wetswijziging niet gewijzigd. Het in het ontwerp verkeersbesluit geformuleerde doel van het verkeersbesluit is dus onjuist en strookt niet met de wet. Voor het vervangen van alle borden van 100 km per uur naar borden met 130 km per uur zijn verkeersbesluiten nodig, ongeacht de wetswijziging.**

Nummer 129-VI-G

**Antwoord**

Per 1 september 2012 geldt een landelijke aanpassing van de maximumsnelheid op autosnelwegen van 130 km/h is gedaan. Dit is geregeld via een wijziging van het RVV 1990 (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990). In die zin betreft de huidige maximumsnelheid van 100 km/h een verlaging ten opzichte van de standaard maximumsnelheid die per 1 september standaard op autosnelwegen van kracht is. Terecht wordt opgemerkt dat de huidige snelheid van 100 km/u door de wijziging van het RVV 1990 niet is gewijzigd.

In het dictum van het Ontwerp-verkeersbesluit A2 Vinkeveen – Maarssen wordt de volgende tekst gehanteerd:

“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 een maximumsnelheid van 100 km/h in te stellen.”

Deze tekst gaat dus uit van het instellen van een maximumsnelheid van 100 km/h in de tijdsperiode 6.00 – 19.00 uur. Om duidelijk te maken dat buiten deze tijdsperiode het reguliere snelheidsregime geldt van 130 km/u is aan dictum van het

definitieve verkeersbesluit de volgende zin toegevoegd: "Gedurende de tijdsperiode tussen 19.00 uur en 6.00 uur is de generieke maximumsnelheid van 130 km/u van kracht."

**Het doel van een snelheidsverhoging kan niet worden bereikt met een verkeersbesluit. Voor verhoging van de ter plaatse toegestane maximumsnelheid is namelijk een wijziging van het WAB A2 Holendrecht-Maarssen vereist. Verder is het de vraag of er toegestane verkeersborden zijn om de "dynamische" snelheid te regelen die het ontwerp besluit voor ogen heeft. De bedoeling van de verdragen over verkeerstekens- en borden is dat deze internationaal te begrijpen zijn en zoveel mogelijk eenvormig zijn. Hoe een in het Nederlands gesteld onderbord met daarop tekst die op bepaalde uren een bepaalde maximumsnelheid mogelijk moet maken in dit systeem past, blijft volledig onduidelijk. Uit het ontwerpbesluit valt niet eens af te leiden of men voornemens is een bord met 130 te plaatsen met een onderbord of een bord met 100 met een onderbord.**

Nummer 129-VI-I

#### **Antwoord**

In het onderhavige geval is geen aanpassing van het wegaanpassingsbesluit noodzakelijk, zodat met het nemen van een verkeersbesluit kan worden volstaan. De tekst van het onderbord is algemeen gebruikelijk in dergelijke situaties en bevat overigens gangbaar taalgebruik.

De Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens hebben als uitgangspunt dat de teksten op de verkeersborden in de nationale taal worden weergegeven.

**In het gegeven geval is de rechtszekerheid ernstig in het geding omdat het onduidelijk is of voor het weghalen van de onderborden bij de aangegeven maximumsnelheid ook een verkeersbesluit noodzakelijk is. In het RVV wordt namelijk niets geregeld voor onderborden uit deze categorie, terwijl voor andere borden (E4 t.m. E8 en E12 en E13) expliciet is geregeld dat de onderborden met een verkeersbesluit moeten worden geplaatst. Te vrezen is dat de maximumsnelheid permanent naar 130 km per uur verhoogd zal worden als zal blijken dat de onderborden zonder meer verwijderd kunnen worden. Er is dan niet eens meer een verkeersbesluit nodig waartegen rechtsbescherming openstaat.**

Nummer 129-VI-J

#### **Antwoord**

Voor het verwijderen van het bewuste onderbord is een verkeersbesluit noodzakelijk, waartegen beroep bij de rechtbank openstaat. Overigens zou dit betekenen dat gedurende het gehele etmaal 100 km/h als maximumsnelheid zou gelden. Voor het instellen van permanent 130 km/h als maximumsnelheid, lees het verwijderen van de 100 km/h-borden, is uiteraard ook een verkeersbesluit vereist.

**In het ontwerp verkeersbesluit is niets opgenomen over "luchtschermen". Het blijft derhalve volledig onduidelijk of deze geplaatst zullen worden. Ook dit is in strijd met de rechtszekerheid. Overigens is het de vraag of er wel een juridische basis is om "luchtschermen" neer te zetten. Qua ruimtelijke ordening zal dit toch tenminste afgedekt moeten zijn. In het WAB zijn geen "luchtschermen" opgenomen.**

Nummer 129-VI-K

### **Antwoord**

Het eventueel plaatsen van luchtschermen doorloopt een afzonderlijk proces in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en staat in juridische zin los van de totstandkoming van het onderhavige verkeersbesluit.

**Inspreker stelt dat met het ontwerp verkeersbesluit geen wijziging in de maximumsnelheid kan worden bereikt en dat het besluit ook overigens niet voldoet aan de daaraan te stellen eisen.**

Nummer 129-VI-L

### **Antwoord**

Deze stelling wordt niet onderbouwd. Het besluit is gemotiveerd met onderliggende onderzoeken en rapporten. Niet gebleken is dat aan de wijze van totstandkoming van het besluit gebreken kleven.

**Het ontwerp verkeersbesluit is gebrekkig voorbereid en gebrekkig gemotiveerd. In het rapport "Verhoging maximumsnelheid A2 Vinkeveen-Maarsse, Effecten op luchtkwaliteit" dat ten grondslag is gelegd aan het bestreden ontwerpbesluit blijkt een onjuiste opvatting over hetgeen onderzocht dient te worden bij de voorbereiding van een verkeersbesluit als het onderhavige, waarbij de maximumsnelheid met met bijna een derde wordt opgehoogd. Er staat op blz. 6 van het rapport: Hoewel uit artikel 5.16, 2e lid, Wm volgt dat voor het nemen van een verkeersbesluit geen onderzoek gedaan hoeft te worden naar de effecten van het besluit op de luchtkwaliteit, wordt - gelet op het beginsel van 'een goede ruimtelijke ordening' - in dit rapport beschreven wat de snelheidsverhoging betekent voor de luchtkwaliteit langs het traject.**

**In de eerste plaats is er in de Nederlandse regelgeving geen verband gelegd tussen verkeersbesluiten en ruimtelijke ordening. In de tweede plaats is art. 5.16, 2de lid, Wm niet bepalend voor de vraag of er bij de voorbereiding van een besluit onderzoek moet worden gedaan naar de luchtkwaliteit. Indien blijkt dat uit Europese regelgeving de verplichting voortvloeit om bepaalde grenswaarden in acht te nemen, zal bij een besluit dat die grenswaarden in gevaar brengt eerst onderzoek moeten worden uitgevoerd om te verifiëren of het voorgenomen besluit niet strijdigheid met Europese regels zal veroorzaken. Indien het bepaalde in art. 5.16 e.v. Wm niet van toepassing is -zoals in boven vermeld rapport wordt gesteld- is de systematiek van "niet in betekende mate" dus ook niet van toepassing. Aangezien het rapport wel van deze systematiek uitgaat, is het ontwerpbesluit gebrekkig voorbereid en gemotiveerd.**

Nummer 129-VII-A en -B

### **Antwoord**

In het kader van een verkeersbesluit ontbreekt de wettelijke verplichting om het besluit te toetsen aan luchtkwaliteitseisen. Om reden van zorgvuldige belangenafweging, mede in het licht van art. 2 Wv, is ervoor gekozen toch een luchtonderzoek uit te voeren.

In het onderhavige geval is er inderdaad geen één op één-verband tussen het verkeersbesluit en planologische voorschriften. De systematiek van "niet in betekende mate" is dan ook niet - zoals inspreker veronderstelt - toegepast om aan te geven dat aan de luchtkwaliteitseisen is voldaan, maar is gebruikt om de effecten een kwalificatie mee te geven (wel niet in betekende mate een verslechtering of verbetering).

De Wet milieubeheer is een implementatie van Europese regelgeving. Er is geen reden te twifelen aan de juistheid van die implementatie, nu ook de EU-richtlijn niet de verplichting tot het doen luchtonderzoek stelt.

**Daarnaast loopt de gemeente bij het niet tijdig voldoen aan de EU-normen voor de luchtkwaliteit juridisch-planologische risico's die kunnen leiden tot vertraging of afstel van grote ruimtelijke ontwikkelingen. Door de landelijke snelheidsverhoging wordt de bijdrage van het wegverkeer aan de achtergrondconcentratie groter en wordt dit risico vergroot.**

Nummer 129-XXXIII

#### **Antwoord**

Het RIVM heeft een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de effecten van de landelijke snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties NO<sub>2</sub>. Op basis hiervan komt het RIVM tot de conclusie dat het effect van de landelijke snelheidsverhoging op de grootschalige concentraties in de Randstad verwaarloosbaar is. Het is daarmee zeer onwaarschijnlijk dat voor de gemeente een (extra) saneringsopgave ontstaat. En ook hier geldt dat het wagenpark in de toekomst alleen maar schoner zal worden, zodat de gemeente ook in de toekomst haar verantwoordelijkheid voor de luchtkwaliteit zal kunnen waarmaken.

**Het is niet mogelijk om uitsluitend met een verkeersbesluit de huidige maximumsnelheid te verhogen. Het ontwerp verkeersbesluit is gebrekkig voorbereid en gemotiveerd en zal ook overigens leiden tot strijd met de wet. Het ontwerpbesluit dient derhalve herroepen te worden. De gemeente behoudt zich ieder recht voor om in een later stadium van de procedure de gronden uit deze zienswijzen verder aan te vullen of uit te werken. Tenslotte wil de gemeente gebruik maken van de gelegenheid om de zienswijze toe te lichten.**

Nummer 129-XL-II

#### **Antwoord**

Voor het vaststellen van het nieuwe snelheidsregime kan volgens het BABW met een verkeersbesluit worden volstaan. Verder is het besluit voldoende gemotiveerd met onderliggende onderzoeken en rapporten. Niet gebleken is dat aan de wijze van totstandkoming van het besluit gebreken kleven.

**Inspreker verwijst naar de brief d.d. 26 juni 2012 van de Minister aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal betreffende : "Eindbeeld verhoging maximumsnelheid". In deze brief (pagina 1 , tweede tekstblok) wordt voor een overzicht van de maximumsnelheden op autowegen per 1 september 2012 verwezen naar de kaart in bijlage 1. Op die kaart staat het traject Holendrecht – Utrecht aangegeven als een weg waar maximaal 100 km/uur mag worden gereden. In het derde tekstblok van pagina 1 vermeldt de Minister dat in deze kaart de volgende zaken zijn verwerkt: natuuronderzoeken, de door de Tweede kamer aangenomen moties over investeringen voor de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid en de definitieve toetsing van de snelheidsverhoging aan de geluidsplafonds van de Wet Swung, die op 1 juli 2012 in werking treedt (cursivering door ons).**

Nummer 133-II en III

#### **Antwoord**

Verwezen wordt naar de brief aan de Tweede Kamer van 26 juni 2012. Deze brief is echter gevolgd door de vervolgbrief aan de Tweede Kamer van 23 augustus 2012,

waarin de heroverweging met betrekking tot de A2 Vinkeveen-Maarssen uiteen is gezet.

In laatstgenoemde brief wordt aangegeven dat op basis van de opnieuw ontstane discussie over dit traject de mogelijkheden voor snelheidsverhoging opnieuw zijn bekeken.

Uit deze brief blijkt dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond en nacht mogelijk is. De brief van 23 augustus 2012 vult het 'eindbeeld verhoging maximumsnelheid' zoals weergegeven in de brief van 26 juni nader aan en completeert dit.

Het akoestisch onderzoek met de toetsing aan de geluidproductieplafonds toont aan dat een dynamische snelheidsverhoging op dit deeltraject binnen de normen mogelijk is.

**Op pagina 2 , eerste tekstblok, van die brief van de Minister aan de Tweede Kamer wordt melding gemaakt van meer snelheidsverhogingen na onderzoeken natuur. Daarbij wordt verwezen naar kaart / bijlage 2. Op deze kaart wordt het traject Holendrecht – Maarssen/Utrecht niet vermeld.**  
Nummer 133-IV

#### **Antwoord**

Hier geldt dat pas in een later stadium is ingezoomd op het traject Vinkeveen-Maarssen.

**In het Ontwerp-Verkeersbesluit is ten onrechte niet ingegaan op de inhoud van de brief d.d. 26 juni 2012 van de Minister aan de Tweede Kamer, in welke brief de Minister aangeeft een "Eindbeeld verhoging maximumsnelheid" (cursivering door ons) te presenteren, waarin wordt gesteld dat de snelheid op de A2 tussen Holendrecht en Utrecht 100 km/uur blijft. In die genoemde brief is geen enkel voorbehoud gemaakt voor nader onderzoek naar geluid, fijnstof en/of stikstofdioxide op het traject Vinkeveen –Maarssen. In het voorliggende Ontwerp – Verkeersbesluit is voorts niet aangegeven op basis van welke inzichten ( nota bene binnen enkele weken na en in strijd met het "Eindbeeld van 26 juni 2012" waarin gesteld wordt dat sprake is dat een definitieve toetsing (cursivering door ons) van de snelheidsverhoging aan de geluidsplafonds heeft plaatsgevonden) nader onderzoek noodzakelijk was. Niet is in het Ontwerp-Verkeersbesluit aangegeven en nergens blijkt dat de na 26 juni 2012 plotseling door de of namens de Minister opgedragen onderzoeken vallen onder de categorie "onvolkomenheden" zoals vermeld op pagina 3, eerste tekstblok van de brief van de Minister van 26 juni 2012. Daarmee is het Ontwerp-Verkeersbesluit ons inziens onvoldoende gemotiveerd.**  
Nummer 133-IX

#### **Antwoord**

Inspreker verwijst naar mijn brief aan de Tweede Kamer van 26 juni 2012. Op deze brief volgde een brief aan de Tweede Kamer van 23 augustus 2012, waarin ik mijn heroverwegingen met betrekking tot de A2 Vinkeveen-Maarssen uiteenzet.

In laatstgenoemde brief geef ik aan dat ik op basis van de opnieuw ontstane discussie over dit traject de mogelijkheden voor snelheidsverhoging opnieuw heb bekeken.

Voorts constateer ik in deze brief dat uit de meest recente onderzoekgegevens blijkt dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond en nacht mogelijk is.

Mijn brief van 23 augustus vult het 'eindbeeld verhoging maximumsnelheid' zoals weergegeven in de brief van 26 juni nader aan en completeert dit.

**Op grond van het voorliggende Ontwerp –Verkeersbesluit wordt de hoofdregel voor snelheid op het traject Vinkeveen - Maarssen 130 km per uur, met dien verstande dat overdag een dynamische snelheid(sbeperking ) tot 100 km/uur wordt voorzien. Ook deze ommezwaai van 100 km op het gehele traject zoals gesteld in het "Eindbeeld verhoging maximumsnelheid" van 26 juni 2002 naar 130 km per uur op genoemd traject wordt niet onderbouwd.**

Nummer 133-X

**Antwoord**

Inspreker verwijst naar mijn brief aan de Tweede Kamer van 26 juni 2012. Op deze brief volgde een brief aan de Tweede Kamer van 23 augustus 2012, waarin de heroverweging met betrekking tot de A2 Vinkeveen-Maarssen uiteen is gezet. In laatstgenoemde brief wordt aangegeven dat op basis van de opnieuw ontstane discussie over dit traject de mogelijkheden voor snelheidsverhoging opnieuw zijn bekeken.

Uit deze brief blijkt dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond en nacht mogelijk is. De brief van 23 augustus 2012 vult het 'eindbeeld verhoging maximumsnelheid' zoals weergegeven in de brief van 26 juni nader aan en completeert dit.

**In het Ontwerp-Verkeersbesluit wordt niet onderbouwd waarom gekozen is om voor de uren van 19.00 tot 06.00 een maximum snelheid van 130 km/uur te laten gelden.**

Nummer 133-XI

**Antwoord**

Op het betreffende wegvak is het niet mogelijk - om reden van luchtkwaliteit - een permanente maximumsnelheid van 130 km/h in te stellen. Gekozen is voor 130 km/h in de avond en nacht, omdat het verkeersaanbod en de daarmee gepaard gaande emissies significant lager zijn. Bovendien sluit het wegbeeld en snelheid dan beter op elkaar aan in de beleving van de weggebruiker.

