

Nota van Antwoord

Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Aanpassen van de maximumsnelheid in de avond en nacht op de autosnelweg A2 in beide richtingen tussen het knooppunt Holendrecht en de aansluiting Vinkeveen (4), alsmede gedurende het gehele etmaal op de autosnelweg A12 tussen de aansluiting Duiven (28) en de Duitse grens.

Datum 25 mei 2016
Status definitief

Colofon

Uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Datum 25 mei 2016

Status definitief

Versienummer 1.2

Inhoudsopgave

Inleiding en leeswijzer. 5

Zienswijzen en reacties. 7

A. Algemene reacties. 7

1. afweging verkeersbesluit. 7

2. procedure, 100 km/h op A2 Holendrecht-Maarsssen. 11

B. Reacties per inspreker. 13

Verklarende woordenlijst. 83

Inleiding en leeswijzer

Inleiding

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

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

Op het wegtraject A2 Holendrecht – Vinkeveen geldt nu een maximumsnelheid van 100 km/h en op het wegtraject A12 Duiven - Duitse grens een maximumsnelheid overdag van 120 km/h en in de avond en nacht van 130 km/h.

Nieuw uitgevoerd onderzoek naar de omgevingseffecten (geluid, lucht en natuur) heeft uitgewezen dat het niet langer noodzakelijk is deze uitzonderingen op het RVV 1990 (met een algemene maximumsnelheid van 130 km/h) te handhaven. In het ontwerp-verkeersbesluit en bijgevoegde onderzoeksrapporten is aangegeven dat de omgevingseffecten ten gevolge van de aanpassingen in de maximumsnelheid geen belemmering vormen.

Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van donderdag 18 februari 2016. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 19 februari 2016 tot en met 31 maart 2016 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Participatie. Op het voornemen zijn, binnen de termijn, 17 zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen hebben alle betrekking op het onderhavig ontwerp-verkeersbesluit, voorzover dat ziet op het verhogen van de maximumsnelheid op de A2 Holendrecht-Vinkeveen. Er zijn geen zienswijzen die betrekking hebben op het wegtraject A12 Duiven-Duitse grens.

Leeswijzer

In deze Nota van Antwoord is in deel A ingegaan op 2 algemene thema's die door veel insprekers zijn genoemd:

1. De afweging die aan dit ontwerp-verkeersbesluit ten grondslag heeft gelegen;
2. De procedure die geleid heeft tot dit verkeersbesluit en de relatie met het Wegaanpassingsbesluit (WAB) voor de verbreding van de A2 uit 2009 en de daarin opgenomen maximumsnelheid van 100 km/h.

In deel B wordt ingegaan op de afzonderlijke zienswijzen.

Iedere zienswijze is door de Directie Participatie voorzien van een registratienummer, vanwege de bescherming van de privacy van de indieners. Bij de (meestal samengevatte en samengevoegde) weergave van de zienswijzen is aan de hand van deze registratienummers aangegeven welke inspreker(s) deze zienswijzen heeft/hebben ingediend. Vanwege uniformiteit met andere Nota's van Antwoord is voor een indiener van een zienswijze verder als aanduiding de term 'inspreker' gehanteerd.

Daar waar een zienswijze leidt tot een aanpassing van het besluit is dit bij de betreffende zienswijze aangegeven.

Aan het einde van deze nota is een verklarende woordenlijst van technische begrippen en afkortingen opgenomen.

Belanghebbendoets en verdere procedure.

Het verkeersbesluit is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Op grond van deze afdeling hebben belanghebbenden de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Wie als belanghebbende kan worden aangemerkt, wordt bepaald door artikel 1:2 Awb, dat stelt dat een belanghebbende een bijzonder, individueel belang dient te hebben, dat zich in voldoende mate onderscheidt van anderen. Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Awb wordt onder een belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

Omwille van een transparante en informatieve aanpak, is ervoor gekozen om alle zienswijzen, voorzover tijdig ingediend, van een 'reactie bevoegd gezag' te voorzien.

Op grond van de Awb kan door belanghebbenden tegen dit verkeersbesluit, 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. Als een inspreker tegen het definitieve besluit beroep wil instellen bij de rechtbank, moet deze er rekening mee houden dat door de rechtbank wordt getoetst of men als belanghebbende kan worden aangemerkt. Als dat, naar de mening van de rechtbank, niet het geval is, kan het beroep niet ontvankelijk worden verklaard. 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.

Zienswijzen en antwoorden

DEEL A – ALGEMENE REACTIES

1. Afweging verkeersbesluit

Bijna alle insprekers vinden de verhoging van de maximumsnelheid op de A2 tussen Holendrecht en Vinkeveen onwenselijk. Zij gaan in op de afwegingen op basis waarvan dit verkeersbesluit is genomen. Er zijn twijfels over de gegevens die gebruikt zijn als basis voor die belangenafweging.

Daarnaast zijn veel genoemde punten:

- **zorgen over de negatieve gevolgen van het besluit voor de gezondheid;**
- **de duurzaamheidsaspecten van de maatregel (Klimaatakkoord);**
- **onvoldoende inzicht in de negatieve effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op natuur, milieu en verkeersveiligheid;**
- **het ontbreken van een kosten-batenanalyse en twijfel aan het economisch profijt;**
- **kritiek op de keus om economisch belang voor gezondheidsbelang te laten gaan.**

Insprekers komen tot de conclusie dat het ontwerp-verkeersbesluit op diverse punten tekortschiet, onzorgvuldig is en dat het ontbreekt aan een goede, transparante, belangenafweging.

Reactie 1

De vragen en kritiek op het verkeersbesluit komen veelal voort uit zorgen over gezondheid, veiligheid en leefomgeving. Ook grotere duurzaamheidsthema's, zoals het Klimaatakkoord spelen een rol. Om te komen tot een verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen spelen een aantal elementen een rol. Hieronder staat een beschrijving van de gemaakte afwegingen.

Wettelijke verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h.

Uitgangspunt van dit besluit is de aanpassing van het RVV 1990 op 1 september 2012¹, waarin de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen van 120 km/h naar 130 km/h is vastgelegd. Deze aanpassing van het RVV 1990 heb ik overlegd met de Tweede Kamer. De wettelijke verhoging in 2012 is de basis voor dit verkeersbesluit, met andere woorden: 130 km/h is de norm.

Er is een aantal redenen voor het doorvoeren van de verhoging van de maximumsnelheid:

1. Een maximumsnelheid van 130 km/h sluit beter aan bij de beleving van de automobilist². Uit belevingsonderzoek onder weggebruikers gebleken dat bijna 60% van de ondervraagde automobilisten op de experimenttrajecten voorstander is van verhoging naar 130 km/h op veel meer snelwegen, 15% is tegen³.
2. Een maximumsnelheid van 130 km/h levert jaarlijks aanzienlijke reistijd-baten op (een reistijdwinst van ruim 20.000 uur per werkdag op het autosnelwegennetwerk). Voor de kosten-batenanalyse wordt verwezen naar het openbare rapport "Onderzoek invoering maximumsnelheid invoering

¹ Zie artikel 21, aanhef en onder a, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

² Zie Kamerstukken II, 2011-2012, 32646, nr. 13.

³ Zie het Belevingsonderzoek verhoging maximumsnelheid 130 km/h, dat als bijlage bij het verkeersbesluit ter inzage ligt

naar 130 km/h" van november 2011. Uit de cijfers komt naar voren dat de totale netto contant gemaakte positieve baten hoger liggen dan de negatieve baten en de kosten. Dit saldo is positief⁴.

3. Bij het instellen van 130 km/h als maximumsnelheid voor autosnelwegen heb ik het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer als uitgangspunt gehanteerd. Met andere woorden: een minder beperkend snelheidsregime.
4. Ten aanzien van verkeersveiligheid zijn op 8 experiment-trajecten met een maximumsnelheid van 130 km/h, in de loop van het experiment in 2011, geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen. De resultaten van het onderzoek op de experiment-trajecten zijn gerapporteerd in het "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h" (RWS, 2011), en gepresenteerd tijdens het Nationaal Verkeerskundecongres in 2012. Zonder aanvullende maatregelen zou het eindbeeld naar verwachting leiden tot een effect van ordegrrootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet, hetgeen in lijn is met het door de SWOV veronderstelde verband tussen maximumsnelheid en ongevalsrisico. Om de dalende trend in de aantallen doden en ernstig gewonden vast te houden richting 2020, heb ik besloten tot een pakket van maatregelen voor de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. In het licht van de doelstellingen voor 2020 ga ik daarbij verder dan noodzakelijk om het effect van de snelheidsverhoging te compenseren. Overigens blijkt er op autosnelwegen geen significant verschil op te treden in risico van ernstige ongevallen tussen wegvakken met maximum snelheden van 130, 120/130, 120, 100/130 en 100 km/h (bron: Veilig over Rijkswegen 2014, mei 2016).
5. Het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/h heeft geen gevolgen voor de capaciteit van autosnelwegen (en aansluitingen), het aantal files en de filezwaarte. De maatregel blijkt juist een positief effect te hebben op de bereikbaarheid. Reden hiervoor is dat de snelheid van het personenautoverkeer toeneemt, waardoor de reistijd afneemt.

De extra hoeveelheid CO₂-productie ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ook met de snelheidsverhoging. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl. Een meer uitgebreide reactie op dit thema staat in de reactie op zienswijze 1.1 in deel B van deze Nota.

