



VERKEERSBESLUIT: Aanpassen van de maximumsnelheid op wegtrajecten van autosnelweg A1

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

BESLUIT

Door het verwijderen, dan wel het plaatsen van de borden A1 en A2 van bijlage 1 van het RVV 1990 - met onderborden-, de maximumsnelheid op de A1 als volgt aan te passen:

1. Van km 32,4 (R) tussen Soest (10) en Eembrugge (11) tot km 43,2 (R) kpt Hoevelaken. Nu geldt een maximumsnelheid van 120 km/h - 130 km/h avond/nacht *). Na het besluit wordt dit 130 km/h.
2. Van km 32,8 (L) tussen Soest (10) en Eembrugge (11) tot km 43,2 (L) kpt Hoevelaken. Nu geldt een maximumsnelheid van 120 km/h - 130 km/h avond/nacht *). Na het besluit wordt dit 130 km/h.
3. Van km 30,3 (R) Soest (10) tot km 32,4 (R) tussen Soest (10) en Eembrugge (11). Nu geldt een maximumsnelheid van 100 km/h - 130 km/h avond/nacht **). Na het besluit wordt dit 100 km/h.
4. Van km 43,2 (R+L) kpt Hoevelaken tot km 44,6 (R+L) kpt Hoevelaken. Nu geldt een maximumsnelheid van 120 km/h - 130 km/h avond/nacht A). Na het besluit wordt dit 120 km/h.

*) 120 km/uur tussen 6.00 uur en 19.00 uur; 130 km/uur tussen 19.00 uur en 6.00 uur (volgende dag)

***) 100 km/uur tussen 6.00 uur en 19.00 uur; 130 km/uur tussen 19.00 uur en 6.00 uur (volgende dag)

Het verkeersbesluit heeft betrekking op drie wegtrajecten van de A1 die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden en waar de snelheidsaanpassing tegelijkertijd zal worden uitgevoerd.

De betreffende wegtrajecten zijn gelegen in de gemeenten Baarn, Eemnes en Amersfoort.

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

2. Doel

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 28 november 2011 (Tweede Kamer kamerstuk 32 646, nr. 13) aangegeven dat per 1 september 2012 de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland van 120 km/h naar 130 km/h zal worden verhoogd. Middels een besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna RVV 1990) is daaraan uitvoering gegeven. Het gewijzigde RVV 1990 is op 1 september 2012 in werking getreden.

Op snelwegen waar op 1 september 2012, vanwege de verkeersveiligheid, het milieu (geluids- en luchtkwaliteitsnormen) of de natuur, de maximumsnelheid niet verhoogd kon worden, bleef de maxi-



mumsnelheid 100 of 120 kilometer per uur of gold 130 kilometer per uur alleen in de avond en in de nacht.

Het uitgangspunt van het nieuwe snelhedenbeleid is: "130 km/h op de autosnelweg is de norm". Overall waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht.

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 23 april 2014 (kenmerk RWS-2014/15995/144811) aangegeven dat wanneer de snelheid kan worden verhoogd vanwege veiligheid en regelgeving op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en natuur, dit op een zodanige wijze gedaan wordt dat er steeds langere trajecten ontstaan met één maximumsnelheid. Door vanaf september 2012 de situatie jaarlijks te monitoren wordt verwacht dat stapsgewijs kan worden gegroeid naar een hoofdwegennet waar op ruim 70 procent 130 km/h gereden kan worden.

Nieuw uitgevoerd onderzoek naar de omgevingseffecten (geluid, lucht en natuur) heeft uitgewezen dat op het wegtraject A1 tussen km 32,4 (R)/32,8 (L) en km 43,2 het niet langer noodzakelijk is om af te wijken van de algemene maximumsnelheid van 130 km/h. Hieronder wordt in paragraaf 3 aangegeven dat de omgevingseffecten door de verhogingen van de maximumsnelheid op het wegtraject van de A1 tussen km 32,4 (R)/32,8 (L) en km 43,2 naar 130 km/h geen belemmering vormen.

Op de A1 zal, in combinatie met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h, op twee korte aangrenzende trajecten, waar een dynamische snelheid gold, de maximumsnelheid worden verlaagd.