**Naar aanleiding van het voorgaande verzoekt inspreker de minister (i) af te zien van het vaststellen van dit verkeersbesluit, of (ii) in het verkeersbesluit uitdrukkelijk te overwegen dat het besluit niet berust op de veronderstelling dat dit luchtscherm tussen het pand van inspreker en de rijksweg A2 zal worden opgericht, dan wel (iii) het verkeersbesluit slechts dan vast te stellen als ook is voorzien in een maatregel (voor zover nodig) waardoor kan worden afgezien van de oprichting van dit luchtscherm en waardoor derhalve recht wordt gedaan aan de belangen van inspreker.**

Nummer 135-III

**Antwoord**

Het eventueel plaatsen van luchtschermen doorloopt een afzonderlijk proces in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en staat in juridische zin los van de totstandkoming van het onderhavige verkeersbesluit.

**Misschien wordt straks ook nog de toepassing van het 2-laags ZOAB teruggedraaid, want het is natuurlijk wel een duur soort wegdek dat gevoelig is voor vorstschade. En dan liggen dus alle mooie afspraken in de vuilnisbak; dit lijkt op een soort salami-tactiek, steeds maar kleine hapjes voeren tot uiteindelijk alles door de strot geduwd is.**

Nummer 144-IX-C en 145-IX-C



**Antwoord**

Het beleid is er in dezen op gericht daar waar mogelijk geluidsarm asfalt toe te passen (ZOAB). Daarnaast zal blijvend voldaan moeten worden aan de wettelijke geluidproductieplafonds.

**Ondergetekende is van mening dat als de gemaakte afspraken die ten gronde lagen aan de verbreding, worden teruggedraaid, de hele besluitvorming en de verbreding van de A2 naar 2x5 rijstroken dienen te worden teruggedraaid.**

Nummer 144-XIX en 145-XIX

**Antwoord**

In het onderhavige geval is geen aanpassing van het wegaanpassingsbesluit noodzakelijk, zodat met het nemen van het voorliggende verkeersbesluit kan worden volstaan.

## 2 Zienswijzen m.b.t. geluid

Algemene beantwoording.

### **2A- Geluidsoverlast wordt groter (in 53 zienswijzen)**

**Een hogere maximumsnelheid betekent ook een hoger geluidsniveau. Juist 's nachts is dat hinderlijk voor de bewoners van wijken langs de A2. Bij de verbreding van de A2 zijn er door de gemeente Maarssen dure geluidsschermen gebouwd om de overlast tot een aanvaardbaar niveau (onder het maximaal toelaatbare) terug te dringen. Een toename van het geluidsniveau 's nachts heeft -ook al wordt het geluid niet bewust waargenomen- toch een negatieve invloed op de nachtrust van de mensen. Verhoging van de geluidshinder -ook al wordt het maximum niet overschreden- is altijd ongewenst.**

### **Antwoord**

De voorgenomen hogere maximum snelheid leidt inderdaad tot een toename van het geluidsniveau met 0,6 à 0,7 dB  $L_{den}$  (als gemiddelde over het hele etmaal). Een dergelijke toename leidt de komende jaren nog niet tot overschrijding van het GPP, mede omdat de aantallen voertuigen op de A2 in 2012 en de daarop volgende jaren aanmerkelijk lager zullen zijn dan de prognose voor 2022, waarop de GPP's zijn gebaseerd. Dit is deels het gevolg van de huidige economische omstandigheden. Mocht in de toekomst eventueel een (dreigende) overschrijding van het GPP worden gesignaleerd, dan zal in eerste instantie nagegaan worden of geluidmaatregelen doelmatig zijn om deze dreigende overschrijding te voorkomen. In volgorde van voorkeur wordt eerst nagegaan of (extra) bronmaatregelen (te denken hierbij is aan in ontwikkeling zijnde nog stillere wegdekken dan tweelaags ZOAB) doelmatig zijn en vervolgens vindt een afweging plaats of geluidsschermen doelmatig zijn.

In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is geregeld in welke gevallen Rijkswaterstaat als wegbeheerder maatregelen moet treffen aan woningen. In dat geval wordt opnieuw nagegaan voor alle woningen boven de 50 dB of maatregelen (bijvoorbeeld aan de gevel) noodzakelijk zijn om te voldoen aan de binnenwaarde (geluidbelasting binnen een woning). Mocht uit onderzoek blijken dat dit het geval is, dan zal Rijkswaterstaat de eigenaren van woningen voorstellen om op kosten van Rijkswaterstaat bepaalde gevelmaatregelen te treffen. Voor de vaststelling van het verkeersbesluit was het echter niet nodig bestaande geluidproductieplafonds te wijzigen. Dit is de reden dat in het akoestisch onderzoeksrapport het aspect binnenwaarden niet is onderzocht.

### **2B- Methode geluidsberekening niet juist (in 22 zienswijzen)**

**In het akoestisch rapport dat als bijlage bij het ontwerp verkeersbesluit is opgenomen, is onduidelijk beschreven waar de geluidproductieplafonds (GPP) bij de A2 ter hoogte van Stichtse Vecht op zijn gebaseerd. Tekstueel wordt eerst aangegeven dat de GPP's zijn gebaseerd op de situatie 2008 + 1,5dB. Iets verder staat vermeld dat voor wegen, aangegeven in bijlage 2 van het Besluit, geluid milieubeheer uitgingen is van een in het verleden genomen besluit. Hiermee wordt voor burgers volledig onduidelijk waarop het GPP ter hoogte van Stichtse Vecht precies is gebaseerd. Overigens is het betreffende besluit uit bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer geen tracébesluit zoals in het Rapport Akoestisch onderzoek op referentiepunten staat.**

**Nadere analyse van de gegevens leert dat het GPP is gebaseerd op het WAB A2 Holendrecht-Maarssen van december 2009. Hierin is de situatie voor 2022 berekend. Voor 2022 is ter hoogte van Stichtse Vecht uitgegaan van 229.000 mvt/etmaal, tweelaags ZOAB en maximumsnelheid 100 km per uur. Uit de toelichting op het ontwerpbesluit blijkt dat het akoestisch onderzoek alleen de geluidsproductie voor het jaar 2012 doorrekent, zonder dat enige verklaring wordt gegeven voor de keuze van dit jaar. Dit is een ernstig gebrek in de motivering van het ontwerp verkeersbesluit.**

**Geconstateerd moet worden dat de onderliggende verkeersgegevens volgens de tabel "intensiteiten 2012" in bijlage 2 van bedoeld rapport grove fouten bevat. Uit de tabel valt af te leiden dat voor de dagperiode het percentage middelzwaar en zwaar vrachtverkeer meer dan 40% bedraagt. Deze percentages kunnen nooit kloppen en stroken niet met de data uit het geluidsregister, noch met de brongegevens zoals Rijkswaterstaat deze beschikbaar heeft gesteld voor de EU-richtlijn Omgevingslawaai. Daarnaast zijn de intensiteiten voor de avond- en nachtperiode onwaarschijnlijk laag.**

#### **Antwoord**

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidproductieplafonds grenzen gesteld aan de geluidproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd, Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek.

Gesteld wordt dat op de binnenste rijstroken harder gereden wordt dan op de buitenste. Dit is niet juist, op de buitenste rijstroken rijden de lichte motorvoertuigen net zo hard als op de binnenste rijstroken. De werkwijze is dat het verkeer wordt verdeeld over de 5 rijstroken op de volgende wijze.

Per rijrichting worden er 3 rijlijnen onderscheiden met per rijlijn de verdeling van lichte, middelzware en zware vrachtwagens. De snelheden zijn na invoering van de maximum snelheid steeds op alle rijlijnen dezelfde, namelijk:

- op alle rijstroken rijden de lichte motorvoertuigen met dezelfde snelheid, overdag 100 km/uur en in de avond en nacht 121 km/uur;
- ook de middelzware vrachtwagens rijden overal met dezelfde snelheid, overdag 90 en in de avond en nacht 100 km/uur;
- en ook de zware vrachtwagens rijden met dezelfde snelheid, overdag 85 en in de avond en nacht 90 km/uur.

Het misverstand is mogelijk dat in het rekenmodel alle middelzware en zware vrachtwagens op de buitenste rijstroken rijden en daardoor de indruk ontstaat dat ook de lichte motorvoertuigen in het rekenmodel daar langzamer rijden.

De geluidberekeningen zijn op basis van de juiste verkeersuitgangspunten uitgevoerd en vormen een correcte onderbouwing van het verkeersbesluit.

De tabel 'intensiteiten 2012' in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek bevat inderdaad fouten. De aantallen voertuigen in de verschillende categorieën zijn verwisseld. Bij de geluidberekening is wel uitgegaan van de correcte verkeerscijfers. Bij het definitieve verkeersbesluit is bijlage 2 van het akoestisch onderzoek op dit punt tekstueel gecorrigeerd. De conclusies van het akoestisch onderzoek wijzigen niet. Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de GPP's.

#### **2C- Geluidschermen werken niet of averechts (in 21 zienswijzen)**

**Een hogere snelheid betekent ook een hoger geluidsniveau. Juist 's nachts is dat hinderlijk voor de bewoners van wijken naast de A2. Bij de verbreding van de A2 zijn er door de gemeente Maarssen dure geluidsschermen gebouwd om de overlast tot een aanvaardbaar niveau**

**(onder het maximaal toelaatbare) terug te dringen. Verhoging van de geluidshinder –ook al wordt het maximum niet overschreden- is zeer ongewenst.**

**Antwoord**

Indien door de verhoging van de maximumsnelheid (eerder) een overschrijding van het geluidproductieplafond dreigt, zal de wegbeheerder in actie komen om een onderzoek naar aanvullende geluidmaatregelen te verrichten.

**2D- Geluidhinder in de nachtperiode (in 14 zienswijzen)**

**Het geluidsniveau langs het tracé neemt toe door de voorgestelde dynamische snelheidsverhoging. Het gevolg is de toename van gezondheidsklachten door hinder en slaapverstoring, omdat de snelheid juist in de nachtperiode wordt verhoogd. Goede nachtrust is van wezenlijk belang voor de gezondheid van de mens. Om die reden wordt ondermeer in Duitsland gedurende de avond en nacht de maximumsnelheid op snelwegen langs woongebieden verlaagd (Lärmschutz). Dit staat haaks op hetgeen in het ontwerp wordt bewerkstelligd om juist in de nacht de snelheid te verhogen.**

**Citaat uit de brochure "Geluid aan banden" van Rijkswaterstaat: "Mensen ervaren verkeerslawaai in de avond en nacht als hinderlijker dan overdag". Het is dus de omgekeerde wereld om juist 's nachts harder te gaan rijden.**

**Antwoord**

Het is juist dat geluid in de avond- en nachtperiode hinderlijker is dan overdag. Bij het bepalen van de gemiddelde geluidsoverlast worden de geluidsbelastingen om die reden in de avond (19.00 – 23.00 uur) met 5dB en in de nacht (23.00 – 7.00 uur) met 10 dB verhoogd.

De toename van de gemiddelde geluidsbelasting vanwege de verhoging van de maximumsnelheid gedurende de avond en de nacht is gering, gemiddeld 0,7 dB (Lden).

De gemiddelde geluidsbelasting, inclusief de toeslag voor avond- en nachtperiode, voldoet ook bij 130 km/h aan de toegestane geluidnormen: de geluidproductieplafonds.

**2E- Cumulatie van geluidhinder (in 10 zienswijzen)**

**In het kader van de uitvoering van het Besluit Omgevingslawaai heeft de gemeente voor de hele gemeente geluidsbelastingkaarten opgesteld. De gecumuleerde geluidscontouren wegverkeerslawaai zijn daarbij volgens de EU-richtlijn omgevingslawaai in beeld gebracht. Daaruit is op te maken dat in een onrustbarend groot gebied het geluid boven de 50 dB uitkomt. De gemeente is ook op dit punt rechtstreeks in haar belang getroffen omdat de gemeente wordt geconfronteerd met voldongen feiten. Uit het ontwerp verkeersbesluit blijkt niet dat de Minister ook maar in enige mate heeft nagedacht over de samenhang tussen de geluidsproductie van de rijksweg en alle overige relevante geluidsbronnen. De systematiek van Richtlijn 2002/49/EG gaat niet uit van een "salamitactiek" waarbij verschillende geluidsbronnen in een bepaald gebied apart mogen worden beschouwd. Bedoelde richtlijn gaat uit van een integraal inzicht- en dus ook onderzoek- binnen een bepaald gebied. In dit verband is het essentieel om de cumulatie van geluidsbronnen in beeld te brengen. Voor zover met betrekking tot dit punt op dit ogenblik in de Nederlandse regelgeving een lacune zou bestaan of zou zijn ontstaan, is de Nederlandse regelgeving in strijd met Europees recht.**

### **Antwoord**

Op grond van de definities van de Wet geluidhinder moet de geluidsbelasting per weg afzonderlijk bepaald worden. De eisen voor de geluidsbelasting gelden namelijk per geluidsbron afzonderlijk (per weg, spoorlijn, vliegveld en industrieterrein).

Alleen bij overschrijding van de grenswaarden waarbij een hogere waarde wordt vastgesteld, wordt op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder gekeken naar cumulatie. Het vaststellen van een hogere waarde mag volgens dit artikel namelijk niet leiden tot een onaanvaardbare gecumuleerde geluidsbelasting. In het akoestisch onderzoek is daarom de gecumuleerde geluidsbelasting berekend voor alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld. Voor deze woningen is een aanvullende afweging gemaakt.

Voor SWUNG geldt in feite hetzelfde. Zolang er geen overschrijding is van de GPP's wordt voldaan aan de norm en speelt cumulatie geen rol in de afweging wel/niet wijziging weg of verkeersparameters (zoals snelheid). Indien wel sprake is van een overschrijding van het GPP wordt in eerste instantie gekeken naar de doelmatigheid van geluidmaatregelen. Indien met doelmatige geluidmaatregelen voldaan wordt aan de normen op de woningen, wordt cumulatie van geluid vanwege andere geluidbronnen niet betrokken bij de afweging van geluidmaatregelen. Pas in geval het op woningniveau niet mogelijk is om te voldoen aan de norm op de woning (die afgeleid is van het huidige GPP) wordt cumulatie van geluid vanwege andere geluidbronnen meegenomen. In dat geval kan besloten worden om een niet doelmatige geluidmaatregel toch aan te leggen vanwege cumulatie met andere geluidbronnen.

Wat betreft de Richtlijn 2002/49/EG (END) wordt opgemerkt dat voor de geluidsbelastingkaart van de rijkswegen geldt dat alleen de geluidsbelasting veroorzaakt door de betreffende bron -het verkeer op de rijksweg- hoeft te worden weergegeven. Dit in tegenstelling tot de geluidsbelastingkaarten van de agglomeraties, waarop de geluidsbelasting per bron (wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en industrieterreinen) wordt aangegeven. In de Handreiking Omgevingslawaai 2011 wordt agglomeraties aangeraden om, voor het afwegen van maatregelen in het actieplan, ook een cumulatieve kaart te maken waarop de gecumuleerde  $L_{den}$  en  $L_{night}$  waarden van alle bronnen gezamenlijk worden aangegeven.

## Specifieke zienswijzen

**Juist de handhaving van 100 km/per uur i.c.m. dubbel ZOAB heeft tot gevolg dat wij, die ten westen van de A2 wonen (hemelsbreed ± 250 meter afstand) met een toename van het geluid geconfronteerd zullen worden. Zeker als aan de Oostzijde van de A2 geluidschermen geplaatst gaan worden.**

Nummer 10-II

### **Antwoord**

Indien door de verhoging van de maximumsnelheid (eerder) een overschrijding van het GPP dreigt, zal de wegbeheerder in actie komen om een onderzoek naar aanvullende geluidmaatregelen te verrichten.

**Een hogere snelheid geeft extra banden lawaai. Is dit wat we echt willen?**

Nummer 49-III

### **Antwoord**

Indien door de verhoging van de maximumsnelheid (eerder) een overschrijding van het GPP dreigt, zal de wegbeheerder in actie komen om een onderzoek naar aanvullende geluidmaatregelen te verrichten.