In eerste instantie golden er na de invoering van de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/h in 2012 nog (veel) uitzonderingen. Wanneer dat uit een oogpunt van milieu (geluidhinder, luchtkwaliteit, natuurbescherming) of verkeersveiligheid vereist is, heb ik besloten tot een lagere maximumsnelheid (100 km/h of 120 km/h). Maar dat betekende voor de weggebruiker een situatie met veel wisselingen in maximumsnelheid, die als onoverzichtelijk werd ervaren. Ik ga met regelmaat na of, op grond van de meest recente inzichten, er nieuwe trajecten geschikt zijn voor een maximumsnelheid van 130 km/h. Door op geschikte trajecten de maximumsnelheid te verhogen ontstaat een steeds consistentere wegbeeld. De stand van zaken is nu dat op ca. 61% van de autosnelwegen in Nederland 130 km/h gereden kan worden, overigens soms alleen gedurende de avond en nacht. Het eindbeeld is dat op ca. driekwart van het autosnelwegennet in Nederland een maximumsnelheid van 130 km/h geldt.

⁴ Zie het rapport 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging' van 28 november 2011.

Verhoging van de maximumsnelheid op de A2 en A12

Met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h (A12) en 130 km/h in de avond en nacht (A2) komt het eindbeeld voor het rijkswegennet dichterbij. Voor de onderhavige trajecten op de A2 en A12 is het nu mogelijk om te besluiten tot een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h (voor de A2 alleen in de avond en nacht). De overwegingen daarbij zijn als volgt:

1. Met het onderhavige besluit wordt voldaan aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit langs het onderhavige wegtraject langs de A2 en de A12. Zie hiervoor de bij het verkeersbesluit horende onderzoeksrapporten voor geluid en lucht. 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).

Het voldoen aan de normen voor lucht en geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen. Bij het vaststellen van deze normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

2. Er is als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h op de onderhavige trajecten geen sprake van aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden en/of beschermde natuurmonumenten. Een meer uitgebreide reactie op dit thema staat in de reactie op zienswijze 12.26 en verder, in deel B van deze Nota.

3. Door de verhoging van de maximumsnelheid kan (in het algemeen) de verkeersveiligheid nadelig beïnvloed worden. Het effect op de A2 en de A12 is echter (zeer) beperkt. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h veilig af te wikkelen.

Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. De inrichting van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen is ruim van opzet en bevat geen kritische ontwerpelementen die moeten worden aangepakt in het kader van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h. De ontwikkeling van de verkeersveiligheidscijfers op de A2 tussen Holendrecht en Maarssen laat over de laatste 5 jaren een dalende trend zien in het risico op ernstige ongevallen.

Ontwikkeling verkeersveiligheid A2 Holendrecht-Maarssen (ernstige ongevallen per miljard voertuigkm)		
	HRR richting Maarssen	HRL richting Holendrecht
2010	7,3	3,7
2011	4,6	9,5
2012	nb	2,2
2013	1,7	1,7
2014	1,1	1,6

(bron: Veilig over rijkswegen 2014)

Voor autosnelwegen lag in het jaar 2014 het landelijk gemiddelde op 2,5 ernstige ongevallen per miljard voertuigkilometers. Autosnelwegen met meer dan 3 rijstroken per rijbaan zijn met een risicocijfer van 1,8 iets veiliger. Geconcludeerd mag worden dat in 2014 het risico op een ernstig ongeval op dit deel van de A2, mét een maximumsnelheid van 130 km/h in avond en nacht tussen Vinkeveen en Maarssen, iets kleiner is dan op een vergelijkbare gemiddelde autosnelweg in Nederland.

4. In de rapporten die betrekking hebben op geluid, luchtkwaliteit en natuur heeft een afweging op alle relevante aspecten plaatsgevonden:

- Verkeersveiligheid
- Natuurbescherming
- Milieuaspecten (geluidhinder, luchtkwaliteit)

Deze aspecten zijn afgewogen tegen de baten van de verhoging van de maximumsnelheid (versoepeling regelgeving, reistijdwinst, beleving automobilist). Ik ben van mening dat deze afweging op goede gronden, zorgvuldig en transparant heeft plaatsgevonden.

2 – Procedure. 100 km/h op A2 Holendrecht-Maarssen.

Voor de aanleg van de verbreding van de A2 naar twee keer vijf rijstroken is een m.e.r.-procedure doorlopen. Op 12 mei 2006 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM haar standpunt bekend gemaakt inzake de Trajectnota/MER A2 Holendrecht-Oudenrijn (TK 30 562, nr. 1). Na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de trajectnota/MER A2 Holendrecht-Oudenrijn en de ontvangen inspraakreacties en adviezen komt de minister tot een keuze voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief met twee keer vijf rijstroken.

Gelet op de effecten op geluid, luchtkwaliteit en natuur wordt besloten tot een aantal maatregelen waaronder een maximumsnelheid van 100 km/uur in plaats van 120 km/uur. Zonder deze maatregelen, waaronder de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/uur is de aanleg van de verbreding van de A2 niet mogelijk om te kunnen voldoen aan de wettelijke normen. In het WAB voor de aanpassing van de A2 Holendrecht - Maarssen van 18 december 2009 wordt daarom de maximumsnelheid op het gehele traject Holendrecht - Maarssen vastgesteld op 100 km/uur.

Insprekers menen daarom dat het voorgenomen besluit in strijd is met eerdere voorlichting en toezeggingen aan bewoners door het Rijk.

In de folder "Verbreding A2 Amsterdam – Utrecht , A2 beter en betrouwbaar" van Rijkswaterstaat/Ministerie van Verkeer en Waterstaat van augustus 2009 en de folder "A2 Beter en Betrouwbaar" van RWS, die inspreker ontving voor de inspraakprocedure bij het ontwerp Wegaanpassingsbesluit (WAB) voor de verbreding van de A2 op dit traject, is volgens inspreker uitgelegd dat het groeiende fileprobleem zal worden aangepakt.

Door verbreding zou het verkeer beter kunnen doorrijden. Belangrijker is dat in beide folders wordt gezegd onder het kopje "Rekening houden met de omgeving" en als subkopje "Beperken geluidhinder" dat het zaak is de geluidhinder voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. En verder: "Een andere effectieve maatregel is het aanbrengen van dubbellaags ZOAB (zeer open asfaltbeton). Dat gebeurt op de A2 tussen Holendrecht en Oudenrijn. Dubbellaags ZOAB reduceert het geluid. Het effect is nog groter in combinatie met de lagere maximumsnelheid van 100 km per uur."

Reactie 2

Uit veel zienswijzen is mij gebleken dat er onduidelijkheid is bij insprekers over de 'afpraak' aangaande de maximumsnelheid op de A2.

Het is juist dat in het Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht - Maarssen (WAB A2) van december 2009 de maatregel is opgenomen om de maximumsnelheid van (toen geldend) 120 km/h te verlagen naar 100 km/h.

Vaststaat dat de situatie ten opzichte van het jaar 2009 is veranderd. De luchtkwaliteit is verbeterd en het wagenpark is schoner. Uit het onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van deze dynamische snelheidsverhoging is gebleken dat er voldoende ruimte is binnen de geldende milieunormen om de snelheid in de avond en nacht te verhogen naar 130 km/h. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan het nieuwe snelhedenbeleid dat in 2012 is ingevoerd.

In het WAB A2 is niet vastgelegd hoe lang de periode zal zijn gedurende welke de maximumsnelheid van 100 km/h zal worden gehanteerd. Er is ook niet 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 van

instandhouding' te nemen. In verband met wijziging van maatschappelijke omstandigheden en ontwikkelingen, kan geen blijvende zekerheid op een onveranderd snelheidsregime worden geboden.

In mijn brief van 23 augustus 2012 (kenmerk IENM/BSK-2012/146192) heb ik de kamer geïnformeerd over het voornemen om in datzelfde jaar de maximumsnelheid op de A2 tussen Vinkeveen en Maarssen in de avond en nacht naar 130 km/h te verhogen. Ik heb daarbij aangegeven dat, vanwege het nabijgelegen natuurgebied Botshol, een snelheidsverhoging op de A2 tussen Holendrecht en Vinkeveen op dat moment niet mogelijk was.

Op basis van de uitgevoerde natuurtoetsen in december 2015 (Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken van beschermde natuurmonumenten en Beoordeling mogelijk (significante) effecten op Natura 2000-gebied Botshol; beide uitgevoerd door Grontmij) is geconcludeerd dat een aanpassing van de huidige maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond en nacht op het in het besluit vermelde wegtraject van de A2 nu wél mogelijk is.

Er is in 2012 (onder meer tijdens de informatieavond in Breukelen dd 4 oktober 2012) en in de uitwisseling van standpunten over het verkeersbesluit A2 Vinkeveen-Maarssen uitgebreid berichtgeving geweest over wat door insprekers als 'afpraak' wordt gezien. Ook toen is door medewerkers van mijn ministerie gemeld dat er nergens, ook niet bestuurlijk, is vastgelegd dat 100 km/h op de A2 Holendrecht Maarssen de permanente maximumsnelheid zal blijven.

Gelet op het voorgaande, ben ik dan ook van mening dat door mij of mijn diensten nimmer het beeld is geschetst, of toezeggingen zijn gedaan, dat de maximumsnelheid van 100 km/h altijd van toepassing zou zijn.

DEEL B – REACTIES PER ZIENSWIJZE

Zienswijze 1

1.1 - Klimaat

Nu de Nederlandse regering het akkoord van Parijs heeft getekend, zijn maatregelen als deze snelheidslimiet-verhoging ongepast - er wordt geen enkele winst voor het milieu geboekt - integendeel, de uitstoot neemt alleen maar toe.