Doel hiervan is om over korte afstanden extra wisselingen van maximumsnelheden uit te sluiten.

Bij de aansluiting Soest (op de zuidelijke rijbaan richting Hoevelaken) is daarom een verlaging van de maximumsnelheid nodig van 100/130 km/h naar 100 km/h over 2,1 km om aan te sluiten op het voorafgaande traject met 100 km/uur.

Bij het knooppunt Hoevelaken is in beide richtingen verlaging van de maximumsnelheid nodig van 120/130 km/h naar 120 km/h over 1,4 km om aan te sluiten op de 120 km/h ten oosten van Hoevelaken.

3 . Omgevingseffecten besluit

3.1. Geluid

3.1.1 Algemeen

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Geluid. Hiervoor is het volgende rapport verschenen:

- Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h - A1 Soest (10) – Knooppunt Hoevelaken [2 december 2015, dBvision];

Dit rapport is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Voor het onderdeel geluid wordt uitgegaan van het wettelijke regime van hoofdstuk 11 Wet milieubeheer (Wm). Het geluid van wegen in het beheer van het Rijk, die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart, wordt beheerst met geluidproductieplafonds. 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 moet het Rijk bezien of ze kunnen worden nageleefd door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen of door het voeren van een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds.

Het verlagen van de maximumsnelheid op de deeltrajecten van de A1 (rechts) km 30,3 – km 32,4 en A1 (beide richtingen) km 43,2 - km 44,6 zal niet leiden tot negatieve effecten op het gebied van geluid.

3.1.2 Geluidonderzoek

Uit akoestisch onderzoek, verricht in opdracht van Rijkswaterstaat, en neergelegd in het rapport 'Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor snelheidsverhoging naar 130 km/h - A1 Soest (10) – Knooppunt Hoevelaken', blijkt dat op het wegtraject A1 tussen km 32,4 (R)/32,8 (L) en km 43,2 de ver-



hoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h geen overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds met zich meebrengt op referentiepunten gelegen langs het onderzochte wegtraject. In de bijlagen bij de akoestische onderzoeken is het verschil tussen de geldende geluidproductieplafonds en de geluidproductie in 2016 (inclusief snelheidsverhoging) inzichtelijk gemaakt.

Op basis van het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid mogelijk is. Het hierboven aangeduide akoestisch onderzoek en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop conclusies zijn getrokken. Dit document is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

3.2. Lucht

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Lucht. Hiervoor is het volgende rapport verschenen:

- RWS luchtonderzoek, traject A1 Soest - Knooppunt Hoevelaken 130 km/uur [1 december 2015, Tauw]

Dit rapport is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Het verlagen van de maximumsnelheid op de deeltrajecten A1 (rechts) km 30,3 – km 32,4 en A1 (beide richtingen) km 43,2 - km 44,6 zal niet leiden tot negatieve effecten op het gebied van 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 van het wegverkeer in de totale emissies steeds verder af. Uit het hierboven aangeduide onderzoek blijkt dat langs het wegtraject A1 tussen km 32,4 (R)/32,8 (L) en km 43,2 de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) niet worden overschreden bij een maximumsnelheid van 130 km/h.

De luchtkwaliteit (het voldoen aan de normen en het effect van maatregelen) wordt vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) jaarlijks gemonitord. De effecten van de maximumsnelheid worden verwerkt in de Monitoringstool, het landsdekkende rekenmodel van het NSL. Met dit rekenmodel wordt jaarlijks de verplichte NSL-monitoring uitgevoerd, waarmee wordt gewaarborgd dat de doelstellingen van het programma tijdig en blijvend worden gehaald.

Op basis van het uitgevoerde luchtonderzoek wordt geconcludeerd dat de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid mogelijk is. Het hierboven aangeduide onderzoek met betrekking tot de luchtkwaliteit en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop conclusies zijn getrokken. Dit document is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

3.3. Natuur

3.3.1 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (Ffw) is gericht op de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten. De wet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot 'nieuwe activiteiten' die leiden tot aantasting, opzettelijke 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 potentieel relevante aspecten.

Gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van dit besluit en het ontbreken van piekgeluiden is er geen sprake 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. Daarom kan een ontheffing op grond van de Ffw achterwege blijven.