**De gemeente Utrecht heeft ten zuiden van Maarsssen een tunnelbak aangelegd. Dit zou Leidse Rijn verbinden met Utrecht-stad. Maar er zit nog altijd een kanaal tussen. In de tunnel mag je nu 90 km/h ??? die vertraging moet blijkbaar bij Maarsssen worden ingelopen. Tot overmaat, zal de gemeente Utrecht aan de westzijde van A2 ter hoogte van Maarsssen een Kantoorwal van 12 meter hoogte realiseren zodat deze daar achter nog een paar huizen kunnen bouwen. Maar daardoor krijgt Maarsssen minimaal nog een keer 30% extra geluid. Wil de minister nog een keer kijken naar A. de mogelijkheden van een tunnel ter hoogte van Maarsssen en/of B. de plaatsing van een extra geluidsscherm tussen de rijbanen.**

Nummer 66-IV en 66-V

### **Antwoord**

Indien door de verhoging van de maximumsnelheid (eerder) een overschrijding van het GPP dreigt, zal de wegbeheerder in actie komen om een onderzoek naar aanvullende geluidmaatregelen te verrichten. Vooralsnog is er geen enkele noodzaak om in het kader van onderhavig verkeersbesluit onderzoek te doen naar tunnels of extra geluidschermen.

**Mocht het besluit toch doorgang vinden dan hoop ik dat het alleen voor personen auto's geldt. Het gierend geluid van vrachtverkeer neemt bij hogere snelheden nog meer toe. (gaat u maar eens op het voetgangers viaduct staan en hoor het verschil tussen personen auto's en vrachtauto's. Hoe harder ze rijden, hoe meer geluid.)**

Nummer 75-III

### **Antwoord**

De verhoging van de maximumsnelheid geldt alleen voor personenauto's.

**De snelheidsverhoging mag dan wel binnen de normen voor fijnstof en geluid blijven, maar inspreker wil wel een tegemoetkoming voor de inwoners van Nieuwer Ter Aa, het liefst in de vorm van een geluidsscherm/natuurwal. De bewoners voelen zich onevenredig zwaar belast ten opzichte van de mensen in Maarssen, want daar is de norm lager. Nu Nieuwer Ter Aa en Maarssen één gemeente zijn, zouden zij dezelfde norm moeten hebben.**

Nummer 83-I

**Antwoord**

Het vaststellen van het geluidproductieplafond is afhankelijk van de locatie en niet gebonden aan gemeentegrenzen.

In het kader van het onderhavig verkeersbesluit is het niet noodzakelijk gebleken om locatiespecifieke maatregelen (zoals schermen) te treffen.

**Participant vindt dat de inwoners van Nieuwer Ter Aa moeten bloeden voor de voordelen van de anderen. Deze maatregel heeft buitenproportionele gevolgen voor de inwoners. Sinds de verbreding van de A2 is de snelweg dicht bij het dorp gekomen, daarom heeft een geluidsscherm/natuurwal naast afscherming ook een visuele functie.**

Nummer 83-II

**Antwoord**

In het kader van het onderhavig verkeersbesluit is het niet noodzakelijk gebleken om locatiespecifieke maatregelen (zoals schermen) te treffen.

**Participant woont in een stiltegebied in Tienhoven en is bang dat er geluid komt van de A2 door weerkaatsing via de buitenweg.**

Nummer 84-I

**Antwoord**

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP's) grenzen gesteld aan de geluidproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek. Er is, ondanks de toename van geluid door de snelheidsverhoging, geen sprake van overschrijding van het GPP.

**Participant wil het luchtkwaliteitsscherm bij de molen niet, omdat hij bang is dat het geluid toeneemt door weerkaatsing.**

Nummer 88-I

**Antwoord**

Het eventueel plaatsen van luchtschermen doorloopt een afzonderlijk proces in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en staat in juridische zin los van de totstandkoming van het onderhavige verkeersbesluit. Zie ook het antwoord bij zienswijze 137-I op blz. 45.

**In het verleden heeft inspreker twee procedures gevoerd bij de Raad van State tegen de verbreding van de A2 naar twee maal vijf rijstroken. In de uitspraak van de tweede procedure heeft de Raad van State onder andere gezegd dat de toen te verwachten gevelbelasting net acceptabel was, mede**

**gelet op de in de toekomst te verwachten afname van de geluidsbelasting door technische maatregelen. Een maximumsnelheid van 100 km/h op vijf rijstroken was in mijn situatie al te veel. De provincie heeft namelijk ontheffing moeten verlenen voor overschrijding van de geluidsnorm, waarbij de provincie de maximale ruimte al heeft gebruikt. Met een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h gaat de geluidsbelasting nogmaals met 0,7 dB omhoog en komt deze boven de acceptabele waarde.**

Nummer 100-I

**Antwoord**

Het nieuwe snelheidsregime leidt niet tot een overschrijding van de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds (welke zijn gebaseerd op het WAB A2). Dit wordt jaarlijks gemonitord.

**Inspreker heeft begrepen dat de geluidsnorm elke tien jaar opnieuw wordt vastgesteld. De toenmalige norm moet nu dus nog steeds van kracht zijn. Het is voor mij onbegrijpelijk dat een uitspraak van de hoogste bestuursrechter in een rechtstaat kennelijk zomaar kan worden genegeerd.**

Nummer 100-II

**Antwoord**

Per 1 juli 2012 is de nieuwe geluidwetgeving (hoofdstuk 11 Wet milieubeheer) van kracht geworden. De in dit kader geldende geluidproductieplafonds (GPP's) zijn langs de A2 vastgesteld op basis van de eindsituatie van het Wegaanpassingsbesluit A2 Holendeicht-Maarsse (2x5 rijstroken). Deze eindsituatie betreft het jaar 2022. De GPP's worden door de voorgestelde maatregelen niet overschreden. De GPP's worden jaarlijks gemonitord.

**In de hele procedure wordt uitgegaan van een minimalistische benadering, waarbij wordt gekeken hoe nog net binnen de norm kan worden gebleven. Er wordt niet samen met bewoners gekeken naar een optimale combinatie van maatregelen voor de bewoners van Nieuwer ter Aa. Bij de verbreding van de A2 is dit wel gebeurd met betrekking tot het visuele aspect van de weg. Dit was een ruimhartige benadering van RWS, waarbij mijn voorstel voor het planten van een rij knotwilgen is overgenomen. Het zou goed zijn als op een zelfde manier zou worden gekeken naar een zo goed mogelijke oplossing voor het geluidsprobleem van de inwoners.**

Nummer 100-III

**Antwoord**

In het kader van het onderhavig verkeersbesluit is het niet noodzakelijk gebleken om locatiespecifieke maatregelen (zoals schermen) te treffen.

**Wij bewonen een rijksmonument en op grond van regelgeving is het niet mogelijk om het huis afdoende geluidstechnisch te isoleren. De overheid heeft het recht om zelf wel de geluidsbelasting te verhogen, terwijl diezelfde overheid mij het recht ontzegt om afdoende maatregelen tegen deze overlast te nemen.**

Nummer 103-IV

**Antwoord**

In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is geregeld in welke gevallen Rijkswaterstaat als wegbeheerder (gevel-)maatregelen moet treffen aan woningen



als de in artikel 11.2 van deze wet genoemde binnenwaarden - bij volledige benutting van een geluidproductieplafond - worden overschreden. Het gaat daarbij om gevallen waarbij op grond van hoofdstuk 11 Wm is besloten om bestaande geluidproductieplafonds te wijzigen. In dat geval zal Rijkswaterstaat vervolgens onderzoeken of vanwege de wijziging van de plafonds nog wel aan de geldende binnenwaarden wordt voldaan. Mocht uit onderzoek blijken dat dit niet het geval is, dan zal Rijkswaterstaat de eigenaren van woningen voorstellen om op kosten van RWS bepaalde gevelmaatregelen te treffen. Voor de vaststelling van het verkeersbesluit was het echter niet nodig bestaande geluidproductieplafonds te wijzigen. Er is geen reden om maatregelen aan de gevel te treffen.

**Er ontbreken nog panelen in het geluidsschermbaan, dat ook voor de lucht kwaliteit belangrijk is. Zie melding Rijkswaterstaat [Incident: 120817-000178] en bijlage (Contactformulier dd 13 juli 2012 over de melding).**  
Nummer 105-II

**Antwoord**

Het geluidsschermbaan langs de A2 bij Maarssen is echter een gemeentelijk scherm, geplaatst in opdracht van de gemeente Stichtse Vecht (voormalige gemeente Maarssen). Door de realisatie van het viaduct voor langzaam verkeer is het geluidsschermbaan inderdaad onderbroken.

**Daar komt nog bij dat een geluidsschermbaan geen oplossing is voor de negatieve effecten van snelheidsverhoging. Een onnodige investering dus.**  
Nummers 108-IX en 120-XII

**Antwoord**

In het kader van het onderhavig verkeersbesluit is het niet noodzakelijk gebleken om locatiespecifieke maatregelen (zoals schermen) te treffen.

**Omdat het onderzoek naar toename van vervuiling en geluidshinder ondeugdelijk is uitgevoerd. Sinds de uitbreiding van de A2 naar 10 banen is de geluidshinder in Loenersloot sterk toegenomen. Loenersloot ligt aan de noordoostzijde van het betreffende traject. In Nederland is het vrijwel altijd zuidwestenwind en bij wind is de geluidsoverlast in de tuin en in delen van de woning nu al niet te harden. In Loenersloot is de geluidbelasting niet of in ieder geval niet onder de juiste omstandigheden gemeten. De geluidbelasting is nu reeds onacceptabel hoog en zal bij uitvoering van de voorgenomen maatregel alleen maar toenemen. Ook de vervuiling wordt met de wind meegedragen naar ons dorp. Er wordt voortdurend in de discussies gesproken over vervuiling reducerende schermen, maar die bestaan niet. Het argument dat de auto's tegenwoordig schoner zijn is geen excuus voor verhoging van de maximumsnelheid en aldus weer naar de maximaal toegestane vervuiling te streven**  
Nummer 113-II

**Antwoord**

Per 1 juli 2012 is de nieuwe geluidwetgeving (hoofdstuk 11 Wet milieubeheer) van kracht geworden. De in dit kader geldende geluidproductieplafonds worden jaarlijks gemonitord. De geluidproductieplafonds worden door de voorgestelde maatregel niet overschreden.

Ten aanzien van de windrichting is voorgeschreven dat met de landelijk gemiddelde weersituatie rekening moet worden gehouden en niet de meest voorkomende windrichting op een bepaalde locatie. Meer in detail kan hier nog aan worden

toegevoegd dat de berekening van het equivalente geluidsniveau uitgaat van een situatie onder meewindcondities. Om te komen tot een jaargemiddelde meteorologische situatie in Nederland wordt op het berekende geluidsniveau een aftrek toegepast (meteo-correctieterm  $C_m$ ).

**Momenteel is de geluidsoverlast minder door de toepassing van een dubbele laag ZOAB. Maar het is bekend dat de geluidsreductie van dubbele ZOAB afneemt wanneer het veroudert.**

Nummer 117-IV

#### **Antwoord**

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP's) grenzen gesteld aan de geluidproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek. Bij de vaststelling van de GPP's en ook bij de jaarlijkse monitoring, wordt rekening gehouden met een gemiddelde geluidreductie vanwege tweelaags ZOAB. Dit betekent dat in de eerste jaren na aanleg de geluidreductie iets gunstiger zal zijn dan de rekenwaarde.

**Metingen uitgevoerd door de gemeente Loenen aan de Vecht hebben reeds eerder aangetoond dat het gewenste geluidsniveau  $L_{den}$  van 48 dB aan de west-zijde van Loenersloot bij lange na niet wordt gehaald. Zie bijlage 2. Een verhoging van de snelheid gedurende de nacht geeft een grote verhoging van de  $L_{den}$ . Vanwege de verhoging van de snelheid met circa 1,8 dB en vanwege de wegging van het nachtgeluid wordt dat zelfs meer.**

Nummer 120-IV

#### **Antwoord**

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds grenzen gesteld aan de geluidproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek. Een hogere maximum snelheid gedurende de avond en nacht leidt tot een hoger geluidsniveau in die periode. Bij het bepalen van de gemiddelde geluidsoverlast over het gehele etmaal worden de geluidsbelastingen in de avond (19 – 23 uur) met 5 dB en in de nacht (23 – 7 uur) met 10 dB verhoogd. De toename van de gemiddelde geluidsbelasting over het gehele etmaal vanwege de verhoging van de maximum snelheid gedurende de avond en de nacht is 0,6 à 0,7 dB  $L_{den}$  (als gemiddelde over het hele etmaal). Er is, ondanks deze toename van geluid, geen sprake van een overschrijding van de geluidproductieplafonds (GPP). Voor uw situatie in Loenersloot geldt dus geen specifieke norm op de woningen. De door u genoemde 48 dB was de voorkeursgrenswaarde uit de oude Wet geluidhinder. Daarmee werd voldaan aan de strengste norm voor nieuw aan te leggen wegen. In de nieuwe Wet milieubeheer is deze voorkeursgrenswaarde 50 dB. Deze is echter niet van toepassing voor uw situatie.

**Reeds in 1995 hebben inwoners van Loenersloot bij de commissaris van de koningin in de provincie Utrecht geklaagd over geluidsoverlast door de A-2. In zijn reactie die hij i.o.m. RWS (de heer Oostveen!) opstelt geeft hij aan dat de Wet Geluidhinder (1979) te optimistisch kijkt naar de**

**geluidbelasting op grotere afstanden. In de basis werkt de huidige wet nog steeds met hetzelfde rekenmodel. De door de cdk als bijlage toegevoegde tabellen van het geluid in de omgeving van de klager blijken over metingen op zaterdag en zondag te gaan. Dagen die in de zomervakantie vielen. Zie bijlage 3**

Nummer 120-V

**Antwoord**

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. Met de nieuwe geluidswet (SWUNG) worden door middel van geluidsproductieplafonds grenzen gesteld aan de geluidproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat SWUNG ook een monitoringssystematiek. Er is, ondanks de toename van geluid, geen sprake van overschrijding van het GPP.

**De doelstellingen van het ontwerp verkeersbesluit zijn geënt op korte termijnwinst voor de automobilist. Als de economie weer aantrekt en de verkeersintensiteiten weer toenemen, worden de GPP's eerder bereikt en moeten er weer nieuwe maatregelen genomen worden. Hierboven hebben we al aangegeven dat we op basis van het gedane akoestische onderzoek ernstige twijfels hebben of het GPP niet al op korte termijn wordt overschreden.**

Nummer 126-XIX

**Antwoord**

Het geluidsniveau neemt inderdaad toe met gemiddeld 0,7 dB  $L_{den}$  vanwege de verhoging van de maximumsnelheid. Deze toename is gering en valt binnen de wettelijk toegestane geluidsruimte langs de A2. Indien door de verhoging van de maximumsnelheid (eerder) een overschrijding van het GPP dreigt, zal de wegbeheerder in actie komen om een onderzoek naar aanvullende geluidmaatregelen te verrichten.

**Met betrekking tot geluid wordt aangegeven dat een toename van maximaal 1 dB(A) niet merkbaar is. Het is niet duidelijk waar dit op gebaseerd is. Er wordt verwezen naar "een advies van de commissie MER."**

Nummer 126-XXV

**Antwoord**

Voor de meeste mensen is een toename (of afname) van de geluidbelasting vanwege een weg met 2 tot 3 dB niet waarneembaar. Dit is een ervaringsgegeven dat niet als zodanig in wettelijke regelingen is vastgelegd. Indirect zou je dit kunnen afleiden uit de (oude) Wet geluidhinder. Daarin was het uitgangspunt dat pas bij een toename van 2 dB of meer vanwege een wijziging van de weg er sprake is van een overschrijding van de wettelijke geluidnorm.