Reactie 1.1

De klimaatafspraken in het akkoord van Parijs betreffen doelstelling t.a.v. CO₂. CO₂ is een broeikasgas zonder direct gevaar voor de gezondheid. Voor de concentraties CO₂ zijn in de Wet milieubeheer dan ook geen normen opgenomen. CO₂ draagt wel bij aan het broeikaseffect en de klimaatverandering. CO₂ emissie is geen projectspecifiek, maar een landelijk issue. Vandaar dat met betrekking tot CO₂ kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie⁵. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ook met de verhoging van de maximumsnelheid. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

1.2 - Verkeersveiligheid

Door de verhoging van de snelheidslimiet worden veel grotere snelheidsverschillen gecreëerd: nu 90-105; straks 90-135km/u. Iedere verkeersanalist weet dat verschillen in snelheid meer ongelukken opleveren.

Reactie 1.2

Door de verhoging van de maximumsnelheid kan (in het algemeen) de verkeersveiligheid nadelig beïnvloed worden. Het effect op de A2 en de A12 is echter (zeer) beperkt. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h veilig af te wikkelen.

Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. De inrichting van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen is ruim van opzet en bevat geen kritische ontwerpelementen die moeten worden aangepakt in het kader van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h. De ontwikkeling van de verkeersveiligheidscijfers op de A2 tussen Holendrecht en Maarssen laat over de laatste 5 jaren een dalende trend zien in het risico op ernstige ongevallen.

⁵ Het cijfer van 0,4 miljoen ton CO₂-uitstoot is afkomstig uit de KBA, vgl.

http://www.centrumpp.nl/Images/Onderzoek%20invoering%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm318-330639.pdf

en

http://www.centrumpp.nl/Images/Toelichting%20op%20aanpak%20analyse%20kosten%20en%20baten%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm174-314701_tcm318-330641.pdf

Ontwikkeling verkeersveiligheid A2 Holendrecht-Maarssen (ernstige ongevallen per miljard voertuigkm)		
	HRR - richting Maarssen	HRL - richting Holendrecht
2010	7,3	3,7
2011	4,6	9,5
2012	nb	2,2
2013	1,7	1,7
2014	1,1	1,6

(bron: Veilig over Rijkswegen 2014)

Voor autosnelwegen lag in het jaar 2014 het landelijk gemiddelde op 2,5 ernstige ongevallen per miljard voertuigkilometers. Autosnelwegen met meer dan 3 rijstroken per rijbaan zijn met een risicocijfer van 1,8 iets veiliger. Geconcludeerd mag worden dat in 2014 het risico op een ernstig ongeval op dit deel van de A2, mét een maximumsnelheid van 130 km/h in avond en nacht tussen Vinkeveen en Maarssen, iets kleiner is dan op een vergelijkbare gemiddelde autosnelweg in Nederland.

1.3 - Lucht

De uitstoot in de Groene Venen, de gemeente waar inspreker woont, neemt zeer toe. Dit geldt in alle gebieden rond de A2 en A12 waar de snelheidsverhoging van toepassing is - de lucht delen wij samen en de vuile lucht ook.

Reactie 1.3

Terecht merkt inspreker op dat de verhoging van de maximumsnelheid altijd, hoe gering ook, een toename geeft in milieuhinder (m.n. lucht en geluid).

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Daarom is voor het traject A2 Holendrecht-Vinkeveen onderzoek gedaan naar de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid voor de luchtkwaliteit. Het rapport is bij het ontwerpverkeersbesluit gevoegd (RWS luchtonderzoek, traject A2 Holendrecht - Vinkeveen 130 km/uur dynamisch, 30 november 2015).

De beoordeling of de maximumsnelheid op de A2 in de avond en nacht kan worden verhoogd naar 130 km/h, hangt af van de vraag of voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor NO_x is deze wettelijke jaargemiddelde grenswaarde 40 µg/m³, voor fijn stof (PM₁₀) wordt een (equivalente) grenswaarde van 31,6 µg/m³ aangehouden (zie bladzijde 8 van het luchtonderzoek).

Het onderzoek richt zich nader op die locaties waarbij sprake is van (bijna) knelpunten. De grenswaarde voor een bijna-knelpunt ligt iets lager dan de wettelijke grenswaarde en kan worden gezien als een signalering van een mogelijk knelpunt (een 'oranje verkeerslicht'). In dit onderzoek is sprake van een (bijna) knelpunt bij:

- Een jaargemiddelde concentratie NO₂ van meer dan 38,0 µg/m³
- Een jaargemiddelde concentratie PM₁₀ van meer dan 30,5 µg/m³

Het is mij bekend dat er, onder meer door de WHO, lagere grenswaarden worden voorgesteld. Deze hebben geen wettelijke grondslag en worden dus niet in de beoordeling gehanteerd.

Uit het onderzoek blijken de volgende waarden.

Concentraties NO ₂ en PM ₁₀ ten gevolge van de snelheidsverhoging (µg/m ³) langs het traject A2 Holendrecht-Vinkeveen		
	NO ₂	PM ₁₀
Gemiddelde toename ten gevolge van het besluit direct langs de A2	Minder dan 0,5	Minder dan 0,03
Hoogste concentratie toetspunten (inclusief verhoging GCN)	Minder dan 35	Minder dan 24
Grenswaarde voor bijna knelpunt	38,0	30,5

Ook met de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h in avond en nacht wordt (ruim) voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

1.4 – Afweging verkeersbesluit

Inspreker vraagt de plannen voor verhoging van de snelheidslimiet op de A2 en A12 in te trekken.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Zienswijze 2

2.1 - Gezondheid

Inspreker meent dat het besluit/het plan schadelijk is voor de gezondheid van inspreker, zijn gezin en zijn omgeving. Bij het plan is geen rekening gehouden met het verlies van levensjaren door de uitstoot van fijn stof.

Reactie 2.1

Terecht merkt inspreker op dat de verhoging van de maximumsnelheid altijd, hoe gering ook, een toename geeft in milieuhinder (m.n. lucht en geluid). De gevolgen voor milieuhinder, en daarmee voor leefbaarheid en gezondheid zijn echter nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit.

Het voldoen aan de geldende normen (of grenswaarden) is een effectieve wijze om de gezondheid van mens, dier en milieu te beschermen. Bij het vaststellen van de hoogte van deze grenswaarden zijn de relevante gezondheidsrisico's immers meegewogen.

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de A2 Holendrecht-Vinkeveen voor de leefomgeving (lucht, geluid en natuur) zijn beperkt en blijven binnen de geldende wettelijke regels.

Daarmee kan ik niet anders dan vaststellen dat er geen sprake is van ontoelaatbare effecten op de gezondheid.

2.2 - Lucht

Door de extra uitstoot van fijnstof worden inspreker en zijn gezin statistisch gezien een aantal levensjaren ontnomen. Wanneer inspreker in het ziekenhuis een behandeling zou moeten ondergaan, wordt de behandeling alleen verricht wanneer de 80000 euro per gewonnen levensjaar niet wordt overschreden. Inspreker vindt dat bij de kosten van dit plan het verlies aan levensjaren van de omwonenden ook wordt meegenomen volgens die 80000 euro per levensjaar.

Reactie 2.2

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Uit het 'RWS luchtonderzoek, traject A2 Holendrecht - Vinkeveen 130 km/uur dynamisch' d.d. 30 november 2015 blijkt dat de extra uitstoot van fijnstof als gevolg van dit verkeersbesluit dermate gering is dat hier geen conclusie t.a.v. levensverwachting kan worden getrokken. Ook met de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h in avond en nacht wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit en is er geen sprake van overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen.

2.3 – Onzekerheid onderzoeken

Verder dient volgens inspreker bij de berekening van de uitstoot gebruik gemaakt te worden van metingen gedaan door onafhankelijke partijen (dus niet de gegevens die de autofabrikanten/lobby) hebben verstrekt.

Reactie 2.3

Voor de luchtonderzoeken is gebruik gemaakt van de wettelijk vastgestelde emissiefactoren, welke door TNO zijn bepaald o.b.v. metingen aan praktijkemissies. Er is nadrukkelijk niet gerekend met door fabrikanten of lobbygroepen verstrekte gegevens.

Zienswijze 3

3.1 - Lucht

De argumenten mogen gevoelig bekend worden verondersteld en inspreker heeft er geen behoefte aan om reeds bekende argumenten te doubleren. Inspreker woont met kinderen en kleinkinderen op zo'n 700 meter van de bekende snelweg en maakt zich zorgen over de bestaande uitstoot, laat staan over de toegenomen uitstoot bij 130 km/h.

Reactie 3.1

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. De effecten van de voorgenomen snelheidsverhoging v.w.b. de luchtkwaliteit zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woonomgeving in de buurt van de rijksweg nauwelijks wordt aangetast. Ook met de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h in avond en nacht wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

3.2 - Afweging

Tot voor kort werd iedere snelheidsovertreder op dit traject meedogenloos beboet en nu moeten we juist allemaal sneller gaan rijden. Het geeft een beeld van een zwabberend beleid ten faveure van de automobilist en de verkiezingsuitslag van de VVD.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

3.3 - Gezondheid

Inspreker wil met deze reactie vooral het focus richten op de gezondheid van de vele kinderen die in onze gemeente opgroeien en op bestaande onderzoeksbevindingen rond de invloed van uitstoot op de ontwikkeling van kinderen. Komt u met uw gezin langs deze snelweg wonen, minister Schulz?

Reactie 3.3

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de geldende wettelijke regels. 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.

Zienswijze 4

4.1 – Onzekerheid onderzoeken

Inspreker meldt dat er onjuistheden staan in de berekening luchtvervuiling en verkeersveiligheid.

Reactie 4.1

Inspreker heeft geen concrete punten genoemd waaruit zou blijken dat de beoordeling op luchthinder en verkeersveiligheid onzorgvuldig zou zijn. Ik kan daarom ook niet concreet ingaan op deze zienswijze.