3.3.2 Natuurnetwerk Nederland en Weidevogelgebieden

Ingevolge de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gaat geen externe werking uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) (voorheen Ecologische Hoofdstructuur, EHS). Aangezien er geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van NNN-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 snelheidsverhogingen vergt en derhalve kan een beoordeling van effecten van de snelheidsverhogingen op deze gebieden achterwege blijven. Hierbij verdient opmerking dat gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van de verhogingen van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten.

3.3.3 Natuurbeschermingswet 1998

Doel van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) is het geven van wettelijke bescherming aan terreinen en wateren met bijzondere natuur- en landschapswaarden, waaronder Natura 2000-gebieden, alsmede beschermde natuurmonumenten. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn reeds zijn of nog worden aangewezen. Voor beide gebieden geldt het beschermingsregime op grond van met name artikel 6 van de Habitatrichtlijn, waaraan met de Nbwet 1998 uitvoering is gegeven. De (ontwerp) aanwijzingsbesluiten van de Natura 2000-gebieden bevatten daartoe onder meer 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 of behouden van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht.

Beschermde 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 onderhavige trajecten op de A1 bevinden zich geen Natura 2000 gebieden of Beschermde natuurmonumenten.

3.4. Verkeersveiligheid

Het huidige autosnelwegennet is, behoudens enkele snelwegen in een 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 autosnelwegen, en ook op het in dit verkeersbesluit aangegeven wegtraject van de A1, de maximumsnelheid zonder bezwaar naar 130 km/h kan worden gebracht. Zie daarvoor het rapport *'De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid'*, van de TU Delft van 27 november 2011 en het rapport *'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging'* van november 2011.

Beide rapporten zijn terug te vinden op www.platformparticipatie.nl.

4 . Belangenafweging

Gelet op het hiervoor onder 2 aangegeven beleid en het gegeven dat er geen knelpunten ontstaan met betrekking tot verkeersveiligheid of natuur en met inachtneming van de normen voor luchtkwaliteit en de geluidproductieplafonds (hetgeen geconcludeerd kan worden uit de resultaten van de onderzoeken naar omgevingseffecten onder 3), kan op de wegtrajecten als aangegeven in het dictum, de maximumsnelheid worden aangepast.

5 . Gevolgde procedure

Dit verkeersbesluit volgt de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpverkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van maandag 16 december 2015 en heeft vanaf 17 december 2015 tot en met 28 januari 2016 ter inzage gelegen, binnen welke periode 2 zienswijzen zijn ontvangen.

In de bijlage bij dit besluit (Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit A1) is ingegaan op deze zienswijzen. De zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het verkeersbesluit:

Verder is overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg gepleegd met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, die kan instemmen met de maatregel.



Het onderhavige verkeersbesluit wordt geplaatst in de Staatscourant van 31 maart 2016. Van de bekendmaking wordt schriftelijk mededeling gedaan aan diegenen die hun zienswijze op het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht. Het verkeersbesluit met bijlage en relevante achtergrondrapporten worden op een aantal locaties van Rijkswaterstaat ter inzage gelegd alsook digitaal aangeboden via www.platformparticipatie.nl.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

namens deze,

De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,

mr. ing. J.H. Dronkers

MEDEDELINGEN

Inzien stukken

Het verkeersbesluit met bijhorende documenten ligt vanaf 1 april 2016 gedurende zes weken ter inzage op het volgende kantoor van Rijkswaterstaat op werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 16.00 uur. Bij het binnenkomen van een gebouw van Rijkswaterstaat wordt u gevraagd zich te legitimeren.

Rijkswaterstaat Midden-Nederland, Griffioenlaan 2 in Utrecht

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, Toekanweg 7 in Haarlem

Het verkeersbesluit en bijhorende documenten kan ook worden gedownload via www.platformparticipatie.nl.

Beroep

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan door belanghebbenden tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekend gemaakt, een beroepschrift worden ingediend bij de sector bestuursrecht van de Rechtbank binnen het rechtsgebied, waarin de indiener van het beroepschrift woonachtig of gevestigd is. (<http://www.rechtspraak.nl/Gerechten/Rechtbanken/>).

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. de naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en nummer of kenmerk van het besluit, waartegen het beroepschrift zich richt en
- d. de opgave van redenen, waarom men zich niet met het besluit kan verenigen.