**Het ophogen van de maximumsnelheid heeft negatieve gevolgen voor de ruimtelijke planontwikkeling. Bij akoestische onderzoeken moeten we uitgaan van de gegevens zoals die in het geluidregister staan. Voor 2022 zijn dit de gegevens die in het WAB zijn opgenomen, dus in Stichtse Vecht 220.000-240.000 mvt/etmaal, 100 km/u, tweelaags ZOAB. Hiermee moeten we rekenen. Het is volstrekt onverkoopt naar burgers toe dat de gemeente hiermee rekent, terwijl de huidige maximum snelheid (in de nachtperiode) 130 km/u is.**

Nummer 126-XXVIII

### **Antwoord**

Bij de ruimtelijke planontwikkeling dient de gemeente uit te gaan van de gegevens uit het Geluidregister. Voor de A2 Vinkeveen-Maarsse zijn de geluidproductieplafonds (GPP's) gebaseerd op de informatie uit het Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarsse (de situatie in 2022). In het Geluidregister is de verhoging van de maximumsnelheid in de avond en nachtperiode inderdaad niet opgenomen.

Toch werkt deze aanpak goed. Door uit te gaan van de gegevens uit het Geluidregister is geen sprake van onderschatting van de geluidssituatie. Er is wat meer geluidproductie door de hogere snelheid maar dit wordt ruimschoots gecompenseerd door de lagere aantallen auto's (ca. 160.000 mvt/etmaal, situatie 2012, conform Akoestisch onderzoek A2 Vinkeveen - Maarsse) dan waar bij de vaststelling van de GPP's rekening mee gehouden is.

Bovendien moet Rijkswaterstaat bij dreigende overschrijding van de GPP's tijdig de mogelijkheden gaan onderzoeken om aanvullende geluidmaatregelen te treffen.

**Per 12 juni 2012 is het geluidsproductieplafond (GPP) formeel ingevoerd. Bij het ontwerpverkeersbesluit wordt gebruik gemaakt van de systematiek (meer specifiek: de geluidsproductieplafonds) van SWUNG om het besluit te motiveren. Een belangrijke doelstelling van de invoering van SWUNG was om "werkruimte" te creëren. Hierdoor kan de beheerder verkeersgroei opvangen en krijgt deze voorbereidingstijd om maatregelen te nemen. Dit wordt ook beschreven in de nota van toelichting TK 32252 nr. 3, par 3.2.1: *"nieuwe stille technologieën moeten op termijn ertoe leiden dat het verkeer kan groeien zonder toename van geluid en moeten daarnaast leiden tot verbetering van de leefomgeving. De instrumenten voor deze pijlers zijn onderdeel van het wetsvoorstel Swung-1. Een voorbeeld daarvan zijn de geluidproductieplafonds. Het wetsvoorstel beoogt de omgeving te beschermen maar tegelijkertijd niet de mobiliteit te belemmeren. De geluidproductieplafonds bieden de beheerder van de weg of spoorweg een gewaarborgde geluidruimte die tevens het belang van mobiliteit dient. Het verkeer op de weg of spoorweg kan zich ontwikkelen zo lang de geluidproductie daarvan onder het geldende plafond blijft."***

**Met het GPP wordt de geluidssituatie éénduidig vastgelegd voor een langere periode in een centraal geluidsregister. Bij het vaststellen van een GPP wordt rekening gehouden met te verwachten toekomstige ontwikkelingen, zoals enige autonome groei van verkeer. Deze systematiek is nadrukkelijk niet bedoeld om ingrijpende andere ontwikkelingen "op te vangen" en rechtsbescherming aan omwonenden te onthouden. Wat blijkt hier echter, een paar maanden na invoering van de nieuwe regelgeving wordt al een besluit genomen om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km per uur, waardoor de speelruimte in het GPP die is bedoeld voor autonome ontwikkelingen meteen al wordt opgevuld, zo niet overschreden. Er wordt feitelijk oneigenlijk gebruik gemaakt van deze nieuwe wetgeving. Let wel, onder de oude (voor 1 juni 2012 nog vigerende) Wet geluidhinder was dit onmogelijk geweest; het was immers wederom een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder geworden. Voor alle in het WAB vastgestelde reconstructie- en saneringssituaties zouden opnieuw berekeningen moeten worden gemaakt voor de situatie 2022 en 130 km per uur. Ook de geluidsbelasting waarop gevelisolatie van de saneringwoningen is gebaseerd, zou hoger uitvallen!**

Nummer 129-XIII en 129-XIV

### **Antwoord**

De onbeheerste groei, de ontoegankelijkheid en complexiteit van de regels en de grote lasten bij kleine ingrepen zijn de drie hoofdpunten die met de nieuwe wetgeving SWUNG zijn aangepakt. Primair doel is beheersing van de geluidsbelastingen door verkeer op rijkswegen op een eenvoudige en efficiënte wijze. Het verplicht de wegbeheerder om te monitoren of er sprake is van een (dreigende) overschrijding van de vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's). Maar SWUNG biedt de wegbeheerder ook de mogelijkheid om kleine aanpassingen op of aan de weg binnen de gewaarborgde 'geluidruimte' aan te brengen om het belang van de mobiliteit te behartigen. Het verhogen van de maximumsnelheid kan daar ook onder vallen. En uiteraard geldt dat indien in de toekomst (eerder) sprake is van overschrijding van de GPP's, de wegbeheerder (eerder) in actie moet komen.

**De gemeente heeft vele miljoenen geïnvesteerd in het scherm ter hoogte van Maarssenbroek om de geluidhinder terug te dringen naar het door de gemeenteraad gestelde ambitieniveau. Met het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km per uur komt dit ambitieniveau onder druk te staan. Voldaan moet worden aan het GPP, dat gebaseerd is op het WAB, waar de ambitie van Maarssen in is opgenomen. Door de verhoging van de snelheid wordt het plafond eerder bereikt, dan wel nu reeds overschreden.**  
Nummer 129-XXII

### **Antwoord**

De vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) zijn een afspiegeling van de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer). Zolang geen sprake is van een overschrijding van de GPP's is ook geen overschrijding van de beoogde geluidsbelasting op de woning te verwachten. En indien door de verhoging van de maximumsnelheid (eerder) een overschrijding van het GPP dreigt, zal de wegbeheerder in actie komen om een onderzoek naar aanvullende geluidmaatregelen te verrichten.

**Paragraaf 4.1.8 van rapport "Toelichting op aanpak analyse kosten en baten verhoging" becijfert in een half A4 de impact van geluidshinder in het algemeen van een verhoging naar 130 km/h. Deze onderbouwing gaat uit van eenheidsprijzen ongeacht dag of nacht dan wel locatie. Deze onderbouwing lijkt daarom niet representatief te zijn voor slaapsteden zoals Maarssen en Vleuten, waar het een snelheidsverhoging in de nacht betekend. Aangezien langs het trajectdeel een groot aantal woningen met beroepsbevolking aanwezig is (die dus nachtelijke geluidshinder krijgen), is het tevens de vraag of de gestelde eenheidsgedaten überhaupt representatief/buikbaar zijn. Daarnaast is een kwantificering naar geld één stap, maar het aspect wooncomfort is hierbij naar mijn mening onterecht niet gekwantificeerd.**

Nummer 134-III

### **Antwoord**

In het kader van het onderzoek 'invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h' is een analyse op landelijke schaal uitgevoerd van de kosten en baten van de verhoging van de maximumsnelheid voor drie varianten. Daarbij is aangesloten op de richtlijnen OEI bij MIRT-verkenningen. Voor geluid is daarbij uitgegaan van de maatschappelijke kosten voor verkeersgeluid per personenvervoertuigkilometer en vrachtautokilometer als globale maatstaf voor geluidhinder, gebaseerd op de informatie uit het rapport 'De prijs van een reis: de maatschappelijke kosten van het verkeer' van CE & VU uit 2004. Verder gaat de aanpak ervan uit dat de maatschappelijke kosten voor geluid evenredig toenemen met de gemiddelde

snelheid en met de intensiteit van het verkeer op het hoofdwegennet. De uitkomsten laten zien dat op landelijke schaal de geluidsbaten negatief zijn. Daar staan echter forse reistijd-baten tegenover. Meer in het algemeen geldt dat de totale kosten min of meer in evenwicht zijn met de totale baten. In de loop van de tijd zullen de netto contant gemaakte positieve baten echter minder snel afnemen als de negatieve baten. Daardoor wordt het saldo van de jaarlijkse baten in de loop van de tijd steeds positiever en worden de waarden over de hele levensduur van het project in alle drie de varianten positief.

**Doordat de geluidsberekeningen inhoudelijk door niet-deskundigen bijna niet te toetsen zijn (en de modellen ook niet publiekelijk beschikbaar zijn) verwacht ik een onafhankelijke toets op de juistheid van het document. Is deze toets uitgevoerd en is een onafhankelijke herberekening uitgevoerd? De impact van geluid geldt namelijk voor een groot aantal omwonenden en fouten in modellering zijn snel gemaakt. Kunt u aangeven of de wet 'Schwung' voor dit project is meegenomen is of dat dit niet noodzakelijk is?**  
Nummer 134-VII

**Antwoord**

Ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de nieuwe wetgeving SWUNG (zoals opgenomen in de Wet milieubeheer) plaatsgevonden. De geluidsberekeningen hebben plaatsgevonden met de rekenmethode conform het wettelijk voorschrift (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) en zijn uitgevoerd door ingenieursbureau DGMR. Als een akoestisch onderzoek conform het Reken- en meetvoorschrift geluid is uitgevoerd, wordt de representativiteit van de uitkomsten door de Raad van State niet in twijfel getrokken. Een herberekening is dan ook niet nodig of noodzakelijk.

**Ondergetekende geeft in overweging om in plaats van "dynamische" snelheidsverhoging, "dynamische" wegversmalling toe te passen, door minimaal 2 rijstroken in elke richting (doch bij voorkeur 3) af te sluiten, zodat de automobilisten niet gefrustreerd raken door de snelheidsbeperking van 100 km/u op een brede weg. Door rijstrooksignalering kan aangegeven worden dat het verkeer (in beide richtingen) zo dicht mogelijk bij de aanwezige geluidsschermen moet gaan rijden, waarmee zoveel mogelijk geluid kan worden afgevangen.**  
Nummer 144-XX en 145-XX

**Antwoord**

In de praktijk zal in de avond en in de nacht het merendeel van de voertuigen al per rijrichting op de buitenste (rechter) rijstroken rijden. Dit zal gelden voor zowel de situatie zonder als met verhoging van de maximumsnelheid.

### 3 Zienswijzen m.b.t. lucht

Algemene beantwoording.

#### **3A- Luchtvervuiling neemt toe (in 37 zienswijzen)**

**Een hogere snelheid betekent (ook voor "schone" auto's) meer luchtvervuiling door uitlaatgassen en fijnstof. Deze vervuiling is schadelijk voor de gezondheid, en dient daarom niet onnodig hoog te zijn. Fijnstof wordt niet of nauwelijks tegengehouden door schermen. Dit gaat ten koste van de gezondheid van mensen die naast de A2 wonen. Mensen die dicht bij een snelweg wonen hebben een verhoogde kans op luchtwegaandoeningen en hart- en vaatziekten. Hetzelfde geldt voor kinderen op scholen in de buurt van autosnelwegen.**

#### **Antwoord**

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.

Met het in het kader van dit verkeersbesluit uitgevoerde onderzoek is aangetoond dat de luchtkwaliteit rond het betreffende wegvak ook na het ingaan van het nieuwe snelheidsregime voldoet aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Naast het feit dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

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

#### **3B- Methode berekening niet juist (in 15 zienswijzen)**

**Inspreker onderbouwt de stelling dat de rapportages niet juist zijn bevonden met het volgende. Recentelijk is de A2, waaronder het traject Vinkeveen – Maarssen, verbreed. Deze verbreding voldeed aan het wetgevende kader voor luchtkwaliteit, indien er 100 km/uur zou worden gereden. Met onderhavig ontwerp verkeersbesluit wordt de snelheid in de avond en nacht verhoogd naar 130 km/uur en dat zou mogelijk moeten zijn op basis van de conclusie uit de rapportage "verhoging maximumsnelheid A2 Vinkeveen – Maarssen" RWS, 17 augustus 2012, dat de invloed op de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) niet in betekenende mate is. Het toepassen van deze systematiek neigt sterk naar de welbekende salami tactiek die vaker wordt toegepast bij m.e.r.-plichtige activiteiten, ofwel het opknippen van projecten om toetsing aan**

**de wetgeving te voorkomen. Toepassing van de NIBM-systematiek mag daarom op basis van deze bekende methodiek niet worden toegepast. Alleen rechtstreekse toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit is de juiste methode van toetsing aan de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5 Wet milieubeheer).**

**Antwoord**

In het wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht Maarssen van december 2009 is als geluidreducerende maatregel een maximumsnelheid vastgesteld van 100 km/uur. Met de 100 km/uur als maximumsnelheid voldoet de wegverbreding naar 2 x 5 rijstroken ook aan de luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer.

Doordat de luchtkwaliteit vanaf 2009 verbeterd is vanwege schonere motoren door strengere emissie-eisen kan de snelheid in de avond en nacht verhoogd worden naar 130 km/h.

Met het in het kader van dit verkeersbesluit uitgevoerde onderzoek is aangetoond dat de luchtkwaliteit rond het betreffende wegvak ook na het ingaan van het nieuwe snelheidsregime voldoet aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

In het kader van een verkeersbesluit ontbreekt de wettelijke verplichting om het besluit te toetsen aan luchtkwaliteitseisen. Om reden van zorgvuldige belangenafweging, mede in het licht van art. 2 Wvw, is ervoor gekozen toch een luchtonderzoek uit te voeren.

De systematiek van "niet in betekende mate" is niet toegepast om aan te geven dat aan de luchtkwaliteitseisen is voldaan, maar is gebruikt om de effecten een kwalificatie mee te geven (wel niet in betekende mate een verslechtering of verbetering).

De Wet milieubeheer is een implementatie van Europese regelgeving. Er is geen reden te twijfelen aan de juistheid van die implementatie, nu ook de EU-richtlijn niet de verplichting tot het doen luchtonderzoek stelt.



## Specifieke zienswijzen

**Men wil een scherm gaan plaatsen: kosten rond de 9 miljoen euro. Participant is bang dat hij meer last gaat krijgen van uitstoot, mede door de weerkaatsing van het scherm.**

Nummer 81-IV

### **Antwoord**

Het eventueel plaatsen van luchtschermen doorloopt een afzonderlijk proces in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en staat in juridische zin los van de totstandkoming van het onderhavige verkeersbesluit.

Over de werking van een geluid- of luchtscherm het volgende.

Achter een geluid- of luchtscherm zijn de concentraties fijn stof en stikstofdioxide lager dan in een situatie zonder geluidscherm.

Het effect van schermen op de concentraties fijn stof en stikstofdioxide achter het scherm zijn terug te voeren op de invloed die het scherm heeft op de stroming van lucht nabij het scherm, namelijk:

- 'opstuwning' van verontreinigde lucht naar hogere luchtlagen
- 'turbulentie' (luchtwervelingen), waardoor verontreinigde lucht extra mengt met de schonere achtergrondlucht

Door een geluid- of luchtscherm wordt verontreinigde lucht dus opgestuwd en extra verdund, waardoor de concentraties op leefniveau afnemen.

Ook aan de zijde waar geen luchtscherm staat, vermindert de concentratie doordat de turbulentie in de buurt van de weg door een luchtscherm wordt vergroot. Het scherm heeft wel het beste effect aan de zijde waar het dicht aan de weg is geplaatst. De maatgevende windrichting is zuidwest, wat maakt dat de concentratieverlaging iets beter is indien het scherm aan noord(oost)zijde van de weg is geplaatst.

**Gezien de negatieve invloed op de luchtkwaliteit van de verhoging van de maximumsnelheid t.h.v. Maarssen, van 100 naar 130, ben ik van mening dat dit dynamisch o.b.v. actuele luchtkwaliteit meting dient te geschieden. Aannames, schattingen en/of berekening vooraf zijn niet goed genoeg om de gezondheid van duizenden inwoners af te laten hangen.**

Nummer 105-I

### **Antwoord**

De luchtkwaliteit langs autosnelwegen wordt sinds jaar en dag in beeld gebracht door middel van modelberekeningen. Dit maakt het mogelijk om op iedere locatie in Nederland de luchtkwaliteit te bepalen. Bovendien is een modelberekening nodig om prognoses voor de toekomst te maken.

De manier waarop metingen en berekeningen moeten worden uitgevoerd, is wettelijk vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007) en is in lijn met de Europese regelgeving. Het uitgevoerde onderzoek is conform deze standaarden uitgevoerd en toont aan dat grenswaarden niet worden overschreden.