4.2 - Procedure

Het volgende is over het hoofd gezien: Afspraak met gemeente Stichtse Vecht om na uitbreiding van de A2 naar 2x5 banen de max. snelheid op 100km/u te houden wordt niet nagekomen als de max. snelheid naar 130km/u gaat. Bestuurlijk zeer onbetrouwbaar.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 2. Procedure

4.3 - Gezondheid

Inspreker meldt negatieve gevolgen van het plan door slechtere luchtkwaliteit, hogere geluidsoverlast, aantasting natuur en gezondheid.

Reactie 4.3

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de geldende wettelijke regels. 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.

4.4 - Klimaat

Nederland heeft het klimaatakkoord getekend. Iedereen (overheid, bedrijfsleven en burgers) zal hard aan de slag moeten om de gestelde doelen te halen. Een hogere maximumsnelheid op de A2 leidt tot meer luchtvervuiling i.p.v. minder.

Reactie 4.4

De wettelijke (Europese) normen staan de uitvoering van de afspraken uit het klimaatakkoord van Parijs niet in de weg. CO₂ is een broeikasgas zonder direct gevaar voor de gezondheid. Voor de concentraties CO₂ zijn in de Wet milieubeheer dan ook geen normen opgenomen. CO₂ draagt wel bij aan het broeikas effect en de klimaatverandering. CO₂ emissie is geen projectspecifiek, maar een landelijk issue. Met betrekking tot CO₂ kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie⁶. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-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 CO₂-uitstoot, zie www.rijksverheid.nl.

⁶ Het cijfer van 0,4 miljoen ton CO₂-uitstoot is afkomstig uit de KBA, vgl.

http://www.centrumpp.nl/Images/Onderzoek%20invoering%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm318-330639.pdf

http://www.centrumpp.nl/Images/Toelichting%20op%20aanpak%20analyse%20kosten%20en%20baten%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm174-314701_tcm318-330641.pdf

4.5 – Afweging verkeersbesluit

Afgeleide negatieve gevolgen als meer geluidsoverlast, aantasting van gezondheid en natuur, en grotere verkeersonveiligheid wegen ruimschoots niet op tegen de geringe tijdwinst en het genot (voor een deel van de weggebruikers) van harder kunnen rijden.

Reactie 4.5

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Zienswijze 5

5.1 - Procedure

Inspreker stelt dat bij de uitbreiding van de A2 ter hoogte van Vinkeveen aan de gemeente De Ronde Venen is beloofd dat de maximumsnelheid 100 km/h zou blijven.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 2. Procedure

5.2 – Milieugevolgen algemeen

Inspreker woont vlakbij de A2 en een snelweg met 10 rijstroken met een maximumsnelheid van 100 km/h is negatief voor een goede leefomgeving. De A2 met 130 km/h met alle vermeerderde uitstoot, in combinatie met de geluidsoverlast en roetdeeltjes van 60 tot 85.000 starts/landingen van Schiphol, zijn te belastend voor de omwonenden.

Reactie 5.2

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. De milieu-effecten van de voorgenomen snelheidsverhoging zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woonomgeving in de buurt van de rijksweg door de verhoging van de maximumsnelheid nauwelijks wordt aangetast. Ook met de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h in avond en nacht wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Bij de onderliggende berekeningen wordt de bijdrage van andere bronnen, zoals vliegverkeer, verwerkt, meegenomen en jaarlijks gemonitord in de zogenoemde 'achtergrondconcentratie'. De geluidsbelasting die de A2 veroorzaakt op de woningen in de omgeving blijft eveneens binnen de wettelijke normen. Daardoor blijft ook de totale geluidssituatie, inclusief het geluid van andere bronnen zoals het vliegverkeer van en naar Schiphol, aanvaardbaar.

5.3 - Klimaat

Hoe hypocriet en leugenachtig kan een regering zijn, als in december in Parijs de nieuwe klimaatafspraken worden ondertekend en vervolgens bijna direct erna alle regels worden geschonden? En dit is een beschaafd westers land!

Reactie 5.3

De klimaatafspraken in het akkoord van Parijs betreffen doelstelling t.a.v. CO₂. CO₂ is een broeikasgas zonder direct gevaar voor de gezondheid. Voor de concentraties CO₂ zijn in de Wet milieubeheer dan ook geen normen opgenomen. CO₂ draagt wel bij aan het broeikaseffect en de klimaatverandering. CO₂ emissie is geen projectspecifiek, maar een landelijk issue. Met betrekking tot CO₂ kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie⁷.

Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-20%) van het kabinet. Met andere woorden, genoemde reductiedoelstelling kan worden bereikt, ook met de verhoging van de maximumsnelheid. Voor meer informatie over de aanpak van het verminderen van de CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

⁷ Het cijfer van 0,4 miljoen ton CO₂-uitstoot is afkomstig uit de KBA, vgl.

http://www.centrumpp.nl/Images/Onderzoek%20invoering%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm318-330639.pdf

http://www.centrumpp.nl/Images/Toelichting%20op%20aanpak%20analyse%20kosten%20en%20baten%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm174-314701_tcm318-330641.pdf

Zienswijze 6

6.1 – Milieugevolgen algemeen

Inspreker stelt dat de negatieve gevolgen een verhoging van het geluidsniveau zullen geven en een slechtere luchtkwaliteit ten oosten van de A2, dus o.a. juist in het dorp Breukelen.

Reactie 6.1

De gevolgen voor luchtkwaliteit en geluid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Met het voorgenomen besluit wordt voldaan aan de normen voor lucht en geluid en is er geen sprake van overschrijding van deze normen.

6.2 – Afweging verkeersbesluit.

Inspreker wil graag dat de minister terugkomt op het ontwerpverkeersbesluit en de gemaakte afspraken handhaaft

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

6.3 - Afspraak was dat slechts tot uitbreiding van de A2 zou kunnen worden overgegaan als de maximale snelheid op 100 km/h zou komen/blijven.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 2. Procedure.

Zienswijze 7

7.1 - Verkeersveiligheid

Naar inspreker heeft vernomen, bent u voornemens om ook op dit stukje snelweg ná 7 uur de snelheid te verhogen naar 130 km. Dit lijkt inspreker geen goed plan, niet alleen om milieuredenen maar vooral ook om veiligheidsredenen.

Inspreker meent dat het verhogen van de snelheid van invloed zal zijn op de veiligheid van de verkeerssituatie van de A2 bij Abcoude. Daar men 3 rijbanen over moet steken om de afslag te kunnen nemen, zal dit niet eenvoudiger worden als men met een snelheid van 130 km/h aan komt rijden.

Als je 's avonds de A2 neemt vanuit Amsterdam moet je op een gegeven moment 3 rijbanen oversteken om de afslag Abcoude te bereiken. Om deze tijd is het nog héél druk op de A2. Inspreker moet er niet aan denken dat je (en inspreker rijdt uit principe daar gewoon 100 km) deze rijstroken over moet steken terwijl iedereen daar met een snelheid van 130 km aan komt rijden. Dit wordt levensgevaarlijk!

Reactie 7.1

Door de verhoging van de maximumsnelheid kan (in het algemeen) de verkeersveiligheid nadelig beïnvloed worden. Het effect op de A2 en de A12 is echter (zeer) beperkt. Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h veilig af te wikkelen.

Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. De inrichting van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen is ruim van opzet en bevat geen kritische ontwerp-elementen die moeten worden aangepakt in het kader van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h. De ontwikkeling van de verkeersveiligheidscijfers op de A2 tussen Holendrecht en Maarssen laat over de laatste 5 jaren een dalende trend zien in het risico op ernstige ongevallen.

Ontwikkeling verkeersveiligheid A2 Holendrecht-Maarssen (ernstige ongevallen per miljard voertuigkm)		
	HRR - richting Maarssen	HRL - richting Holendrecht
2010	7,3	3,7
2011	4,6	9,5
2012	nb	2,2
2013	1,7	1,7
2014	1,1	1,6

(bron: Veilig over Rijkswegen 2014)

Voor autosnelwegen lag in het jaar 2014 het landelijk gemiddelde op 2,5 ernstige ongevallen per miljard voertuigkilometers. Autosnelwegen met meer dan 3 rijstroken per rijbaan zijn met een risicocijfer van 1,8 iets veiliger. Geconcludeerd mag worden dat in 2014 het risico op een ernstig ongeval op dit deel van de A2, mét een maximumsnelheid van 130 km/h in avond en nacht tussen Vinkeveen en Maarssen, iets kleiner is dan op een vergelijkbare gemiddelde autosnelweg in Nederland.

In het geval men uit de richting A2 Amsterdam komt dient men bij de aansluiting Abcoude 3 rijstroken over te steken, vanaf de A9 Gaasperdammerweg is dat 1 rijstrook. Komende vanaf de A2 heeft men 2,1 km lengte om de benodigde rijstrookwisselingen uit te voeren; vanaf de A9 is dat nog aanzienlijk meer. Dit is ruim voldoende weglengte om veilig de rijstroken over te steken. Er is derhalve geen sprake van een verkeersonveilige verkeerssituatie.

7.2 – Milieugevolgen algemeen

Inspreker meent dat het vanuit het milieustandpunt niet is aan te raden de snelheid te verhogen. U zegt nu wel dat het niet veel uitmaakt of je honderd of 130 km rijdt, maar de onderzoeken geven toch duidelijk een heel ander beeld. Wij zijn een zó klein land, niet te vergelijken met Duitsland, we zijn meer een agglomeratie van steden en dorpen.

Reactie 7.2

De milieu-effecten van de voorgenomen snelheidsverhoging zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Met het voorgenomen besluit wordt voldaan aan de wettelijke vereisten voor lucht, geluid en natuur en is er geen sprake van overschrijding van deze normen.