Digitaal beroep

Digitaal beroep instellen bij de rechtbank is ook mogelijk via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. De indiener dient wel te beschikken over een elektronische handtekening (DigiD).

Voorlopige voorziening

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek moet worden gericht aan de Voorzittingsrechter van de voornoemde Rechtbank. Bij het verzoek moet een afschrift van het beroepschrift worden overlegd. Zo mogelijk moet tevens een kopie van het besluit toegevoegd waarop het geschil betrekking heeft.

Voor de behandeling van een beroepschrift en een verzoekschrift om een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven. Over de hoogte van dit bedrag, alsmede ten aanzien van de termijn waarbinnen dit bedrag moet worden betaald, kan contact worden opgenomen met de griffier van de bevoegde rechtbank.



Nadere informatie

Voor inlichtingen over de procedure kunt u contact opnemen met de Directie Participatie, telefoon 070-4568999. Voor overige vragen en/of nadere informatie kunt u bellen met het gratis informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-8002 of kijken op www.rijkswaterstaat.nl.

BIJLAGE

Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit A1

Zienswijze 1

Na deze snelheidsverhoging en de verhoging op de A1 vanaf Barneveld is alleen het stuk tussen Hoevelaken en Barneveld nog 120. Om een eenduidig wegbeeld te bereiken zou deze snelheid ook naar 130 permanent behoren te gaan. Inspreker geeft aan dat hij hier iedere dag rijdt en stelt dat het een veilig stuk weg in de weilanden is. Kan hier de snelheid ook op korte termijn worden verhoogd? Zo niet, wat zijn de belemmeringen? Wordt hier de snelheid pas na de verbreding verhoogd, over 8 jaar?
Reactie

Dit verkeersbesluit heeft geen betrekking op het weggedeelte A1 Hoevelaken-Barneveld v.v. Op basis van eerder uitgevoerd onderzoek kan wel worden gezegd dat de maximumsnelheid op dit weggedeelte van de A1 momenteel nog niet kan worden verhoogd omdat verhoging daar nog niet past binnen de randvoorwaarden voor geluid.

Zienswijze 2

2.1

Als gevolg van het verhogen van de maximumsnelheid zal er een toename zijn in geluid en uitstoot van uitlaatgassen. Hoe gering deze toename ook is, dit heeft effect op het milieu in nabij gelegen woonwijken van Amersfoort. Ook als wordt voldaan aan de wettelijke normen treden er nadelige gezondheidseffecten op. Inspreker streeft er continu naar om haar burgers zo min mogelijk bloot te stellen aan geluid en luchtverontreiniging. Hierin past geen toename - in welke mate dan ook - van geluidbelasting en luchtverontreiniging door snelheidsverhoging op de A1 ter hoogte van de woonwijken Kattenbroek, Zielhorst, Vathorst en Nieuwland.
Reactie 2.1

Uit de onderzoeken die aan het verkeersbesluit ten grondslag liggen, blijkt dat er voor het traject waarop het verkeersbesluit tot snelheidsverhoging leidt, geen reden is om een maximumsnelheid van 130 km/h niet in te voeren.

Voor wat betreft de milieubelangen is getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Inmiddels worden – mede beïnvloed door de steeds strengere Europese emissie-eisen - vrijwel overal in Nederland de wettelijke grenswaarden gehaald (Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, december 2015).

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. Uit de ter inzage gelegde onderzoeksrapporten blijkt dat wordt voldaan aan de normen voor geluid- en luchtkwaliteit.

Het voldoen aan de geldende normen is een effectieve wijze om de gezondheid van mens, dier en milieu te beschermen. Bij het vaststellen van deze normen zijn de relevante gezondheidsrisico's immers meegewogen. Doordat de geldende geluidproductieplafonds niet zullen worden overschreden als gevolg van de snelheidsverhoging, zullen ook de geluidsbelastingen die op grond van deze plafonds maximaal op de Amersfoortse woningen mogen heersen, niet worden overschreden. Hierdoor is verzekerd dat de snelheidsverhoging geen negatief effect heeft op de uiteindelijke geluidsbelastingen van de Amersfoortse woningen. Door stelselmatige monitoring (lucht, geluid) wordt voorts bewaakt dat aan de geldende normen voldaan blijft worden.