Op 30 oktober 2012 en 19 november 2012 heeft de Staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer schriftelijk ingelicht met betrekking tot de modellen die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft gebruikt. Conclusie is dat de gehanteerde Standaardrekenmethode II (SRM-II) een voldoende betrouwbare uitkomst geeft voor de berekening van concentraties rond snelwegen. Daarbij speelt dat niet voor iedere, specifieke situatie een apart model kan worden ontwikkeld en toegepast.

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid (RIVM) beziet regelmatig of berekeningen in overeenstemming zijn met de metingen uitgevoerd met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) van het RIVM. Indien blijkt dat berekeningen en metingen systematisch en significant van elkaar verschillen, wordt dit nader onderzocht en worden zo nodig aanpassingen in de rekenmodellen doorgevoerd. Op die manier wordt de werkelijkheid met modelberekeningen zoveel mogelijk benaderd.

De luchtkwaliteit in Nederland wordt continue gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Mede op basis van deze meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks gevalideerd en zo nodig bijgesteld. Zodoende mag verwacht worden dat de berekende waarden voor de toekomstige luchtkwaliteit overeen zullen komen met de toekomstig te meten waarden. Naast dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

**Ook is er volgens Rijkswaterstaat al besloten dat er een geluidswal wordt geplaatst langs de A2 ter hoogte van de molen, omdat daar de fijnstofnorm wordt overschreden. En de molen is onbewoond!! Wij wonen net zo dichtbij en krijgen geen scherm.**

Nummer 112-XIV en 115-X

#### **Antwoord**

Het eventueel plaatsen van luchtschermen doorloopt een afzonderlijk proces in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en staat in juridische zin los van de totstandkoming van het onderhavige verkeersbesluit.

**Er wordt voortdurend in de discussies gesproken over vervuiling reducerende schermen, maar die bestaan niet.**

Nummer 113-III

#### **Antwoord**

Het eventueel plaatsen van luchtschermen doorloopt een afzonderlijk proces in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en staat in juridische zin los van de totstandkoming van het onderhavige verkeersbesluit.

Over de werking van een geluid- of luchtscherm het volgende.

Achter een geluid- of luchtscherm zijn de concentraties fijn stof en stikstofdioxide lager dan in een situatie zonder geluidscherm.

Het effect van schermen op de concentraties fijn stof en stikstofdioxide achter het scherm zijn terug te voeren op de invloed die het scherm heeft op de stroming van lucht nabij het scherm, namelijk:

- 'opstuwing' van verontreinigde lucht naar hogere luchtlagen
- 'turbulentie' (luchtwervelingen), waardoor verontreinigde lucht extra mengt met de schonere achtergrondlucht

Door een geluid- of luchtscherm wordt verontreinigde lucht dus opgestuwd en extra verdund, waardoor de concentraties op leefniveau afnemen. Dit positieve effect treedt zowel op (vlak) achter het scherm als op grotere afstand van het scherm. Wel is het zo dat op grotere afstand van de weg het wegverkeer weinig tot geen invloed meer heeft op de concentraties fijn stof en stikstofdioxide. Het effect van een scherm op de concentraties is op dergelijke afstand dan ook minder merkbaar.

**De norm is een maximum, maar het is het allerbeste om helemaal geen fijnstof binnen te krijgen. Bovendien veroorzaken de kleinere fijnstofdeeltjes veel meer schade. Die kleine deeltjes komen veel dieper in de longen, die komen op een plek waar je ze niet meer kunt ophoesten. Dat kan heel veel kwaad, niet alleen voor de longen, maar met name voor het hart. Het aantal hartinfarcten dat veroorzaakt wordt door fijn stof is aanzienlijk**

Nummer 121-VI

#### **Antwoord**

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

Over de door inspreker genoemde 'kleinere fijnstofdeeltjes' kan het volgende worden opgemerkt.

Concentraties van PM<sub>10</sub>- en van ultra fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) zijn sterk gerelateerd. In de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor PM<sub>2,5</sub> wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor PM<sub>2,5</sub> wordt overschreden op locaties waar aan de PM<sub>10</sub>-norm wordt voldaan. Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat in het kader van het onderhavige onderzoek de conclusies voor PM<sub>10</sub> ook gelden voor PM<sub>2,5</sub>.

**Daarnaast valt uit het ontwerp verkeersbesluit op te maken dat het op grond van luchtkwaliteit nu niet mogelijk is om op dit traject van de A2 gedurende het gehele etmaal de maximumsnelheid op 130 km/h te stellen. Met andere woorden op basis van de jaarlijkse Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) -monitoringsgegevens kunt u, indien deze gegevens een verbetering laten zien, op wellicht korte termijn besluiten om de maximumsnelheid gedurende het gehele etmaal op 130 km/h te brengen. Dat wekt bij ons bezorgdheid op.**

Nummer 126-V

#### **Antwoord**

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid. Onderhavig verkeersbesluit ziet hier evenwel niet op. Bij een verdere aanpassing van het snelheidsregime moet opnieuw een verkeersbesluit worden genomen.

**Voor de bepaling van de concentraties luchtvervuiling wordt gebruik gemaakt van de ISL2 rekenmethode. Uit metingen bij Overschie in Rotterdam blijkt dat de concentraties vele malen hoger zijn dan de berekeningen met deze monitoringstool, waarin de ISL2 is geïmplementeerd. Hieruit blijkt dat de ISL2 rekenmethode geen betrouwbaar beeld geeft van de concentraties stikstofdioxide en dus niet de juiste rekenmethode is.**

**Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het ISL2. Dit rekenmodel is gebaseerd op het VLW-model. Dit is een zogeheten klassenmodel en biedt onvoldoende nauwkeurigheid en mogelijkheden om te rekenen met dynamische snelheden. Dit lijkt wellicht niet relevant, vanwege het verschil in intensiteiten tussen de dag, avond en nacht, echter op grond van de stabiliteit is het effect op de verspreiding van luchtvervuiling in de atmosfeer significant. De atmosfeer is 's nacht meestal veel stabiel, wat betekent dat er weinig tot geen uitwisseling is tussen de verschillende luchtlagen. Fijn stof blijft dus hangen en daarbij komt dat 's nacht ozon (O<sub>3</sub>) door NO wordt omgezet in NO<sub>2</sub>. Dit betekent dat de concentraties luchtvervuiling 's nachts veel hoger zijn dan het ISL2 model berekent. In combinatie met de uitkomsten van de metingen bij Overschie in Rotterdam dient te worden geconcludeerd dat ISL2 niet kan worden toegepast voor de onderbouwing. Hier dient Pluim Snelweg of STACK+ te worden toegepast of wellicht zelfs windtunnelonderzoek of metingen aan de luchtkwaliteit. Daarbij dient aandacht te zijn voor de toegepaste meteorologische omstandigheden, omdat deze de afgelopen jaren significant veranderen, vanwege de hogere temperaturen. Meteorologische omstandigheden van voor het jaar 2005 zijn dus niet representatief, te meer omdat bij luchtkwaliteit de meteorologische omstandigheden een erg dominante factor zijn.**

Nummer 126-XII-B, 126-XIII, 129-X en 129-XI

#### **Antwoord**

De luchtkwaliteit langs autosnelwegen wordt sinds jaar en dag in beeld gebracht door middel van modelberekeningen. Dit maakt het mogelijk om op iedere locatie in Nederland de luchtkwaliteit te bepalen. Bovendien is een modelberekening nodig om prognoses voor de toekomst te maken.

De manier waarop metingen en berekeningen moeten worden uitgevoerd, is wettelijk vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007) en is in lijn met de Europese regelgeving. Het uitgevoerde onderzoek is conform deze standaarden uitgevoerd en toont aan dat grenswaarden niet worden overschreden.

Op 30 oktober 2012 en 19 november 2012 heeft de Staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer schriftelijk ingelicht met betrekking tot de modellen die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft gebruikt. Conclusie is dat de gehanteerde Standaardrekenmethode II (SRM-II) een voldoende betrouwbare uitkomst geeft voor de berekening van concentraties rond snelwegen. Daarbij speelt dat niet voor iedere, specifieke situatie een apart model kan worden ontwikkeld en toegepast.

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid (RIVM) beziet regelmatig of berekeningen in overeenstemming zijn met de metingen uitgevoerd met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) van het RIVM. Indien blijkt dat berekeningen en metingen systematisch en significant van elkaar verschillen, wordt dit nader onderzocht en worden zo nodig aanpassingen in de rekenmodellen doorgevoerd. Op die manier wordt de werkelijkheid met modelberekeningen zoveel mogelijk benaderd.

Het RIVM heeft een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de effecten van de landelijke snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties NO<sub>2</sub> in de grote steden in de Randstad. Op basis hiervan komt het RIVM tot de conclusie dat het effect van de landelijke snelheidsverhoging op de grootschalige concentraties in de Randstad verwaarloosbaar is.

In 2010 heeft het RIVM een toets gedaan op de rekenmethoden in de NSL

Monitoringstool. De resultaten geven aan dat de rekenmethoden in de monitoringstool in lijn zijn met de wettelijk voorgeschreven standaardmethoden voor luchtkwaliteit. Incidenteel komen verschillen tussen de resultaten van de rekenmethoden voor. Nieuwe inzichten worden meegenomen in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een toelichting is te vinden in het RIVM rapport: "Een toets van standaardrekenmethodes voor berekeningen aan luchtkwaliteit in de Monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)"; RIVM, J. Wesseling, 2010.

**Voor het negatieve effect van de snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties wordt binnen de reguliere systematiek voor de NSL-monitor 2013 een oplossing gezocht. Dit betekent dat wij mede verantwoordelijk worden voor het oplossen van eventuele overschrijdingen van de norm, als gevolg van het besluit om de snelheid op de A2 te verhogen. Daarnaast loopt de gemeente bij het niet tijdig voldoen aan de EU-normen voor de luchtkwaliteit juridisch-planologische risico's die kunnen leiden tot vertraging of afstel van grote ruimtelijke ontwikkelingen. Door de landelijke snelheidsverhoging wordt de bijdrage van het wegverkeer aan de achtergrondconcentratie groter en wordt dit risico vergroot (meer hierover onder de kop "Effecten op de gezondheid – luchtverontreiniging").**

Nummer 126-XIV-C, 126-XXIX en 129-X-G

#### **Antwoord**

Ook na de dynamische snelheidsverhoging op de A2 Vinkeveen-Maarsssen wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Het RIVM heeft een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de effecten van de landelijke snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties NO<sub>2</sub>. Op basis hiervan komt het RIVM tot de conclusie dat het effect van de landelijke snelheidsverhoging op de grootschalige concentraties in de Randstad verwaarloosbaar is. Het is daarmee zeer onwaarschijnlijk dat voor de gemeente een (extra) saneringsopgave ontstaat. En ook hier geldt dat het wagenpark in de toekomst alleen maar schoner zal worden, zodat de gemeente ook in de toekomst haar verantwoordelijkheid voor de luchtkwaliteit zal kunnen waarmaken.

**Het Europese Hof van Justitie heeft op 15 oktober 2009 geoordeeld dat Nederlandse wetgeving niet voldoet aan de Europese richtlijn over milieueffectbeoordelingen. De Nederlandse wetgeving is naar aanleiding hiervan aangepast. Toch vragen wij ons af of Nederlandse wetgeving gelet op de effecten van het verkeersbesluit en de aan de van de uitspraak van het Europese Hof wel voldoen aan de Europese richtlijn over milieueffectbeoordelingen.**

Nummer 127-XII

#### **Antwoord**

De Nederlandse wetgeving is naar aanleiding van de uitspraak van het Europese Hof van Justitie aangepast en in lijn gebracht met de vereisten van de Europese richtlijn over milieueffectbeoordelingen. Niet duidelijk is waar inspreker precies op doelt met de zienswijze dat de regelgeving (nog altijd) in strijd met de Europese richtlijnen is.

**Uit de aan het WAB A2 Holendrecht-Maarssen ten grondslag liggende onderzoek naar stikstofdepositie blijkt dat een lagere maximumsnelheid dan 130 km per uur aan dit onderzoek ten grondslag is gelegd. Er zijn geen andere onderzoeken naar luchtverontreiniging bekend gemaakt bij de voorbereiding van het WAB A2 Holendrecht- Maarssen. Inmiddels is het uitstel dat Nederland had verkregen voor het voldoen aan de normen voor PM10 uit Richtlijn 2008/50/EG verstreken en is het zelfs twijfelachtig of Commissie beschikking C (2009) 2560 ten aanzien van het uitstel met betrekking tot het voldoen aan bepaalde grenswaarden voor stikstofdioxide in stand zal blijven (Gerecht van de Europese Unie d.d. 14 juni 2012, zaak T-396/09 Milieudefensie)**

Nummer 129-III

#### **Antwoord**

Vooralsnog is er geen uitspraak in deze kwestie en blijven de richtlijnen en grenswaarden zoals deze nu gelden in stand. Het WAB A2 Holendrecht-Maarssen is onherroepelijk en staat hier ook niet ter discussie. In het kader van dit verkeersbesluit is onderzoek gedaan naar de effecten op de luchtkwaliteit. Daaruit volgt dat de snelheidsverhoging geen overschrijding van de strengere, eerst in 2015 geldende, grenswaarden tot gevolg heeft. De vraag of genoemde derogatie-beschikkingen in stand blijven, is daarmee in deze niet relevant.

**Overigens geldt dat vaststaat dat het NSL geen rekening houdt met de massale verhoging van de snelheid op de Nederlandse wegen zoals nu voorzien.**

Nummer 129-XIII

#### **Antwoord**

De luchtkwaliteit in Nederland wordt continue gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (NSL). Mede op basis van deze meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks gevalideerd en zo nodig bijgesteld. Zodoende mag verwacht worden dat de berekende waarden voor de toekomstige luchtkwaliteit overeen zullen komen met de toekomstig te meten waarden. Naast dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het NSL. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De verhoging van de maximum snelheid op snelwegen in Nederland is verwerkt in de NSL-Monitoring 2012. Voor nadere info wordt verder verwezen naar de NSL-monitoring, waar de monitoringsrapportage van 2012 in december a.s. zal worden gepubliceerd: <http://www.nsl-monitoring.nl/>.

**Ten aanzien van fijnstof en stikstofdioxide vermeldt het Ontwerp-Verkeersbesluit dat een verhoging gedurende de avondlijke en nachtelijke uren slechts een beperkte invloed heeft op de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>). Echter, iedere verhoging van stikstofdioxide en fijnstof is van invloed op de gezondheid, bijvoorbeeld in de vorm van meer longaandoeningen. Daarnaast wordt er met geen woord gerept over de effecten van ultra-fijnstof. Dit terwijl ultra-fijnstof veel schadelijker is dan fijnstof en qua gezondheidsrisico met asbest kan worden vergeleken. Afgezet tegen een tijdwinst van 1% op het traject Vinkeveen – Maarssen wordt hier een verkeerde keus gemaakt .**

Nummer 133-XV

### **Antwoord**

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen. Met roetdeeltjes wordt geen rekening gehouden in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), omdat hiervoor geen wettelijke normen zijn vastgesteld.

Concentraties van PM<sub>10</sub>- en van ultra fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) zijn sterk gerelateerd. In de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor PM<sub>2,5</sub> wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor PM<sub>2,5</sub> wordt overschreden op locaties waar aan de PM<sub>10</sub>-norm wordt voldaan. Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat in het kader van het onderhavige onderzoek de conclusies voor PM<sub>10</sub> ook gelden voor PM<sub>2,5</sub>.

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker.