7.3 - Geluid

Inspreker stelt dat het niet alleen gaat over de nachtelijke (meer rustige uren), aangezien de snelheid al om 7 uur omhoog gaat en er dan nog sprake is van een enorme verkeersdichtheid. De mensen die vlak achter de geluidswal wonen, ervaren overdag al flink wat geluidsoverlast, maar als zij op een zomeravond nog even in de tuin willen gaan zitten, zal dit geen genoegen zijn. Langs die A2 bij Abcoude wonen de mensen praktisch achter de geluidswal. Overdag is het al een verschrikkelijke herrie, wat gaat het voor de avonden betekenen als je nog eens even buiten wil gaan zitten (en dat doe je natuurlijk niet om 2 uur 's nachts)?

Reactie 7.3

Het effect van de snelheidsverhoging op de geluidsbelasting die de A2 veroorzaakt is nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. De normen die hiervoor gelden worden niet overschreden. De toename van het geluid door de snelheidsverhoging is uiterst gering, kleiner dan 1 decibel. Dat is een toename die voor het menselijk oor niet waarneembaar is.

Een snelweg is in de directe omgeving altijd hoorbaar, ook wanneer er een geluidwal of geluidscherm tussen de weg en de woningen staat. Het geluidsniveau in de tuinen achter de geluidwal bij Abcoude zal echter niet merkbaar verslechteren door de snelheidsverhoging. Ook de maximale geluidsniveaus die volgens de wettelijke normen ter plaatse van de woningen mogen optreden, zullen door de snelheidsverhoging niet toenemen. Daardoor blijft de geluidssituatie langs de A2, ook na het verhogen van de snelheid, aanvaardbaar.

7.4 - Lucht

Ook blijkt uit diverse onderzoeken dat er wel degelijk meer fijnstof in de lucht komt. Wat betekent het voor die sportieve tennissers die 's avonds nog even een balletje willen gaan slaan op de tennisbaan (deze is gelegen vlak achter de geluidswal, en de tennisbaan lag er al toen de snelweg slechts 4 banen telde). Veel mensen komen ná het werk, dus 's avonds na 7 uur nog even lekker een balletje slaan. Dit lijkt inspreker dus niet zó gezond! Zelf is inspreker om die reden al jaren geleden gestopt met tennissen, omdat intensief sporten langs een snelweg niet aan te raden is. Nu zijn er twee feiten, de snelweg blijft en de tennisbaan blijft. Maar waarom gaat u nu toch de omstandigheden wat uitstootconcentraties betreft, verslechteren!

Reactie 7.4

Uit het 'RWS luchtonderzoek, traject A2 Holendrecht - Vinkeveen 130 km/uur dynamisch' d.d. 30 november 2015 blijkt dat de extra uitstoot van fijnstof als gevolg van dit verkeersbesluit verwaarloosbaar is. En uit de ter inzage gelegde onderzoeksrapporten blijkt dat wordt voldaan aan de normen voor geluid en lucht .

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.

7.5 - Procedure

Toen er besloten is de A2 te verbreden, zijn er afspraken gemaakt met de Overheid. En één van die afspraken was: DE SNELHEID NIET TE VERHOGEN (het scheelt 54 sec). De mensen zijn er nu al enigszins aan gewend. Op de rondweg van Amsterdam (A10) mag je ook maar 80/100 km rijden. En Abcoude ligt praktisch tegen Amsterdam aan en in feite kun je dit stukje A2 zien als een verlengde van de A10.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 2. Procedure

7.6 - Gezondheid

De onveiligheid en meer uitstoot van schadelijke stoffen zal van invloed zijn op de levensverwachting van inspreker.

Reactie 7.6

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. 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.

7.7 – Afweging verkeersbesluit

Zoveel maakt het in tijd niet uit. U als overheid zal de bevolking moeten stimuleren om verstandiger met diverse milieuaspecten om te gaan, aangezien wij anders de 2% [bedoeld wordt waarschijnlijk 20%] norm reductie (overeenkomst te Parijs) nooit kunnen gaan waarmaken.

Dit is toch niet nodig! Laat de snelheid zoals die nu is. Beschouw dit stukje A2 als een verlengde rondweg van Amsterdam (waar je maar 80/100 mag rijden). Abcoude ligt praktisch tegen Amsterdam aan, dus zo een vreemde gedachte is dit niet.

Alstublieft Mevr. Schulz, denkt u aan onze gezondheid en laat de situatie zoals die nu is. Gewoon dag en nacht 100 km/h. De mensen zijn er al enigszins aan gewend, 's nachts kan de lucht weer lekker oprispen, zodat de mensen die daar vlak langs de snelweg wonen 's ochtends het raam kunnen open doen, óók kunnen zeggen: "Wat een heerlijke frisse ochtend!"

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Zienswijze 8

8.1 – Afweging verkeersbesluit

Inspreker stelt dat, als er een groot economisch belang is bij het verhogen van de snelheid, dit kan worden afgewogen tegen de gezondheidseffecten van de extra uitstoot op de omwonenden. Daar de snelheid 's nachts omhoog gaat en deze snelheid niet haalbaar is voor vrachtverkeer (= economische belang), lijkt het economisch profijt niet bestaand of nihil. Dit lijkt het inspreker dan ook niet opwegen tegen de gezondheidsbelangen van alle omwonenden van de gemeente Ronde Venen en Stichtse Vecht.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

8.2 – Milieugevolgen algemeen

De tijdwinst die een bestuurder op dit stuk wint is minder dan een minuut, terwijl voor de bewoners langs de snelweg het risico verhoogd wordt op longaanandoeningen door meer vervuiling/uitstoot. Auto's stoten bijna 50% (!) meer stikstofdioxide uit dan met een snelheid van 100 km per uur. Het dorp Abcoude, waar inspreker woont, ligt naast de snelweg. Voor alle omwonenden is dit dus slecht nieuws. Een nieuwe wijk in aanbouw ligt op slechts 50 meter van dit stuk snelweg aan de A2. Inspreker woont op 400 meter afstand.

Reactie 8.2

Bij het instellen van 130 km/h als maximumsnelheid voor autosnelwegen heb ik het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer als uitgangspunt gehanteerd.

De te behalen rijtijdwinst op dit gedeelte van de A2 is onderdeel van het eindbeeld voor het rijkswegennet, waarbij op ca. driekwart van het netwerk een maximumsnelheid geldt van 130 km/h. Hiermee wordt, naar verwachting, uiteindelijk een reistijdwinst van ruim 20.000 uur per werkdag op het autosnelwegennet behaald.

De gevolgen voor luchtkwaliteit en geluid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Ook met de verhoging van de maximumsnelheid wordt (ook bij Abcoude) voldaan aan de normen voor lucht en geluid en is er geen sprake van overschrijding van deze normen.

8.3 - Gezondheid

Door deze plannen is er meer vervuiling/uitstoot door de verhoging van de snelheidslimiet op de A2 waarbij inspreker op 400m afstand woont met onze twee jonge kinderen. Zoals bekend mag worden verondersteld is dit schadelijk voor de gezondheid. Ook 's nachts. Inspreker slaapt bijvoorbeeld met open ramen, aangezien dit 'gezond' is of zou moeten zijn.

Reactie 8.3

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. 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.

8.4 – Afweging verkeersbesluit

Inspreker vindt dat deze snelheidsverhoging moet worden teruggedraaid, met bovenstaande argumentatie.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Zienswijze 9

9.1 - Geluid

Het voorstel heeft tot gevolg dat alle bewoners langs de A2 - en in het geval van inspreker in Stichtse Vecht - 's nachts meer verkeerslawaai zullen ondervinden; veelal staat er in Nederland een westenwind die het geluid naar de bewoners toewaait.

Reactie 9.1

Het effect van de snelheidsverhoging op de geluidsbelasting die de A2 veroorzaakt is nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. De normen die hiervoor gelden worden niet overschreden. De toename van het geluid door de snelheidsverhoging is uiterst gering, kleiner dan 1 decibel. Dat is een toename die voor het menselijk oor niet waarneembaar is.

Bij het bepalen van het geluidsniveau wordt een wettelijk voorgeschreven rekenmethode gebruikt. Hierin wordt rekening gehouden met alle relevante factoren die de overdracht van geluid van een bron naar woningen beïnvloeden. Ook het feit dat er in Nederland sprake is van verschillende windrichtingen gedurende het jaar is één van de factoren waarmee rekening wordt gehouden.

9.2 – Cumulatie hinder

Daarnaast is er in Breukelen (gem. Stichtse Vecht) al een hoog fijnstofgehalte door de A2, het spoor en het Amsterdam-Rijnkanaal.

Reactie 9.2

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Ook met de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h in avond en nacht wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Bij de onderliggende berekeningen wordt de bijdrage van andere bronnen, zoals scheepvaart, verwerkt, meegenomen en jaarlijks gemonitord in de zogenoemde 'achtergrondconcentratie'.

9.3 - Procedure

Naar de mening van inspreker gaat dit voorstel voorbij aan de oorspronkelijk gemaakte afspraken met de gemeenten langs de A2. De verbreding zou alleen akkoord zijn wanneer er 100 km gereden zou worden. Wellicht hebben de gemeentelijke ambtenaren juridisch geen waterdichte afspraken gemaakt, maar de intentie is en was overduidelijk. Hierin is dan ook bij geen enkele gemeente verandering gekomen.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 2. Procedure

9.4 – Afweging verkeersbesluit.

Inspreker vindt het schandalig dat één (auto)partij, om ziertjes te winnen, de gezondheid en het woongenot van vele duizenden langs de A2 in de waagschaal stelt.

De te behalen tijdwinst van slechts 1 à 2 minuten kan toch nooit opwegen tegen het welbevinden van vele duizenden aanwonenden?

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Zienswijze 10

10.1 - Gezondheid

De gezondheid van de bewoners langs de A2 wordt flink over het hoofd gezien. Er komt nog meer vervuiling.

Reactie 10.1

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. 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.

