



ONTWERP-VERKEERSBESLUIT

Datum	29 augustus 2012
Nummer	
Onderwerp	Verkeersbesluit ten behoeve van het in afwijking van de algemene maximumsnelheid van 130 km/h met ingang van 1 december 2012 dynamisch verlagen van de maximumsnelheid op het wegtraject A2 Vinkeveen-Maarssen

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 een maximumsnelheid van 100 km/h in te stellen.

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

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

1. Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna Wvw) moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van verkeerstekens, zoals deze genoemd zijn in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna BABW), voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd. Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de Wvw, ben ik bevoegd dit besluit te nemen.

2. Doel

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 28 november 2011 (Tweede Kamer kamerstuk 32 646, nr. 13) aangegeven dat per 1 september 2012 de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland van 120 km/h naar 130 km/h zal worden verhoogd. Een besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) zal hier uitvoering aan geven. Het gewijzigde RVV 1990 zal op 1 september 2012 in werking treden. Bij voornoemde kamerbrief is tevens vermeld dat op grond van milieuaspecten of uit oogpunt van verkeersveiligheid een lagere snelheid kan gelden.



Voor zover een lagere snelheid dan 130 km/h noodzakelijk is, moet deze snelheid bij verkeersbesluit worden vastgesteld. Met dit verkeersbesluit wordt hieraan voor het genoemde wegtraject invulling gegeven, voor zover daarop de maximumsnelheid niet de hele dag op 130 km/h kan worden gesteld, maar alleen in de avondlijke en nachtelijke uren. Voor de overige uren van de dag (tussen 06.00 uur en 19.00 uur) wordt een maximumsnelheid van 100 km/h ingesteld.

3. Selectie wegtraject

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

4. Onderzoek omgevingseffecten

4.1 Verkeersveiligheid

Het huidig autosnelwegennet is, behoudens enkele snelwegen in stedelijke omgeving, ontworpen en ingericht op basis van een snelheid van 120 km/h. Achterliggende gedachte hiervan is dat bestuurders met deze snelheid de betreffende weg veilig en comfortabel kunnen berijden. Uit onderzoek is gebleken dat op deze wegen de maximumsnelheid zonder bezwaar naar 130 km/h kan worden gebracht. Zie daarvoor het rapport "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging" d.d. november 2011.

4.2 Luchtkwaliteit

Mede door succesvol (bron)beleid is de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen jaren sterk verbeterd, ook langs autosnelwegen. Door het schoner worden van auto's neemt de wegbijdrage in de totale emissies steeds verder af. Echter, uit de kaartbeelden en de rapportage, opgesteld in het kader van het Milieuonderzoek Uitrol 130 km/uur, Fase 2 (Rijkswaterstaat, november 2011), volgt dat op het onderhavige wegtraject de grenswaarde voor de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂) worden overschreden bij de invoering van een permanente maximumsnelheid van 130km/h.

Uit de rapportage "Verhoging maximumsnelheid A2 Vinkeveen-Maarssen" (Rijkswaterstaat, d.d. 17 augustus 2012), opgesteld in het kader van het Milieuonderzoek Uitrol 130 km/uur, blijkt dat verhoging van de maximumsnelheid gedurende de avondlijke en nachtelijke uren slechts een beperkte invloed heeft op de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM10). Tevens kan uit de berekeningen geconcludeerd worden dat na invoering van een dynamische maximumsnelheid aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan.

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



4.3 Geluid

Algemeen

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

Geluidonderzoek

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

4.4 Natuur

4.4.1 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (Ffw) is gericht op de bescherming van inheemse dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De wet bevat ondermeer verbodsbepalingen met betrekking tot 'nieuwe activiteiten' die leiden tot aantasting, opzettelijk verontrusting of verstoring van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid zijn hierbij potentiële relevante aspecten.

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

4.4.2 Ecologische Hoofdstructuur en Weidevogelgebieden

Ingevolge de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gaat geen externe werking uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aangezien er geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van EHS gronden aan de orde is, kan een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden achterwege blijven.