**In figuur 3.1 van het betreffende onderzoeksrapport onderzoek "Verhoging maximumsnelheid A2 Vinkeveen-Maarssen – Effecten op luchtkwaliteit d.d. 17-08-2012") zijn schermen ingetekend ter hoogte van de afslag Breukelen. In het NSL zijn deze schermen met deze kilometrage evenwel niet opgenomen, danwel is wegens het ontbreken van een afbeelding van de ligging van de beoogde schermen, niet op te maken waar die schermen exact kunnen worden geplaatst. Wel is in bijlage 10 "Lijst met maatregelen op het Hoofdwegennet" van het NSL uit 2009 een tabel te vinden waarin melding wordt gemaakt van een scherm van 4 meter van km 45,5 tot 48,7 aan de Linkerzijde. Het is derhalve niet duidelijk of dit dezelfde schermen zijn waaraan in het onderzoek "Effecten op luchtkwaliteit d.d. 17-08-2012" wordt gerefereerd. Gezien de verschillen in kilometrage, lijkt het er op dat het ontwerp-verkeersbesluit op onjuiste gronden wordt genomen. Mocht dit op een misverstand berusten, dan verneemt belanghebbende graag in welk document (naam en datum) en in welke passage (paragraaf / bladzijde) door het bevoegd gezag is bepaald dat aan de oostkant van de A2 bij Breukelen schermen worden geplaatst.**

Nummer 137-I

### **Antwoord**

Het eventueel plaatsen van luchtschermen doorloopt een afzonderlijk proces in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en staat in juridische zin los van de totstandkoming van het onderhavige verkeersbesluit.

Voor het overige meld ik dat in het kader van het NSL de luchtkwaliteit landelijk gemonitord wordt en zonodig besloten wordt tot het treffen van maatregelen. Jaarlijks wordt voor ondermeer de Rijkswegen getoetst of wordt voldaan aan de grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide. Bij het vaststellen van het NSL in 2009 was uitgegaan van vier luchtschermen (die er uitzien als geluidschermen en

niet als geluidswallen) langs het traject A2 Vinkeveen - Maarssen. Daar leken dus knelpunten (overschrijdingen van grenswaarden) te gaan ontstaan. Sindsdien is in de jaarlijkse monitoring gebleken dat niet alle geplande schermen langs onze Rijkswegen nodig zijn. Dat lijkt ook te gaan gelden voor de vier genoemde luchtschermen langs de A2. Uit de laatste NSL-Monitoringsronde in 2012 is gebleken dat drie van de bovengenoemde vier schermen niet nodig zijn om aan de grenswaarden te voldoen en dat één scherm ingekort kan worden. Dat ene scherm wordt 250 lang en 4 m hoog en wordt niet ter hoogte van de molen maar bij de noordelijker gelegen boerderij geplaatst. Samengevat blijkt uit de resultaten van de NSL-Monitoringsronde 2012 dat het er op lijkt dat op de rest van dit A2-traject geen grenswaarden (dreigen te) worden overschreden.

Voor nadere info wordt verder verwezen naar de NSL-monitoring, waar de monitoringsrapportage van 2012 in december a.s. zal worden gepubliceerd:  
<http://www.nsl-monitoring.nl/>



Algemene beantwoording.

**4A- Besluit heeft negatief effect op gezondheid (in 16 zienswijzen)**

**De verhoging van de maximumsnelheid heeft een negatief effect op de gezondheid. Zowel de geluidshinder als de uitstoot van schadelijke stoffen neemt toe. Daarmee wordt het aantal gehinderden binnen de gemeentegrenzen verhoogd, terwijl de tijdwinst voor de automobilist over dit traject van ca. 16 km slechts 2 minuten bedraagt.**

**Antwoord**

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zowel ten aanzien van de aspecten milieu en verkeersveiligheid. De rapportages daarvan hebben met de verschillende verkeersbesluiten voor de trajecten waar geen permanente verhoging naar 130km/h mogelijk is de afgelopen tijd ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden op het onderhavige traject. Daarnaast wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Specifiek ten aanzien van geluid heeft toetsing aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG), plaatsgevonden. Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds (GPP) grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Daartoe bevat de wetgeving ook een monitoringssystematiek. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op alle referentiepunten in 2012 voldaan wordt aan de wettelijke norm, te weten het betreffende geluidsproductieplafond. Dit houdt in dat er, bij de voorziene maximumsnelheden op het door u aangehaalde traject, geen investeringen noodzakelijk zijn in geluidreducerende maatregelen. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, treedt de (hierboven beschreven) monitoringssystematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

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

**4B- Behaalde milieuwinst wordt teniet gedaan (in 20 zienswijzen)**

**Nu de auto's gelukkig schoner worden, wordt deze milieuwinst teniet gedaan en gebruikt om harder te kunnen rijden. Dat kan niet de bedoeling zijn. De luchtkwaliteit in Nederland is de afgelopen jaren verbeterd. Bijna overal in Nederland blijft men onder de Europese norm voor fijnstof en stikstofdioxide.**

**Het argument dat de auto's tegenwoordig schoner zijn is geen excuus voor verhoging van de maximumsnelheid en aldus weer naar de maximaal toegestane vervuiling te streven.**

**Met de gestelde normen voor luchtkwaliteit en geluid wordt nu anders omgegaan dan in het recente verleden. Dit geldt met name voor geluid. Onder de vorige Wet Geluidhinder was er nog sprake van een voorkeurgrenswaarde (50 dB). Door het instellen van de GPP's zijn deze leidend geworden. De huidige minister zoekt de grenzen op door de focus te leggen op de normen (die hoger liggen dan de voorkeurgrenswaarde) in plaats van de focus te leggen op het terugdringen van de overlast. In plaats van de voorkeurwaarde wordt het plafond als uitgangspunt genomen. Door diverse maatregelen (stiller asfalt en stillere en schonere motoren) is de afgelopen jaren milieuwinst behaald. Daar zijn wij en heel Nederland bij gebaat. Het verhogen van de snelheid zet deze winst over boord. De behaalde milieuwinst wordt nu nadrukkelijk gebruikt voor mobiliteit, zeg maar: harder rijden. Daarvoor zijn de milieustimulerende belastingmaatregelen van de overheid nooit bedoeld. Die zijn met name bedoeld om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het harder rijden verslechtert de luchtkwaliteit juist weer.**

#### **Antwoord**

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. In het kader van deze aanpassing is op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. Daaruit is naar voren gekomen dat op de A2 tussen Vinkeveen en Maarssen een snelheid van 130 km/h alleen in de avond en nacht mogelijk is.

In 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.

Specifiek ten aanzien van geluid vindt toetsing plaats aan de (nieuwe) wetgeving, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (SWUNG). Met deze nieuwe geluidswet worden door middel van geluidsproductieplafonds grenzen gesteld aan de geluidsproductie door het wegverkeer. Deze plafonds moeten continu worden nageleefd. Mocht in een later jaar alsnog het geluidsproductieplafond zijn bereikt, dan treedt de SWUNG-monitoringssysteematiek in werking en worden, mits doelmatig, geluidreducerende maatregelen overwogen.

Om het effect van de snelheidsverhoging op het Nederlandse wegennet op de luchtkwaliteit in beeld te brengen, moeten berekeningen worden uitgevoerd. Voor de berekeningen worden de reken- en onderzoeksmethoden gebruikt zoals omschreven in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, die onderdeel uitmaakt van de Wet milieubeheer. Naast het feit dat de berekeningen aantonen dat grenswaarden als gevolg van de snelheidsverhoging niet worden overschreden, wordt de snelheidsverhoging meegenomen in de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma ziet er op toe dat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen.

De maximumsnelheid wordt verhoogd om de bestaande infrastructuur beter te benutten en om te voldoen aan een maatschappelijke vraag. De reistijd wordt verkort en de nieuwe snelheid sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker.

#### **4C- Cumulatie in milieu-effecten (in 9 zienswijzen)**

**De bovengenoemde nadelige gevolgen voor mens, milieu en samenleving worden bovendien extra versterkt door de aanwezigheid van bestaande factoren die onze leefomgeving thans reeds onder druk zetten: de uitstoot van fijnstof, CO<sub>2</sub> en andere uitlaatgassen van het vrachtverkeer over het Amsterdam-Rijnkanaal, de bijbehorende geluidsvervuiling, ook van de spoorlijn die langs de gemeente Stichtse Vecht is aangelegd.**

**Daarnaast ligt onze gemeente in de nabijheid van Schiphol en direct onder aanvliegroutes voor een veelvoud aan vliegtuigen. Deze geluidsvervuiling wordt nog eens versterkt door vele helikoptervliegbeweging van en naar de helikoptervlieghavens in en rondom de gemeente. Ergo, in de huidige situatie staan de leefomgeving en de inwoners al sterk onder druk door deze externe factoren. Uw ontwerp verkeersbesluit zal deze effecten alleen maar versterken.**

#### **Antwoord**

Op grond van de definities van de Wet geluidhinder moet de geluidsbelasting per weg afzonderlijk bepaald worden. De eisen voor de geluidsbelasting gelden namelijk per geluidsbron afzonderlijk (per weg, spoorlijn, vliegveld en industrieterrein).

Alleen bij overschrijding van de grenswaarden waarbij een hogere waarde wordt vastgesteld, wordt op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder gekeken naar cumulatie. Het vaststellen van een hogere waarde mag volgens dit artikel namelijk niet leiden tot een onaanvaardbare gecumuleerde geluidsbelasting. In het akoestisch onderzoek is daarom de gecumuleerde geluidsbelasting berekend voor alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld. Voor deze woningen is een aanvullende afweging gemaakt.

Voor SWUNG geldt in feite hetzelfde. Zolang er geen overschrijding is van de GPP's wordt voldaan aan de norm en speelt cumulatie geen rol in de afweging wel/niet wijziging weg of verkeersparameters (zoals snelheid). Indien wel sprake is van een overschrijding van het GPP wordt in eerste instantie gekeken naar de doelmatigheid van geluidmaatregelen. Indien met doelmatige geluidmaatregelen voldaan wordt aan de normen op de woningen, wordt cumulatie van geluid vanwege andere geluidbronnen niet betrokken bij de afweging van geluidmaatregelen. Pas in geval het op woningniveau niet mogelijk is om te voldoen aan de norm op de woning (die afgeleid is van het huidige GPP) wordt cumulatie van geluid vanwege andere geluidbronnen meegenomen. In dat geval kan besloten worden om een niet doelmatige geluidmaatregel toch aan te leggen vanwege cumulatie met andere geluidbronnen.

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid (RIVM) beheert het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Op diverse verspreid liggende locaties binnen Nederland heeft het RIVM meetpunten opgesteld die continu de luchtkwaliteit meten. Het RIVM is tevens verantwoordelijk voor de nationale inventarisatie van emissies (Emissieregistratie) en produceert jaarlijks kaarten met de grootschalige concentraties voor Nederland, de zogenoemde GCN-kaarten. De mate van uitstoot van luchtverontreinigende stoffen van voertuigen is nodig om de verkeersbijdrage aan de lokale concentratie te bepalen. De uitstoot van andere bronnen in het studiegebied zijn verwerkt in de achtergrondconcentratie.

## 5 Zienswijzen m.b.t. natuur

Algemene beantwoording.

### **5A- Verstoring van natuur (in 26 zienswijzen)**

**De A2 loopt ondermeer naast het Natura-2000-gebied De Oostelijke Vechtplassen. Dit gebied is de groene long tussen Amsterdam en Utrecht. Het biedt onderkomen aan kwetsbare flora en fauna. Er zijn miljoenen geïnvesteerd in het snelwegpanorama Venen-Vecht ter hoogte van Loenersloot. Snelheidsverhoging betekent meer geluidsbelasting voor en meer fijnstof in dit gebied. Extra bescherming voor het gebied Botshol is al aangekondigd. De beste en minst kostbare bescherming is: geen snelheidsverhoging.**

#### **Antwoord**

Het rijk streeft naar zowel realisatie van de doelen van Natura 2000-gebied De Oostelijke Vechtplassen als een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u waar mogelijk. Er heeft een uitgebreide toetsing van mogelijke effecten plaatsgevonden op het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. De conclusie is dat een verandering van de maximumsnelheid op de A2 van 100 km/h naar 130 km/h in de avond en nacht niet tot significante effecten dan wel verslechtering leidt van de beschermde habitats en soorten. De doelstellingen van Natura 2000-gebied De Oostelijke Vechtplassen komen dus niet in gevaar. In het kader van de Flora- en faunawet is beoordeeld of er sprake is van overtreding van het verbod op het opzettelijk verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1dB) en het ontbreken van piekgeluiden is daarvan geen sprake en kan een Ffw-ontheffing achterwege blijven. Verwezen wordt naar het rapport "Natuurtoetsen snelheidsverhoging 130 km/uur – Beoordeling mogelijke (significante) effecten voor Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen en Beschermde natuurmonumenten Schraallanden Utrecht en Oeverlanden Gein, traject A2 Vinkeveen – Maarssen".

### **5B- Onderzoeksplicht voor 3 km of 10 km (in 11 zienswijzen)**

**In het ontwerp verkeersbesluit wordt aangegeven dat binnen het invloedsgebied van het onderhevige wegvak drie natuurgebieden liggen, namelijk: Oeverlanden Gein (Beschermd natuurmonument), Oostelijke Vechtplassen A2 (Natura 2000), Schraallanden Utrecht (Beschermd natuurmonument). Het onderzoeksgebied is echter te klein. Rondom de Natura 2000 gebieden geldt een onderzoeksplicht voor 10 kilometer. De effecten zijn nu alleen binnen 3 kilometer van de A2 berekend. De Natura 2000-gebieden Nieuwkoopse Plassen en Botshol liggen ook binnen het invloedsgebied van 10 kilometer. Deze gebieden zijn niet onderzocht.**

#### **Antwoord**

Voor de natuurtoetsen in het kader van de 130 km/h is aansluiting gezocht bij de werkwijze zoals die wordt gehanteerd voor wegaanlegprojecten. Bij deze projecten wordt voor wat betreft de afbakening van het onderzoeksgebied voor stikstof het uitgangspunt "3 km, tenzij" gehanteerd. Bij onderhavig verkeersbesluit is deze werkwijze overgenomen. Dit betekent dat alle N2000-gebieden en Beschermde natuurmonumenten binnen een straal van 3km van het wegtraject waar een snelheidsverhoging plaatsvindt, in elk geval zijn onderzocht op mogelijke

(significante) negatieve effecten. "3 km, tenzij" houdt in dat de 3 km grens voor het merendeel van de situaties een geschikte grens is.

Echter, in situaties waarbij sprake is van een beschermd natuurgebied op (zeer) korte afstand van de 3km grens, is verder gekeken dan 3 km. Het onderzoeksgebied is daarbij zo gekozen dat -ook in een worst case situatie- buiten dit gebied eventuele effecten van de weg niet leiden tot al dan niet significante verslechtering van natuurkwaliteit en het bereiken van de instandhoudingsdoelen niet in de weg mogen staan. De door inspreker genoemde gebieden liggen (ruim) buiten de gehanteerde afbakening en zijn om die reden niet onderzocht op mogelijke (significante) negatieve effecten:

\* Natura 2000-gebied: Nieuwkoopse Plassen (8 km)

\* Natura 2000-gebied: Botshol (4,4 km))

### **5C- Wel bescherming van natuur en niet van mensen (in 11 zienswijzen)**

**Het betreffende deel van de A2 bij Botshol is vrijgesteld van verhoging, omdat er een natuurgebied aan grenst. Het deel, waarnaast veel mensen wonen, mag gewoon worden blootgesteld aan meer uitstoot, ook al blijft dat netjes 'binnen de norm'. Mensen tellen minder dan natuur.**

#### **Antwoord**

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) biedt de juridische basis voor de bescherming van natuurgebieden in Nederland. Ten aanzien van Natura 2000-gebieden geldt dat het halen van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht. Op grond van de uitgevoerde effectbeoordeling voor het Natura 2000-gebied Botshol voor het traject A2 Holendrecht-Vinkeveen is geconcludeerd dat significante effecten als gevolg van de snelheidverandering niet zijn uit te sluiten. De snelheid is vanwege de mogelijke significante effecten op het Natura 2000-gebied op dat traject dus niet verhoogd.