10.2 – Afweging verkeersbesluit

De afspraak is gemaakt om de snelheid niet te verhogen. Mede gezien het feit dat er ook nog hoogspanningsmasten/lijnen naast lopen, is er extra aantrekking van fijnstof. ZEER ONGEWENST!!

Reactie 10.2

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Overigens heeft het RIVM in 2011 geconcludeerd dat het niet aannemelijk is dat bovengrondse hoogspanningslijnen de effecten van fijnstof beïnvloeden (RIVM 2011, Hoogspanningslijnen en fijn stof). Hoogspanningslijnen kunnen fijn stof wel extra opladen, maar dat is te weinig om extra schadelijke effecten te veroorzaken.

Zienswijze 11

11.1 – Lucht. Verkeersemissies.

Inspreker meent dat door het Besluit de snelheid van personen- en bestelauto's op verschillende snelwegen in Nederland toeneemt, waaronder op een deel van de A2 tussen Holendrecht en Vinkeveen. Dat gaat gepaard met een hogere uitstoot van schadelijke stoffen zoals NOx en PM10. Dicht in de buurt van snelwegen waarop de maximumsnelheid wordt verhoogd, leidt dit direct tot hogere NO2-en PM10-concentraties. De uitgestoten stoffen worden met behulp van de wind vervolgens verspreid over een veel groter gebied en zal op die manier ook leiden tot een toename van deze concentraties op verder van de snelweg gelegen locaties.

Aangezien de verhoging van de maximumsnelheid als gevolg van het Besluit niet zeer dichtbij Amsterdams bewoond gebied plaatsvindt en bovendien alleen in de avond en nacht zal leiden tot hogere snelheden, zal het directe effect van extra emissies veroorzaakt op de A2 in bewoond Amsterdams gebied naar verwachting beperkt zijn. Dit wordt bevestigd door het onderzoek dat dient ter onderbouwing van dit specifieke Besluit. Maar het Besluit van de Minister is er slechts één in een reeks van besluiten tot verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/u op het autosnelwegennet. Het effect van de totale extra uitstoot op Nederlandse snelwegen van al deze besluiten is op Amsterdams grondgebied naar verwachting aanzienlijk. Helaas geeft het onderzoek van de minister geen inzicht in dit effect. In een artikel in de Volkskrant van 5 februari 2016, waarin wordt verwezen naar onder meer het Besluit van de Minister, wordt zowel vanuit het RIVM (dat een centrale rol speelt bij de monitoring van de luchtkwaliteit in ons land) als vanuit TNO (dat een centrale rol speelt bij het jaarlijks bepalen van de emissiefactoren van voertuigen) gewezen op het risico van normoverschrijding.

Ter indicatie geeft inspreker de volgende berekening mee. In een stad als Amsterdam is het aandeel van de NO2-concentratie dat niet wordt veroorzaakt door lokale bronnen ongeveer 75%, dit betreft de zogenoemde "achtergrondconcentratie". De bijdrage van het gemotoriseerde wegverkeer aan deze achtergrondconcentratie is ongeveer één derde, ofwel ongeveer 10 ug/m3. Een toename van de totale NO-emissies van een klein aantal procenten leidt daarom al snel tot enkele tienden microgrammen hogere NO2 concentraties per kubieke meter. Dit negatieve effect is vergelijkbaar met - of overtreft zelfs! - het positieve effect dat wij in Amsterdam hebben bereikt met het invoeren van een milieuzone voor het vrachtverkeer. Dit betreft een maatregel die de gemeente en de betrokken ondernemers de nodige miljoenen euro's heeft gekost.

Vraag 1a

Kan de minister het effect inzichtelijk maken van de totale extra uitstoot NO2 als gevolg van alle besluiten tot verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/u op het autosnelwegennet en kan de minister daarbij aangeven met welke verhoging van de achtergrondconcentraties NO2 Amsterdam op haar grondgebied rekening dient te houden?"

Reactie 11.1

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Ook met de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h in avond en nacht wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

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).

In de GCN-rapportage 2012 van het RIVM is een gevoeligheidsanalyse voor de effecten op de achtergrondconcentraties in de Randstad uitgevoerd. Uit onderzoek blijkt dat de landelijke uitrol van de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h leidt tot een toename in NOx-emissies van 1,4 miljoen kg in 2015, zijnde ongeveer 4% van de totale emissies op snelwegen.

Deze extra emissie geeft een toename in de grootschalige NO₂-concentratie in 2015, aldus de rapportage, van minder dan 0,02 µg/m³ in Amsterdam (zie Grootschalige Concentratie en Depositiekaarten Nederland, rapportage 2012, www.RIVM.nl). Hieruit blijkt dat de bijdrage aan de achtergrondconcentratie vanuit de landelijke snelheidsverhoging op het binnenstedelijk gebied Amsterdam zeer beperkt is.

Op alle toetspunten gelegen binnen 1 km van het traject (de bijdrage van het snelwegverkeer aan de concentraties op toetspunten op een afstand van meer dan 1 km van de snelweg zijn verwaarloosbaar klein) is rekening gehouden met deze generieke ophoging. Uit de resultaten blijkt dat, zelfs met deze generieke ophoging, de concentraties (ruim) onder de grenswaarde van 40 µg/m³ blijven.

Gelet hierop, alsmede gelet op de afstand van onderhavig traject tot het binnenstedelijk gebied Amsterdam, is er geen aanleiding om te veronderstellen dat de snelheidsverhoging op de A2 in de avond en nacht bijdraagt aan danwel leidt tot (nieuwe) knelpunten voor het binnenstedelijk gebied Amsterdam.

11.2 - Gezondheid

Het Besluit van de minister gaat ten koste van de gezondheid van de Amsterdammers en van de bezoekers van de stad. Zoals hierboven uitgelegd leidt het Besluit, samen met de reeks van andere besluiten die leiden tot een verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/u op het autosnelwegennet, tot hogere concentraties van verontreinigende stoffen ook op het grondgebied van de gemeente Amsterdam. Daarmee frustriert dit Besluit het Amsterdamse beleid dat het College voert op het gebied van luchtkwaliteit.

Inspreker is in Amsterdam druk bezig om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren tot concentraties die liggen beneden de Europese normen (grenswaarden). Daar heeft inspreker goede redenen voor.

Wetenschappelijke studies laten zien dat de Europese normstelling onvoldoende bescherming biedt tegen schadelijke effecten voor de gezondheid. Op grond van deze wetenschappelijke studies hanteert de World Health Organization (WHO) voor stikstofdioxide een richtwaarde voor jaargemiddelde concentraties NO₂ van maximaal 20 µg/m³. De Europese norm voor jaargemiddelde concentraties NO₂ is liefst twee keer zo hoog, namelijk maximaal 40 µg/m³. Voldoen aan de Europese normstelling biedt dus onvoldoende bescherming tegen schadelijke effecten van luchtverontreiniging voor de gezondheid.

Vraag 1b:

Erkent de minister dat haar Besluit ten koste gaat van de gezondheid van de Amsterdammers en van de bezoekers van de stad? In het geval dat de minister dit niet erkent, op grond waarvan kan zij deze ontkenning onderbouwen?

Reactie 11.2

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. 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.

Ik zie daarbij geen aanleiding om strenger te toetsen (aan bijvoorbeeld de WHO richtwaarde) dan aan de in Europees verband vastgestelde normen, bij de vaststelling waarvan gezondheidsaspecten een belangrijke rol hebben gespeeld.

11.3 – Lucht. Aanpak knelpunten lucht gaat meer geld kosten Bij doorvoering van de maatregel zal de aanpak van Amsterdamse knelpuntlocaties luchtkwaliteit meer geld gaan kosten als gevolg van extra benodigde maatregelen.

Het Besluit leidt tot hogere concentraties van verontreinigende stoffen, ook op het grondgebied van de gemeente Amsterdam. Daarmee doorkruist het Besluit het beleid dat Amsterdam voert met betrekking tot de aanpak van de zogenoemde knelpuntlocaties luchtkwaliteit, dat wil zeggen de locaties waar sprake is van overschrijding van de Europese normen. Als gevolg van het Besluit moet Amsterdam meer maatregelen nemen om te gaan voldoen aan die normen en deze extra maatregelen gaan de gemeente meer geld kosten en mogelijk leidt het Besluit – afhankelijk van de benodigde extra maatregelen – tot hogere maatschappelijke kosten.

Vraag 1.c

Erkent de minister dat als gevolg van haar Besluit de gemeente Amsterdam meer maatregelen moet nemen om overal te gaan voldoen aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en dat deze extra maatregelen de gemeente meer gaan geld kosten en dat het Besluit mogelijk – afhankelijk van de benodigde extra maatregelen – tot hogere maatschappelijke kosten zal leiden? In het geval dat de minister het voornoemde ontkent, waarmee kan zij deze ontkenning onderbouwen?"

Reactie 11.3

In de GCN-rapportage 2012 van het RIVM is een gevoeligheidsanalyse voor de effecten op de achtergrondconcentraties in de Randstad uitgevoerd. Uit onderzoek blijkt dat de landelijke uitrol van de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h leidt tot een toename in NO_x-emissies van 1,4 miljoen kg in 2015, zijnde ongeveer 4% van de totale emissies op snelwegen.

Deze extra emissie geeft een toename in de grootschalige NO₂-concentratie in 2015, aldus de rapportage, van minder dan 0,02 µg/m³ in Amsterdam (zie Grootschalige Concentratie en Depositiekaarten Nederland, rapportage 2012, www.RIVM.nl). Hieruit blijkt dat de bijdrage aan de achtergrondconcentratie vanuit de landelijke snelheidsverhoging op het binnenstedelijk gebied Amsterdam zeer beperkt is.