2.2

Het voorkomen en beperken van blootstelling van inwoners van Amersfoort is ook één van de redenen geweest om voor het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken een bestuursovereenkomst (BOK2 -



zaaknummer 310639320) aan te gaan met de minister van Infrastructuur en Milieu. Ook de gemeente Nijkerk en de provincies Gelderland en Utrecht hebben deze overeenkomst ondertekend.

In deze bestuursovereenkomst zijn bovenwettelijke geluidwerende maatregelen overeengekomen, waarbij zowel de provincie Utrecht als de gemeente Amersfoort een financiële bijdrage leveren om dat mogelijk te maken. Het geluidsonderzoek geeft aan dat de geluidsproductieplafonds door het verhogen van de maximumsnelheid niet worden overschreden en dus mogelijk is. Maar door het verhogen van de maximumsnelheid neemt de geluidsbelasting wel toe. Daardoor verandert ook de uitgangssituatie voor het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken en het bepalen van de bovenwettelijke geluidwerende maatregelen in het kader van BOK2.

Reactie 2.2

Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek blijkt dat de verhoging van de maximumsnelheid op het traject niet leidt tot overschrijding van geldende geluidproductieplafonds. De geldende geluidproductieplafonds (GPP's) zijn (tevens) het uitgangspunt voor het geluidsonderzoek voor het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken, waarop de wettelijke doelmatige geluidmaatregelen en de bovenwettelijke maatregelen conform bestuursovereenkomst 2 (BOK2) zullen worden bepaald. Omdat deze GPP's door de snelheidsverhoging niet worden gewijzigd, verandert de snelheidsverhoging dus ook niet de uitgangssituatie voor het geluidsonderzoek voor project A28/A1 knooppunt Hoevelaken.

Overigens wordt naar verwachting medio 2016 de Voorkeursvariant voor het project A28/A1 door mij vastgesteld, na bestuurlijk overleg met de regiopartners. In het OTB/MER dat daarop volgt wordt uitgegaan van de maximumsnelheid van 130 km/h op het traject conform dit verkeersbesluit en conform RVV 1990.

Verdere informatie over het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken is te vinden op de RWS-website:

2.3

Inspreker wil de garantie dat, ondanks het verhogen van de maximumsnelheid en daarmee het verhogen van de geluidsbelasting, het uiteindelijk effect van de geluidwerende maatregelen minimaal gelijk is aan de situatie waarbij wordt uitgegaan van de huidige rijsnelheden en dit onderbouwd zien in een berekening waarbij beide situaties met elkaar worden vergeleken. Deze berekening moet niet alleen worden toegepast op de woningen waarvoor de opdrachtnemer van het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken verantwoordelijk is, maar ook voor de solitair/verspreid staande woningen waarvoor maatwerkoplossingen buiten de opdracht van het project worden gezocht. Inspreker wijst daarbij op artikel 15 lid 5 van BOK2, waarbij wijzigingen in wetgeving of omstandigheden voor rekening komen van het Rijk.

Reactie 2.3

Gelet op het feit dat de snelheidsverhoging geen overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds veroorzaakt, en dus ook geen verandering brengt in de uitgangssituatie voor het geluidsonderzoek voor het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken (zie ook reactie 2.2), acht ik het in het kader van dit verkeersbesluit niet nodig om berekeningen en vergelijkingen uit te laten voeren voor de geluidmaatregelen in de toekomstige situatie van het project A28/A1 met en zonder permanente snelheidsverhoging.

Overigens merk ik op dat, zo er al (binnen de geldende geluidproductieplafonds) een geluidstoename plaatsvindt door de snelheidsverhoging, deze uiterst gering is - maximaal 0,2 dB op woningniveau -. Dit uiterst geringe effect zal, wanneer het toch optreedt, worden meegenomen en meegewogen in het geluidsonderzoek voor het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken, en voor de bovenwettelijke maatregelen in het kader van BOK2. Dat geldt ook voor het akoestisch onderzoek voor eventuele maatwerkoplossingen.

Met deze aanpak wordt voldaan aan BOK2, waarin tussen Rijk en regio bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over de inhoud van project A28/A1 knooppunt Hoevelaken.