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

4.4.3 Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) strekt tot bescherming van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden, alsmede Beschermd natuurmonumenten. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrictlijn zijn of nog worden aangewezen. Voor beide gebieden geldt het beschermingsregime op grond van met name artikel 6 van de Habitatrictlijn, waaraan met de Nbwet 1998 uitvoering is gegeven. De (ontwerp-)aanwijzingsbesluiten bevatten daartoe ondermeer een lijst van soorten en/of habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen. Voor al deze natuurwaarden gelden instandhoudingsdoelstellingen. De essentie van het beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden is dat het halen van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht. Beschermd natuurmonumenten kennen een nationale aanwijzingsgrondslag op basis van natuurschoon, natuurwetenschappelijke betekenis, en het voorkomen van dieren en planten. Deze natuurwaarden worden in de aanwijzingsbesluiten als zogenoemde wezenlijke kenmerken beschreven, zonder overigens in concrete doelstellingen te voorzien. De essentie is dat aantasting van de wezenlijke kenmerken dient te worden voorkomen.

Binnen de invloedssfeer van het onderhavige wegtraject bevinden zich de navolgende natuurgebieden:

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

Verstoring door geluid of verslechtering vanwege stikstofdepositie zijn hierbij potentiële relevante aspecten. Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming is op basis van de Nbwet 1998 beoordeeld of vanwege toename van geluid of stikstof sprake kan zijn van:

- Natura 2000: mogelijke verslechtering van de kwaliteit van natuurlijke habitats of habitats van soorten, dan wel significante verstoring van soorten;
- Beschermd natuurmonumenten: schade voor het natuurschoon, voor de natuurwetenschappelijke betekenis van het Beschermd natuurmonument of voor dieren of planten in het Beschermd natuurmonument of die het Beschermd natuurmonument ontsieren.

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

Het ministerie van Economische zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I) is eindverantwoordelijk voor bescherming van Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten. Om die reden hebben de voor de beoogde maximumsnelheden uitgevoerde natuurtoetsen plaatsgevonden in afstemming met het ministerie van EL&I.



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

5. Gevolgde procedure

Het verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. De kennisgeving van het verkeersbesluit is geplaatst in de Staatscourant van 31 augustus 2012 en een aantal (regionale) dagbladen. Daarbij is aangegeven dat het verkeersbesluit bij een aantal locaties van Rijkswaterstaat ter visie wordt gelegd.

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

mr. ing. J.H. Dronkers



Mededelingen

Inzien stukken

Het ontwerp-verkeersbesluit met bijlagen ligt gedurende zes weken, te weten van 31 augustus 2012 tot en met 12 oktober 2012, ter inzage op de volgende kantoren van Rijkswaterstaat:

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

Het ontwerp-verkeersbesluit alsmede de bijlagen kunnen ook worden gedownload via www.centrumpp.nl.

Reageren

Belanghebbenden kunnen van 1 september 2012 tot en met 12 oktober 2012 schriftelijk of mondeling zienswijzen naar voren brengen tegen het ontwerp-verkeersbesluit. Uw schriftelijke reactie kunt u sturen naar:

Centrum Publieksparticipatie
Ontwerp-verkeersbesluit dynamisch 130 km/h (III)
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Het Centrum Publieksparticipatie (CPP) ontvangt uw zienswijze bij voorkeur digitaal via de website: www.centrumpp.nl. Hier kunt u online uw zienswijze geven door het invullen van een reactieformulier. Vanwege het landelijke karakter van het project geldt de elektronische openstelling als uitzondering op het beleid om digitale zienswijzen in te dienen op de ontwerp-verkeersbesluiten. Stichtingen en verenigingen wordt verzocht bij hun reactie een exemplaar van de statuten mee te zenden.

Mondeling kunt u reageren bij het CPP, telefoon 070-3519602.

Het CPP bundelt alle reacties en stuurt deze naar de Minister van Infrastructuur en Milieu. Mede op basis van deze ingebrachte zienswijzen stelt de Minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve verkeersbesluit vast.

Nadere informatie

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het CPP, telefoon 070-3519602. Voor overige vragen en/of nadere informatie kunt u contact opnemen met het gratis informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-80023, of kijken op www.rijkswaterstaat.nl.