Op alle toetspunten gelegen binnen 1 km van het traject (de bijdrage van het snelwegverkeer aan de concentraties op toetspunten op een afstand van meer dan 1 km van de snelweg zijn verwaarloosbaar klein) is rekening gehouden met deze generieke ophoging. Uit de resultaten blijkt dat, zelfs met deze generieke ophoging, de concentraties (ruim) onder de grenswaarde van 40 µg/m³ blijven.

Gelet hierop, alsmede gelet op de afstand van onderhavig traject tot het binnenstedelijk gebied Amsterdam, is er geen aanleiding om te veronderstellen dat de snelheidsverhoging op de A2 in de avond en nacht bijdraagt aan, danwel leidt tot, (nieuwe) knelpunten voor het binnenstedelijk gebied Amsterdam.

Ook 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.

11.4 – Verkeersveiligheid.

Het Besluit van de minister leidt tot meer onveiligheid op de weg. Naarmate op een weg harder wordt gereden, neemt de kans op ongelukken toe. Bovendien neemt de kans op ernstig letsel toe bij een hogere botsnelheid. Er zullen meer verkeersslachtoffers vallen, waaronder ook Amsterdamse slachtoffers. De maatschappelijke kosten per verkeersdode zijn substantieel en bedragen € 2,8 miljoen per verkeersdode (prijspeil 2010).

Vraag 2

Is de minister het ermee eens dat haar besluit zal leiden tot meer verkeersslachtoffers, waaronder ook Amsterdamse slachtoffers?"

Reactie 11.4

In november 2011 heeft de Minister aangegeven dat zij onverkort vast houdt aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. In het kader van de verhoging van de maximumsnelheden is een analyse uitgevoerd van de ontwikkeling van een aantal verkeerskundige indicatoren. De gemiddelde snelheid neemt iets toe. Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen. Op 8 experiment-trajecten is in de loop van het experiment geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen. De resultaten van het onderzoek op de experiment-trajecten zijn gerapporteerd in het "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h" (RWS, 2011), en gepresenteerd tijdens het Nationaal Verkeerskundecongres in 2012. Zonder aanvullende maatregelen zou het eindbeeld naar verwachting leiden tot een effect van ordegrrootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet, hetgeen in lijn is met het door de SWOV veronderstelde verband tussen maximum snelheid en ongevalsrisico. Om de dalende trend in de aantallen doden en ernstig gewonden vast te houden richting 2020, heeft de Minister besloten tot een pakket van maatregelen voor de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. In het licht van de doelstellingen voor 2020 gaat zij daarbij verder dan noodzakelijk om het effect van de snelheidsverhoging te compenseren.

Specifiek voor de A2 geldt dat de inrichting van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen ruim van opzet is en geen kritische ontwerpelementen bevat, die moeten worden aangepakt in het kader van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h. De ontwikkeling van de verkeersveiligheidscijfers op de A2 tussen Holendrecht en Maarssen laat over de laatste 5 jaren een dalende trend zien in het risico op ernstige ongevallen.

Ontwikkeling verkeersveiligheid A2 Holendrecht-Maarssen (ernstige ongevallen per miljard voertuigkm)		
	HRR - richting Maarssen	HRL - richting Holendrecht
2010	7,3	3,7
2011	4,6	9,5
2012	nb	2,2
2013	1,7	1,7
2014	1,1	1,6

(bron: Veilig over Rijkswegen 2014)

Voor autosnelwegen lag in het jaar 2014 het landelijk gemiddelde op 2,5 ernstige ongevallen per miljard voertuigkilometers. Autosnelwegen met meer dan 3 rijstroken per rijbaan zijn met een risicocijfer van 1,8 iets veiliger. Geconcludeerd mag worden dat in 2014 het risico op een ernstig ongeval op dit deel van de A2, mét een maximumsnelheid van 130 km/h in avond en nacht tussen Vinkeveen en

Maarsse, iets kleiner is dan op een vergelijkbare gemiddelde autosnelweg in Nederland.

Ten aanzien van de specifieke situatie op de A2 bij Amsterdam het volgende. In het geval men uit de richting A2 Amsterdam komt dient men bij de aansluiting Abcoude 3 rijstroken over te steken, vanaf de A9 Gaasperdammerweg is dat 1 rijstrook. Komende vanaf de A2 heeft men 2,1 km lengte om de benodigde rijstrookwisselingen uit te voeren; vanaf de A9 is dat nog aanzienlijk meer. Dit is ruim voldoende weglengte om veilig de rijstroken over te steken. Er is derhalve geen sprake van een verkeersonveilige verkeerssituatie.

11.5 – Klimaat.

Het Besluit van de minister leidt tot meer uitstoot van broeikasgassen (CO₂). Het brandstofverbruik van voertuigen neemt exponentieel toe met de snelheid. Hiermee is het Besluit strijdig met de algemene doelstellingen van het klimaatbeleid zoals die niet alleen in Amsterdam maar ook elders in de wereld worden nagestreefd, zoals de resultaten van de onlangs in Parijs gehouden Klimaattop laten zien.

Vraag 3

Is de minister het ermee eens dat haar Besluit zal leiden tot meer uitstoot van broeikasgassen (CO₂) en dat haar handelen daarmee strijdig is met de algemene doelstellingen van het klimaatbeleid zoals die niet alleen in Amsterdam maar ook elders in de wereld worden nagestreefd?

Reactie 11.5

De klimaatafspraken in het akkoord van Parijs betreffen doelstelling t.a.v. CO₂. CO₂ is een broeikasgas zonder direct gevaar voor de gezondheid. Voor de concentraties CO₂ zijn in de Wet milieubeheer dan ook geen normen opgenomen. CO₂ draagt wel bij aan het broeikaseffect en de klimaatverandering. CO₂ emissie is geen projectspecifiek, maar een landelijk issue. Vandaar dat met betrekking tot CO₂ kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie⁸. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-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 CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

⁸ Het cijfer van 0,4 miljoen ton CO₂-uitstoot is afkomstig uit de KBA, vgl. http://www.centrumpp.nl/Images/Onderzoek%20invoering%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm318-330639.pdf en http://www.centrumpp.nl/Images/Toelichting%20op%20aanpak%20analyse%20kosten%20en%20baten%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm174-314701_tcm318-330641.pdf

Zienswijze 12

12.1 – Afweging verkeersbesluit

De bezwaren en zorg bij het uitvoeren van het verkeersbesluit richten zich in hoofdzaak op de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, alsmede het welbevinden en de gezondheid van de ingezetenen die woonachtig en werkzaam zijn in de omgeving van dit tracé. In die zin deelt inspreker de bevinding niet dat het verhogen van de maximumsnelheid in de avond en nacht uit oogpunt van een beoordeling van de effecten op de omgeving (geluid, lucht en natuur) mogelijk is.

Daarnaast moet worden geconstateerd dat met dit ontwerpbesluit recent gemaakte afspraken geschonden worden. De overheid toont zich hiermee een onbetrouwbare partner te zijn. Dat heeft vervolgens een negatieve uitwerking op de relatie tussen inspreker als gemeentelijke overheid en onze inwoners.

Tenslotte is inspreker van mening dat het cumulatieve effect van overlast en hinder afkomstig van meerdere bronnen aanwezig binnen de gemeentegrenzen ten onrechte niet wordt meegewogen in onderliggend ontwerpbesluit.

Inspreker is genoodzaakt bijgaande zienswijzen in te dienen om te voorkomen dat de gemeentelijk belangen en de belangen van de inwoners van onze gemeente onevenredig geschonden worden. Het ontwerp-besluit bevat geen integrale afweging van milieu- en andere belangen. Er wordt gesteund op een aantal rapporten die elk slechts één milieu-aspect behandelen, maar er wordt geen integrale afweging gemaakt. Een aantal aspecten ontbreekt ook volledig, zoals externe veiligheid en de klimaatdoelstellingen van het rijk.

De betrekkelijke tijdswinst van de automobilist wordt niet afgewogen tegenover de andere belangen.

Reactie 12.1

In hoofdlijnen is mijn reactie op deze zienswijze verwoord in deel A van deze Nota van Antwoord, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit, en zienswijze 2. Procedure.

Voorts zijn de gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Ook met de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h in avond en nacht wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Bij de onderliggende berekeningen wordt de bijdrage van andere bronnen, zoals scheepvaart, verwerkt, meegenomen en jaarlijks gemonitord in de zogenoemde 'achtergrondconcentratie'.

12.2 – Procedure. Met het ontwerp-verkeersbesluit kan geen wijziging in de maximumsnelheid worden bereikt.

Het huidige snelheidsregime van maximaal 100 km per uur op de A2 Holendrecht - Vinkeveen is als voorschrift opgenomen in art. 3 lid 2 van het wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen (WAB A2) van december 2009. 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 minimaalmaatregelenpakket". Doordat nu een hogere snelheid in de avond- en nachtperiode wordt toegestaan, wordt niet meer voldaan aan de mitigerende maatregelen die in het WAB worden voorgesteld: de uitstoot met betrekking tot geluid, lucht en stikstofdepositie wordt groter.

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.

Reactie 12.2

Op 18 december 2009 heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat het Wegaanpassingsbesluit A2 vastgesteld. Dit wegaanpassingsbesluit ziet op project 14a uit de Bijlage A bij de Spoedwet wegverbreding. Dit besluit had betrekking op de uitbreiding van de A2 op het traject van knooppunt Holendrecht tot aan Maarssen van 2x4 naar 2x5 rijstroken.