Er is ook uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid voor het traject A2 Vinkeveen-Maarssen, zowel ten aanzien van het aspect natuur als de aspecten luchtkwaliteit en geluid. Hieruit blijkt dat wettelijke (Europese) normen voor natuur enerzijds en luchtkwaliteit en geluid anderzijds niet worden overschreden op het onderhavige traject. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

### **5D- Kritische depositiewaarde overschreden; gebied zit "op slot" (in 7 zienswijzen)**

**Uit jurisprudentie bij de Raad van State blijkt dat elke toename van de geprognosticeerde stikstofdepositie teveel is op het moment dat er een overschrijding is (uitspraak 201105573/1/A4 en 201105587/1/A4, 25 april 2012).**

**In het kader van het bestemmingsplan landelijk gebied Breukelen West volgt de gemeente een plan-m.e.r. procedure om het effect op het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen te beoordelen. Hierbij gaat de gemeente er van uit dat elke toename een significant effect kan hebben. In het plangebied van dit bestemmingsplan zitten alle agrariërs op slot omdat de kritische depositiewaarde wordt overschreden. Naar hen toe is niet uit te leggen dat het gebied op slot zit, maar dat tezelfdertijd het wel mogelijk is om de maximumsnelheid op de A2 te verhogen.**

**Overigens blijkt uit het rapport "Natuurtoetsen" niet op welke wijze rekening is gehouden met reeds vergunde activiteiten en de daaruit voortvloeiende maximale stikstofdepositie. Wat het ontwerpbesluit wel illustreert is dat de rijksoverheid op diverse punten de provinciale en gemeentelijke overheden "op slot" zet en voor voldongen feiten stelt. Zelfs het beginsel "wie het eerst komt, die het eerst maalt" geldt hier niet, omdat de regelgeving zo in elkaar zit dat de rijksoverheid niet altijd rekening hoeft te houden met lokale activiteiten, terwijl de gemeentelijke overheden wel opdraaien voor de gevolgen. Met betrekking tot geluid wordt aangegeven dat een toename van maximaal 1 dB(A) niet merkbaar is. Het is niet duidelijk waar dit op gebaseerd is. Er wordt verwezen naar "een advies van de commissie MER."**

#### **Antwoord**

Het uitgangspunt dat er in alle gevallen geen toename mag zijn van stikstof in een gebied waar reeds sprake is van een overbelasting aan stikstof is niet juist. Uit de jurisprudentie blijkt dat een beperkte en tijdelijke toename van stikstof op zichzelf geen probleem hoeft te geven. De uitgevoerde natuurtoets voor het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen heeft uitgewezen dat effecten van stikstofdepositie van een dynamische snelheidsverhoging op de A2 dusdanig beperkt en tijdelijk zijn dat deze geen noemenswaardige invloed hebben op de gewenste daling aan depositie en dus ook niet aan het - op termijn - bereiken van de instandhoudingsdoelen.

Aangezien cumulatie in het licht van artikel 19f Natuurbeschermingswet 1998 alleen aan de orde kan zijn indien sprake is van een negatief effect tengevolge van in dit geval de snelheidsverhoging, is een beoordeling op cumulatie niet aan de orde.

Een en ander betekent tevens dat onderhavig verkeersbesluit niet leidt tot een vergroting van het stikstofvraagstuk waarvoor de gemeente en de agrariërs zich zien geplaatst.

Een geluidstoename van minder dan 1 dB(A) geldt als onhoorbaar voor mensen. In het kader van milieueffectrapportages en geluidberekeningen in het kader van de Wet Geluidhinder worden geluidstoenames van minder dan 1 dB(A) daarom als verwaarloosbaar beschouwd. Aangezien vogels over het algemeen duidelijk minder gevoelig zijn voor geluid wordt door ecologen aangenomen dat een verschil van 1 dB(A) in geluidbelasting ook niet waarneembaar is voor de in de nabijheid van dit traject aanwezige vogels.

Effecten van toename van geluid als gevolg van de dynamische snelheidsverhoging op het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen zijn overigens uitgesloten, omdat de voor vogels relevante geluidscontouren van 42 en 47 dB(A) ook na snelheidsverhoging tot 130 km/uur in 2020 nog steeds buiten het gebied zijn gelegen.

## Specifieke zienswijzen

**Loop eens over de fietsbrug het natuur gebied met al zijn vogels 8 ooievaars op een gegeven moment jaag je die niet allemaal weg? En dat voor een paar minuten winst.**

Nummer 22-II

### **Antwoord:**

Alle terzake doende gevolgen van de snelheidsaanpassing – waaronder de van geluid – zijn meegewogen bij het nemen dit besluit. Op basis van deze afweging is geconcludeerd dat een aanpassing van de maximumsnelheid aanvaardbaar is. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat, gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van de wijziging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden, er geen sprake is van overtreding van het verbod op opzettelijk verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

**Prima dat ter hoogte van Botshol en elders rekening wordt gehouden met de effecten van stikstofbelasting op de unieke vegetatie in de Natura 2000 gebieden. Maar ook elders langs het traject is sprake van unieke biotopen, onder andere het Zwarte Stern reservaat bij Demmerik, achter Oukoop. De Zwarte Stern is gebaat bij het voorkomen van krabbescheer, een zeer luchtkwaliteit-gevoelige soort. Overigens: hoezeer wij het ook toejuichen dat de Natura 2000 gebieden ontzien worde, het blijft wrang dat de effecten op de mens blijkbaar minder zwaar wegen. Daarom: laten we zuinig zijn op de zeldzame natuurwaarden, juist waar we die hier midden in de Randstad nog hebben.**

Nummer 119-IX en 138-VII

### **Antwoord**

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van de verandering van de maximumsnelheid op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten. Ook voor het Beschermd natuurmonument Schraallanden Utrecht West is een natuurtoets uitgevoerd. Hiertoe hoort het natuurgebied Demmerikse kade. Op grond van de uitgevoerde effectbeoordeling kan geconcludeerd kan worden dat aantasting van de wezenlijke kenmerken ten gevolge van de snelheidverhoging op de A2 Vinkeveen-Maarssen is uit te sluiten.

**Inspreker onderbouwt de stelling dat de rapportages niet juist zijn bevonden met het volgende. Een stabielere atmosfeer betekent ook meer depositie in de nacht. Gedacht kan worden aan dauwvorming en minder wind, waardoor er meer depositie plaatsvindt. Het is dus ook onzeker of voor de depositie van NO<sub>2</sub> wel de juiste rekenmethodiek met bijbehorende deposities wordt toegepast.**

Nummer 126-XIV-A en 129-X-E

### **Antwoord**

Met de invoering van een dynamisch snelheidsregime is de verminderde afname van de stikstofdepositie dusdanig beperkt en tijdelijk dat deze geen noemenswaardige invloed heeft op de gewenste daling aan depositie en dus ook niet aan het - op termijn - bereiken van de instandhoudingsdoelen. Onderzoek naar depositie van NO<sub>2</sub> is op basis van de gangbare methode uitgevoerd, Verwezen wordt naar het rapport "Natuurtoetsen snelheidsverhoging 130 km/uur – Beoordeling mogelijke

(significante) effecten voor Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen en Beschermde natuurmonumenten Schraallanden Utrecht en Oeverlanden Gein, traject A2 Vinkeveen – Maarssen”

**In de rapporten ontbreken de achtergrondgegevens waar mee gerekend is. Hierdoor zijn de rapporten voor ons niet te controleren. Bovendien is de cumulatie van andere ontwikkelingen niet meegenomen.**

Nummer 126-XXII)

**Antwoord:**

In het natuuronderzoek zijn de bronvermeldingen afdoende aangegeven. Welke achtergrondgegevens exact ontbreken is door de inspreker niet nader toegelicht en daardoor onvoldoende concreet voor een inhoudelijke reactie. Aangezien cumulatie in het licht van artikel 19f Natuurbeschermingswet 1998 alleen aan de orde kan zijn indien sprake is van een negatief effect tengevolge van in dit geval de snelheidsverhoging, is een beoordeling op cumulatie niet aan de orde.

**In het onderzoeksrapport is onduidelijk welke bestaande activiteiten en ontwikkelingen zijn meegenomen in de cumulatieve effecten op de onderzochte Natura 2000-gebieden. Gaat het bijvoorbeeld ook om vliegverkeer van Schiphol? Voor de verkeersberekeningen is gebruik gemaakt van een verkeersmodel, het Landelijke Model Systeem (LMS 2011). Deze verkeersgegevens zijn niet bijgevoegd en toegankelijk zodat een vergelijking met de verkeersgegevens uit de andere onderzoeksrapporten niet gemaakt kan worden.**

Nummer 127-VIII

**Antwoord:**

Aangezien cumulatie in het licht van artikel 19f Natuurbeschermingswet 1998 alleen aan de orde kan zijn indien sprake is van een negatief effect tengevolge van in dit geval de snelheidsverhoging, is een beoordeling op cumulatie niet aan de orde. De bijdrage van andere bronnen, zoals vliegverkeer, aan de stikstofdepositie in de onderzochte Natura 2000-gebieden is verwerkt in de zogenoemde 'achtergronddepositie'.

Voor de verkeersberekeningen is inderdaad uitgegaan van het LMS. De achtergronden van de modelberekeningen staan beschreven in het stuk " Verkeerskundige analyse 130 km/h Basisvariant LMS (4Cast in opdracht van RWS/DVS, september 2011). Dit stuk heeft ter inzage gelegen. Voor het natuuronderzoek zijn dezelfde verkeersgegevens gebruikt als voor het luchtkwaliteit- en geluidonderzoek. De gedetailleerde verkeersgegevens zijn onder andere in te zien via de Monitoringstool 2012 of op te vragen bij Rijkswaterstaat.

**Gelet op ecologische en economische belangen vinden wij het zeer wenselijk dat de stikstofproblematiek voortvarend wordt aangepakt en dat hieraan hoge prioriteit wordt gegeven. Op de wijze waarop de problematiek nu wordt aangepakt vrezen wij vergelijkbare problemen als met het Besluit Luchtkwaliteit 2001 en 2005 waarbij het te lang duurde voordat de problemen (grotendeels) werden opgelost.**

Nummer 127-XI

**Antwoord:**

De rijksoverheid blijft werken aan verbetering van de luchtkwaliteit door middel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de



Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Dit betekent dat de stikstofproblematiek onverminderd voortvarend aangepakt wordt. Voor de invoering van het dynamische snelheidsregime op de A2 is dit overigens niet relevant. De verminderde afname van de stikstofdepositie als gevolg van de snelheidsverandering is dusdanig beperkt en tijdelijk dat deze geen noemenswaardige invloed heeft op de gewenste daling aan depositie en dus ook niet aan het - op termijn - bereiken van de instandhoudingsdoelen van de in de omgeving liggende beschermde natuurgebieden.

**Gelet op de genoemde argumenten hierboven verzoeken wij u om uw besluit te herzien en prioriteit te geven aan de aanpak van de stikstofdepositieproblematiek.**

Nummer 127-XIII

**Antwoord**

Met de invoering van een dynamisch snelheidsregime is de verminderde afname van de stikstofdepositie dusdanig beperkt en tijdelijk dat deze geen noemenswaardige invloed heeft op de gewenste daling aan depositie en dus ook niet aan het - op termijn - bereiken van de instandhoudingsdoelen. Ook het nieuwe kabinet blijft prioriteit geven aan verbetering van de luchtkwaliteit door middel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Dit betekent dat de stikstofproblematiek onverminderd voortvarend aangepakt wordt.

**De rapportages zijn niet juist om de volgende redenen: effecten voor natuur in de omgeving. Een stabielere atmosfeer betekent ook meer depositie in de nacht. Gedacht kan worden aan dauwvorming en minder wind, waardoor er meer depositie plaatsvindt. Het is dus ook onzeker of voor de depositie van NO<sub>2</sub> wel de juiste rekenmethodiek met bijbehorende deposities wordt toegepast.**

Nummer 129-X-E

**Antwoord**

Met de invoering van een dynamisch snelheidsregime is op basis van de verminderde afname van de stikstofdepositie dusdanig beperkt en tijdelijk dat deze geen noemenswaardige invloed heeft op de gewenste daling aan depositie en dus ook niet aan het - op termijn - bereiken van de instandhoudingsdoelen. Onderzoek naar depositie van NO<sub>2</sub> is op gangbare methode uitgevoerd. Verwezen wordt naar het rapport "Natuurtoetsen snelheidsverhoging 130 km/uur – Beoordeling mogelijke (significante) effecten voor Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen en Beschermde natuurmonumenten Schraallanden Utrecht en Oeverlanden Gein, traject A2 Vinkeveen – Maarssen.

**Voor zover er in Nederland geen specifiek wettelijk kader zou bestaan voor de bescherming van weidevogelgebieden (hetgeen in de toelichting op het ontwerpbesluit wordt gesteld) kan deze bescherming rechtstreeks voortvloeien uit Richtlijn 79/409/EEG, die immers ook van toepassing is op de leefgebieden van vogels. Niet blijkt dat bij de voorbereiding van het verkeersbesluit onderzoek is gedaan naar de weidevogel populatie. Daarnaast geldt ook hier dat het geluidsonderzoek niet juist is.**

Nummer 129-XXIV

**Antwoord:**

Ondanks dat er op weidevogelgebieden geen specifiek wettelijk kader van toepassing is dat toetsing van de snelheidsverhoging vergt is onderzocht of er sprake is van nadelige effecten van verhoging van de maximumsnelheid op de waarden van deze gebieden. Mogelijke geluidsoverlast is hierbij de enig relevante factor. Geconstateerd is dat gezien de zeer beperkte toename van geluid (minder dan 1 dB(A)) als gevolg van de verandering van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden, verstoring van geluidsgevoelige vogels kan worden uitgesloten. Een geluidstoename van minder dan 1 dB(A) is onhoorbaar voor mensen. In het kader van milieueffectrapportages en geluidberekeningen in het kader van de Wet geluidhinder worden geluidstoenames van minder dan 1 dB(A) daarom als verwaarloosbaar beschouwd. Aangezien vogels over het algemeen duidelijk minder gevoelig zijn voor geluid wordt door ecologen aangenomen dat een verschil van 1 dB(A) in geluidbelasting dus ook niet waarneembaar is voor vogels.

**Blijkens het rapport "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h, Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstellende snelheidsverhoging", (blz. 14) gaat zowel de voorstellende als het onderhavige ontwerpbesluit uit van verkeerde veronderstellingen. Er staat: Als gevolg van de Nota ruimte gaat geen externe werking uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De Nota ruimte stelt dat het zgn.'nee, tenzij' - regime alleen van toepassing is op nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen de EHS, wat als zodanig ook door de minister van LNV (thans het ministerie van EL&/) aan de Tweede Kamer is gecommuniceerd.. Er worden bij snelheidsverhogingen geen werkzaamheden verricht. Hierdoor is vernietiging van EHS gronden niet aan de orde. Een nadere beoordeling kan daarom achterwege blijven. Hier lijkt hetzelfde misverstand te spelen als tot 2004 bij de vraag of een de aanleg van een spitsstrook m.e.r.-plichtig is. De beperking van het begrip "handelingen" tot werkzaamheden mist iedere grond. Het nemen van verkeersbesluiten en het plaatsen van verkeersborden die een vele hogere maximumsnelheid tot gevolg hebben valt evident onder het begrip "handelingen". Uitgangspunt dient dus te zijn dat er ook bij de voorbereiding van dit verkeersbesluit een plicht bestaat om onderzoek te doen naar de gevolgen voor EHS gronden.**

Nummer 129-XXV

**Antwoord:**

De Nota Ruimte wordt vervangen door de Structuurvisie infrastructuur en ruimte (SVIR). Daarnaast bevat het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) sedert 1 oktober 2012 regels inzake de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ingevolge het SVIR en het Barro gaat er geen externe werking uit van de 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.

**Als algemeen uitgangspunt voor het bepalen van de bijdrage van het wegverkeer van de A2 is dan ook nog eens genomen de gemiddelde stikstofdepositie op het gehele gebied binnen de 3 km zone. De verkeersbijdrage wordt aldus "uitgesmeerd" over een groter gebied, waardoor de bijdrage op de rand van het gebied dat het dichtst bij de weg ligt ten onrechte veel te laag wordt voorgesteld. Alleen voor het Natura 2000 gebied wordt inzichtelijk gemaakt wat de maximale stikstofdepositie op een bepaald habitatype is. Volgens het rapport kan aantasting van**

**verschillende habitattypen als gevolg van de snelheidsverhoging op voorhand niet worden uitgesloten.**

Nummer 129-XXVII

**Antwoord:**

Omdat op grond van de uitgevoerde effectbeoordeling niet geconcludeerd kon worden dat een aantasting van wezenlijke kenmerken van beide Beschermden natuurmonumenten kon worden uitgesloten is wel degelijk de ligging van de habitattypen bezien. Op basis van de ligging van de habitattypen kon vervolgens geconcludeerd worden dat aantasting van de wezenlijke kenmerken als gevolg van stikstofdepositie van de snelheidsverhoging is uitgesloten.

**De verdere gevolgen voor ons woongebied waar o.a. natuurgebieden zijn gelegen blijven ongewis.**

Nummer 131-IV

**Antwoord:**

Voor de gevolgen van de snelheidsaanpassing – waaronder de gevolgen voor natuur – wordt verwezen naar de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd bij het verkeersbesluit. Deze onderzoeken zijn te vinden op de website van het Centrum publieksparticipatie. Op basis van deze onderzoeken is geconcludeerd dat aanpassing van de maximumsnelheid acceptabel is.

**Ik maak mij zorgen dat als de auto's meer stikstof mogen uitstoten door harder te rijden ik straks minder dieren mag gaan houden, dus ernstig belemmerd gaat worden in de ontwikkeling van mijn veehouderij.**

Nummer 139-I

**Antwoord**

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.

Het effect op de stikstofdepositie als gevolg van de snelheidsverandering is beperkt en tijdelijk. De verhoging van de maximumsnelheid heeft geen noemenswaardige invloed op de gewenste daling van de stikstofdepositie.

Voor de A2 Vinkeveen – Maarssen acht ik de in te voeren snelheidsverhoging, gezien het onderliggende onderzoek, verantwoord en zie derhalve geen aanleiding om de snelheidsverhoging vanwege de door inspreker genoemde belangen achterwege te laten.

## 6 **Zienswijzen m.b.t. veiligheid (inclusief vervoer gevaarlijke stoffen)**

Algemene beantwoording.

### **6A- Verkeersveiligheid wordt minder (in 44 zienswijzen)**

**De reden van verkeersveiligheid. Hoe hoger de snelheid, des te groter de kans op ernstigere ongevallen. Zeker gezien de snelheidsverschillen die er zullen zijn met bijvoorbeeld vrachtverkeer en in- en uitvoegend verkeer. Het snelheidsverschil tussen auto's en vrachtauto's gaat van 20 km/u naar 50 km/u en dit zal grotere gevaren opleveren bij in- en uitvoegen.**

#### **Antwoord**

Uitgangspunt is "sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Kortweg "130, tenzij": overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Kan 130 km/h niet de hele dag, dan via een dynamische maximumsnelheid voor een gedeelte daarvan.

Door de verhoging van de maximumsnelheid vermindert de verkeersveiligheid. Het effect is echter beperkt. De werkelijk gereden gemiddelde snelheid (bij een aanpassing van de maximumsnelheid van 120 km/h naar 130 km/h) neemt toe met niet meer dan 3 km/h.

Ondanks dit minimale effect worden er op verschillende autosnelwegen in Nederland toch extra maatregelen getroffen om te verkeersveiligheid te verbeteren.

Maatregelen zoals:

- plaatsen geleiderails
- verlengen van in- en uitvoegstroken (op- en afritten)
- aanpassen van borden en belijning
- herinrichten van de zij- en middenbermen
- aanleg van rotondes
- aanpassen kruisingen

Op het traject A2 Vinkeveen-Maarssen zijn geen knelpunten t.a.v. verkeersveiligheid geconstateerd.

Veelvuldig wisselen van de snelheidslimiet op een traject kan nadelig zijn voor de verkeersveiligheid. De lengte van het wegtraject Vinkeveen-Maarssen op de A2 is echter van voldoende lengte waardoor dit hier niet speelt. Instellen van een dynamische snelheidslimiet doet hier dus geen afbreuk aan de eenduidigheid.

### **6B- Grotere risico's externe veiligheid (in 7 zienswijzen)**

**In het ontwerpbesluit wordt geen aandacht gegeven aan het onderwerp externe veiligheid. In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen dat rekening moet worden gehouden met plaatsgebonden risico en groepsrisico bij het vaststellen van 'vervoersbesluiten'. Onder vervoersbesluiten wordt volgens de uitleg in de circulaire ook verstaan 'verkeersbesluiten', zoals de dynamische snelheid op de rijksweg A2. Het ontwerpbesluit is door het ontbreken van onderzoek én motivering op het gebied van externe veiligheid onvoldoende zorgvuldig voorbereid en gebrekkig gemotiveerd.**

**Antwoord**

De A2 tussen Vinkeveen en Maarsen is ontworpen voor een snelheid van 120 km/h. Autosnelwegen die zijn ontworpen voor een snelheid van 120 km/h zijn veilig te bereiden met een snelheid van 130 km/h. Snelheidsverhoging heeft alleen effect op de externe veiligheid als de ongevalskans ofwel de verkeersveiligheid significant verslechtert. Andere factoren zoals het aantal transporten van gevaarlijke stoffen voor berekening van de externe veiligheid blijven gelijk. Op dit traject zijn geen knelpunten of ongevalsconcentraties t.a.v. verkeersveiligheid geconstateerd.

Voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt gewerkt met een rekenmodel gebaseerd op landelijk gemiddelde ongevalskansen. Er wordt dus nooit gerekend voor een specifiek wegvak.

## Specifieke zienswijzen

**Doordat er nu een maximum snelheid is van 100 km per uur is de A2 een onveilige weg. Als iedereen zich aan de huidige toegestane maximum snelheid (100 km per uur) houdt, dan is het file rijden. Dit bevordert de onveiligheid, omdat je goed moet opletten wat je voorligger doet omdat je allemaal even hard rijdt. Dit vereist extra concentratie. Bovendien werkt het de burgerlijke ongehoorzaamheid in de hand omdat mensen vinden dat ze te langzaam rijden. Wat participant betreft wordt de maximum snelheid verhoogd naar 120 kilometer per uur. Dan komt er differentiatie in het verkeer, wat de verkeersveiligheid verhoogt.**

Nummer 51-II

### **Antwoord**

Wegens de effecten op luchtkwaliteit kan de maximum snelheid alleen in de nacht worden verhoogd naar 130 km/h. Op het traject Vinkeveen-Maarssen zijn geen knelpunten t.a.v. verkeersveiligheid geconstateerd. Veelvuldig wisselen van de snelheidslimiet op een traject kan nadelig zijn voor de verkeersveiligheid. De lengte van het wegtraject Vinkeveen-Maarssen op de A2 is echter van voldoende lengte waardoor dit hier niet speelt. Instellen van een dynamische snelheidslimiet doet hier dus geen afbreuk aan de eenduidigheid.

## Algemene beantwoording

**7A- Kosten, algemeen en kosten van geluidsschermen (in 31 zienswijzen)**  
**Verhoging van de maximumsnelheid betekent dat er voor miljoenen euro's (een aantal malen wordt een bedrag van € 6 miljoen genoemd) aanpassingen gedaan moeten worden. In deze tijd van bezuinigen is het onverantwoord om veel geld uit te geven aan extra geluidsschermen als dat niet beslist nodig is. Door het handhaven van een maximumsnelheid van 100 km/u kunnen deze uitgaven vervallen of flink beperkt worden.**

**Antwoord**

In het kader van het onderhavig verkeersbesluit is het niet noodzakelijk gebleken om locatiespecifieke maatregelen (zoals schermen) te treffen. Voor het verwijderen en plaatsen van verkeersborden worden er, in het kader van dit verkeersbesluit, kosten gemaakt. Dit zijn geen grootschalige kosten, in orde grootte € 25.000,-.

**7B- Energieverbruik neemt toe (in 17 zienswijzen)**

**Uw argument voor het ontwerp verkeersbesluit is dat auto's in zijn algemeenheid de laatste jaren schoner en zuiniger zijn geworden. Het verhogen van de maximumsnelheid is daardoor volgens u toelaatbaar. Maar u gaat voorbij aan het gegeven, dat door harder rijden het brandstofverbruik per gereden kilometer toe neemt. Dit leidt tot meer brandstof verbruik, een toename van de import van aardolie en is dus een onnodige aanslag op schaarse grondstoffen.**

**Antwoord**

De zienswijze ten aanzien van het brandstofverbruik is op zich juist. De snelheid van het voertuig is van invloed op de rol- en luchtweerstand en daarmee ook op het brandstofverbruik. Deze invloed is echter zeer gering en geldt alleen voor de personenauto's die in de avond en nacht rijden (voor vrachtverkeer blijft de maximumsnelheid gelijk). De verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h past binnen de beleidsdoelen voor het klimaat. Dit aspect heeft daarom in de afwegingen bij dit verkeersbesluit geen doorslaggevende rol gespeeld.

**7C- Uitstoot CO<sub>2</sub> neemt toe (in 8 zienswijzen)**

**De ambitie van het rijk is om in 2020 20% minder CO<sub>2</sub> uit te stoten. Voor verkeer wordt daarbij ingezet op het verschonen van het wagenpark. Het is duidelijk dat sneller rijden meer brandstof kost en dat daarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt vergroot. Boven de 100 km/u neemt het geluid en het brandstofverbruik en daarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot snel toe. Dit is contraproductief voor het halen van de CO<sub>2</sub>-doelstellingen. Het dagblad Trouw heeft op 20 september geschreven dat op basis van CBS-cijfers blijkt dat Nederland de doelstellingen met het huidige beleid niet gaat halen. De dynamische snelheidsverhoging zet dat verder onder druk.**

**Antwoord**

Met betrekking tot CO<sub>2</sub> kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO<sub>2</sub>-productie. Het

Europees systeem voor emissiehandel (ETS) is volgens het kabinet de beste manier om CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Deze extra hoeveelheid CO<sub>2</sub>-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO<sub>2</sub> (-20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ondanks 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).

**7D- Zicht vanaf A2 op bedrijfspanden (in 13 zienswijzen)**

**Belanghebbende is tegen het plaatsen van luchtschermen of geluidschermen aan de oostzijde van de A2 bij de afslag Breukelen als dat een zichtbelemmering oplevert vanaf de A2 op de bedrijfspercelen aan de oostzijde van de A2. Dit vanwege de waardevermindering van de bedrijfspercelen en opstallen als schermen er voor zorgen dat de bedrijfspercelen niet meer zichtbaar zijn vanaf de A2.**

**Antwoord**

In het kader van het onderhavig verkeersbesluit is het niet noodzakelijk gebleken om locatiespecifieke maatregelen (zoals schermen) te treffen.

**7E- Zicht op Oukoper molen verstoord door schermen (in 11 zienswijzen)**

**De Oukoper molen is een markant en nationaal geliefd element in het landschap. De gezamenlijke aannemers die de verbreding van de A2 hebben gerealiseerd hebben zelfs een groot geldbedrag beschikbaar gesteld voor de restauratie van deze molen. Een maximumsnelheid van 130 km/h op de A2 kan alleen als deze schermen er wel komen, in verband met de luchtkwaliteit. Een scherm zou bovendien in strijd zijn met de vrijwaringszone zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. Daarom: geen 130 km/h en geen schermen.**

**Antwoord**

Het eventueel plaatsen van luchtschermen doorloopt een afzonderlijk proces in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en staat in juridische zin los van de totstandkoming van het onderhavige verkeersbesluit.

**7F- Waarde woning daalt (in 4 zienswijzen)**

**Ondergetekende is van mening dat de wijkbewoners schade lijden door de plannen van de minister, zowel op het gebied van hun gezondheid en welzijn, als door een waardedaling van hun huizen wanneer de wijken bekend raken als een ongezond gebied om in te leven, en verzoekt de minister dan ook om -bij doorgaan van de plannen- bekend te maken hoe deze materiële en immateriële schade aan de wijkbewoners vergoed zal worden. Tevens zal een waardedaling ook gevolgen hebben voor de gemeente; dit dient ook aan de gemeente gecompenseerd**

**Antwoord**

Het is zeer moeilijk een direct verband aan te tonen tussen het nemen van een verkeersbesluit als deze en de ontwikkeling van huizenprijzen in aanliggende wijken, omdat verandering in huizenprijzen van veel (rationele en irrationele) factoren afhangt. Indien inspreker van mening is dat sprake is van waardedaling als gevolg van het nemen van het besluit tot instelling van de maximumsnelheid van 19-6h naar 130 km/h, kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden ingediend bij de regionale Dienst Utrecht van Rijkswaterstaat.



## Specifieke zienswijzen

**Maak het openbaar vervoer goedkoper of gratis, zo stimuleer je het gebruik ervan zowel voor de burger als zakelijk. Een goed milieu begint bij jezelf, toch?**

Nummer 20-I

### **Antwoord**

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Het treffen van de voorgestelde maatregel valt buiten de kaders van dit verkeersbesluit.

**Ik ben voor het verhogen van de snelheid op het traject A2. De huidige limiet is niet in balans met de mogelijkheden op de weg en zorgt er onder andere voor dat de concentratie van de weggebruiker omlaag gaat.**

Nummer 77-I

### **Antwoord**

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.  
In het kader van deze aanpassing is op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. Daaruit is naar voren gekomen dat op de A2 tussen Vinkeveen en Maarssen een snelheid van 130 km/h alleen in de avond en nacht mogelijk is.

**De plannen voor 130 km/uur kan ik begrijpen, maar om dit 's nachts te gaan doen is voor mij onbegrijpelijk. Ikzelf rij ook dagelijks dit traject om naar mijn werk in Amsterdam te gaan, dus de frustraties van automobilisten om maar 100 km te mogen rijden kan ik heel goed begrijpen.**

Nummer 78-I

### **Antwoord**

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.  
In het kader van deze aanpassing is op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. Daaruit is naar voren gekomen dat op de A2 tussen Vinkeveen en Maarssen een snelheid van 130 km/h alleen in de avond en nacht mogelijk is.

**Een voorstel aan Rijkswaterstaat zou kunnen zijn om 's nachts de buitenste banen te sluiten (in relatie tot geluidsoverlast).**

Nummer 85-III

### **Antwoord**

Het voorstel van inspreker zal niet leiden tot andere consequenties ten aanzien van geluidsproductie.

**Participant doet zijn best als boer om het vee buiten te laten lopen. De boer bij wie het scherm wordt geplaatst, kan beter geld krijgen als**

**schadeloosstelling dan een scherm. Het is een grote aanfluiting voor het Groene Hart.**

Nummer 87-II

**Antwoord**

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Indien inspreker van mening is dat sprake is van een noodzaak tot nadeelcompensatie als gevolg van het nemen van het besluit tot instelling van de maximumsnelheid van 19-6h naar 130 km/h, kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden ingediend bij de regionale Dienst Utrecht van Rijkswaterstaat.

**Ik vind dat de maximumsnelheid op de A2 overdag 120 km/h kan zijn, omdat de weg nu veel breder is en er tussen Maarssen en Breukelen veel weilanden zijn. Er zullen dus weinig mensen last hebben van geluidshinder.**

Nummer 104-I

**Antwoord**

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Het uitgangspunt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de snelheid te verhogen is "Sneller rijden waar het kan, langzamer waar het moet". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid naar permanent 130 km/h gebracht via de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

In het kader van deze aanpassing is op basis van uitgebreid onderzoek naar de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid beoordeeld voor welke wegtrajecten deze snelheidsverhoging alleen in de avond/nacht kan worden doorgevoerd, dan wel geheel achterwege moet blijven. Daaruit is naar voren gekomen dat op de A2 tussen Vinkeveen en Maarssen een snelheid van 130 km/h alleen in de avond en nacht mogelijk is.

**Evenals vorig maal nog een compliment voor de wijze waarop uw voorlichters tijdens de bijeenkomst op maandag 8 oktober hun werk uitvoerden. Geheel onbevangen en in alle rust, zonder enige vooringenomenheid en waarbij zij de nodige gegevens ter beschikking stelden. Mijn dank.**

Nummer 124-VI

**Antwoord**

Ik dank u voor het compliment. Mijn standpunt in deze is dat overheidsinformatie altijd transparant en zonder vooringenomenheid moet worden gegeven. Mening en standpunten daarover kunnen natuurlijk wel uiteenlopen.

## Verklarende woordenlijst

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 de ontwerp-verkeersbesluiten is dit de minister van Infrastructuur en Milieu
CO <sub>2</sub>	Kooldioxide, veroorzaakt onder meer klimaatverandering
EHS	Ecologische Hoofdstructuur, een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden
Geluidsproductieplafond (GPP)	De berekende hoeveelheid geluid op een referentiepunt langs de weg (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
RVV 1990	Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
SWUNG	Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
WAB	Wegaanpassingsbesluit
Wm	Wet milieubeheer
Wvw	Wegenverkeerswet
ZOAB	Zeer Open Asfalt Beton