In september 2010 is de verbreding in zijn totaliteit opgeleverd waarin de verbreding is opgesteld voor verkeer. Met de openstelling zijn de maatregelen uit het wegaanpassingsbesluit voltooid. Dit houdt niet in dat de maatregelen zoals het snelheidsregime na oplevering vervalt. Deze behoudt zijn werking tot het moment dat een nieuw besluit, zoals bijvoorbeeld dit verkeersbesluit, deze situatie wijzigt. In artikel 3, tweede lid, van het wegaanpassingsbesluit is opgenomen dat een maximumsnelheid van 100 km/h van kracht wordt op het verbrede wegvak. In de toelichting bij het wegaanpassingsbesluit wordt gesproken over deze aanpassingsmaatregel. Het is een maatregel die hoort bij de verbreding van de weg.

Inmiddels is gebleken dat er geen reden is om de maximumsnelheid in de avonduren ook tot 100 km/h te beperken, hetgeen voor mij reden is om door middel van dit verkeersbesluit de bebording aan te passen. Er is geen aanleiding dat naast dit verkeersbesluit opnieuw een wijziging van het wegaanpassingsbesluit in procedure moet worden gebracht. De verbreding is immers al gerealiseerd. De Spoedwet wegverbreding is een lex specialis met een tijdelijk karakter. Het wegaanpassingsbesluit fungeert als een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van een geldend bestemmingsplan of beheersverordening. De gemeente is op grond van de Spoedwet wegverbreding verplicht binnen een jaar, nadat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan te herzien overeenkomstig het wegaanpassingsbesluit. Voor zover bekend zijn de gemeentelijke bestemmingsplannen aangepast en geldt dit plan als ruimtelijk toetsingskader. De spoedwet wegverbredingsprocedure is niet bedoeld voor het wijzigen van de maximumsnelheid.

12.3 – Procedure. Besluit in tegenspraak met WAB A2.

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).

Reactie 12.3

Deze zienswijze heeft betrekking op het WAB A2, Dat ligt nu niet voor. Het gaat hier om het verkeersbesluit waarmee een dynamische snelheid wordt ingevoerd op de A2 tussen knooppunt Holendrecht en de aansluiting Vinkeveen. In het kader van dit verkeersbesluit is onderzoek gedaan naar de gevolgen van 130 km/h in de avond en de nacht op de luchtkwaliteit. Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) op alle toetspunten langs het traject lager is dan 38 µgram/m³ en de jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM₁₀) op alle toetspunten langs het traject lager is dan 30,5 µgram/m³. De hoogste concentratie langs het traject bedraagt 34,8 µgram/m³ NO₂ en 23,3 µgram PM₁₀. (zie het Luchtkwaliteitonderzoek paragraaf 4.1 p. 14 en 15). De concentraties van beide stoffen blijven daarmee ruim onder de grenswaarden voor NO_x van 40 µgram/m³ en PM₁₀ van 31,6 µgram/m³. Zie hiervoor ook de reactie op zienswijze 1.3.

12.4 – Procedure. Het ontwerp-verkeersbesluit voldoet niet aan de wettelijke eisen die voor een verkeersbesluit gelden.

Inspreker verwijst naar artikelen 1 en 2 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw).

In het ontwerp verkeersbesluit is niet opgenomen welke in art. 2 lid 1 en 2 van de Wvw 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). 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.

Het doel van een snelheidsverhoging kan niet worden bereikt met een verkeersbesluit, hetgeen hierboven nader is uitgewerkt. Voor verhoging van de ter plaatse toegestane maximumsnelheid is namelijk een wijziging van het WAB A2 Holendrecht-Maarsse vereist.

Reactie 12.4

De doelstelling van de snelheidsverhoging in Nederland is volstrekt helder: "sneller waar het kan, langzamer waar het moet". Aan de Tweede kamer is bij brief van 28 november 2011 (Kamerstukken II, 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. In deze brief is verder aangegeven dat overal waar dat mogelijk is, de maximumsnelheid naar 130 km/h gaat. Kan 130 km/h niet de hele dag, dan via een dynamische maximumsnelheid voor een gedeelte daarvan.

Met de hogere maximumsnelheid wordt de reistijd bekort. Bovendien sluit het snelheidsregime beter aan bij de beleving van de weggebruiker. Bij het instellen van 130 km/h als maximumsnelheid voor autosnelwegen is primair het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer als uitgangspunt gehanteerd. Dit geldt zeker voor het betreffende weggedeelte van de A2, bestaande uit 2x5 rijstroken. Uit uw zienswijze maak ik op dat dit belang onvoldoende duidelijk is opgenomen in het ontwerp verkeersbesluit. Ik heb het verkeersbesluit op dit punt aangepast.

Uit het verkeersbesluit blijkt verder dat er ook diverse andere belangen zijn betrokken, waaronder milieubelangen en de verkeersveiligheid. Ten behoeve van de afweging van deze belangen heb ik diverse milieuonderzoeken laten uitvoeren

waaruit blijkt dat er geen reden is voor onderhavig traject dat de maximumsnelheid van 130 km/h voor de avond en nachtperiode niet kan worden ingevoerd.

12.5 – Procedure. Overleg met politiekorps
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.

Reactie 12.5

Het overleg met de Landelijke Eenheid van politie, en via deze, met de Regionale Eenheid Amsterdam, heeft geresulteerd in de mededeling dat de politie geen bezwaar heeft tegen de verhoging van de maximumsnelheid op de A2.

12.6 – Procedure. Toepassing onderborden
Inspreker meldt dat het de vraag is of er toegestane verkeersborden zijn om de "dynamische" snelheid te regelen die het ontwerp besluit voor ogen heeft. In het RW 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.

Reactie 12.6

Het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens (Trb. 1974, 35, 36, 174 en 175) en de Europese Overeenkomsten tot aanvulling van deze verdragen verplichten de verdragsluitende partijen passende maatregelen te nemen opdat de op hun grondgebied geldende regels in hoofdzaak overeenkomen met de verdragsbepalingen. Gelet op deze formulering is er dus enige ruimte voor aanpassing aan de nationale omstandigheden. Overigens bepaalt het Verdrag in het door appellant aangehaalde art. 8 lid 4 expliciet dat door middel van onderborden de werking van het verkeerstekens mag worden beperkt tot een bepaalde periode (het zgn. tijdvenster). Zulks laat daarbij onverlet dat iedereen wordt geacht de wettelijke vastgelegde landelijk geldende maximumsnelheid te kennen.

12.7 – Procedure. Besluit vermeldt niets over luchtschermen
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 ten minste afgedekt moeten zijn. In het WAB zijn geen "luchtschermen" opgenomen.

Reactie 12.7

Langs het traject Holendrecht – Vinkeveen zijn geen luchtschermen in het NSL opgenomen.

12.8 - Lucht. NSL.
Inspreker stelt dat vaststaat dat het NSL onvoldoende rekening houdt met de massale verhoging van de snelheid op de Nederlandse wegen zoals nu voorzien.

a. Achtergrondconcentratie

De verhoging van de maximumsnelheid op de snelwegen in Nederland leidt tot een verhoging van de achtergrondconcentratie, waardoor knelpunten eerder tot een overschrijding zullen leiden. Het RIVM en TNO hebben in februari van dit jaar al aangegeven dat ze de kans groot achten dat er als

gevolg van de snelheidsverhogingen in Nederland overschrijdingen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit zullen zijn.

b. Sjoemelsoftware

Bovendien zit er een verschil tussen wat auto's in theorie en in de praktijk uitstoten. Dit komt niet alleen door het gebruik van de inmiddels bekende 'sjoemelsoftware', maar ook doordat fabrikanten auto's optimaliseren voor test-omstandigheden, terwijl ze in de praktijk meer vervuilen dan de laboratoriumtests laten zien.

c. Te positieve verwachtingen

Hoewel sinds de inwerkingtreding van het Besluit luchtkwaliteit in eerste instantie de uitstoot verminderd lijkt, zien we de afgelopen jaren dat de geprognosticeerde winst steeds meer tegenvalt.

d. Beschikbare ruimte niet opvullen tot aan grenswaarde

Verder gaat de Europese regelgeving er van uit dat op die plaatsen waar de luchtkwaliteit goed is, deze kwaliteit ook dient te worden behouden. De grenswaarde is dus geen vrijbrief of de beschikbare ruimte op te vullen.

e. Brieven aan 2^e kamer en gemeente Stichtse Vecht.

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."

In de informatiebrief van 22 augustus 2012 over de landelijke snelheidsverhoging naar 130 km per uur laat de Minister weten dat op een aantal wegdelen een lagere maximumsnelheid geldt vanwege verkeersveiligheid, geluidsnormen, luchtkwaliteit of natuur.

Reactie 12.8

- (a) Alle per 1 december 2015 vastgestelde 130 km/h trajecten zijn in de achtergrondconcentratiekaarten verwerkt. De 130 km/h trajecten waarvoor het besluit later valt worden in de eerstvolgende actualisatie van de GCN kaarten verwerkt. Daarnaast is voor het besluit door het RIVM de generieke bijdrage van de nieuwe 130 km/h trajecten aan de achtergrondconcentratie bepaald. Het onderzoeksbureau Tauw heeft in haar onderzoek van de 130 km/h trajecten rekening gehouden met de generieke achtergrondbijdrage.
- (b) De generieke emissiefactoren die in Standaard Reken Methode 1 en Standaard Reken Methode 2 worden toegepast worden jaarlijks geactualiseerd en daarin worden altijd de meest recente voertuigemissiemetingen verwerkt. De emissiemetingen worden in het kader van Steekproefprogramma door TNO uitgevoerd. Sinds de introductie van Euro 5 worden de emissies onder praktijkomstandigheden gemeten om een onterecht onderschatting van de emissie te voorkomen. De emissie van een moderne dieselpersonenauto is in de praktijk veel hoger dan in de gestandaardiseerde test (New European Driving Cycle, NEDC) voor toelating, omdat de prestaties van het katalysatorsysteem veelal geoptimaliseerd worden voor de NEDC-test.
- (c) Voor dieselpersonenauto's is de stelling juist dat de geprognosticeerde winst steeds meer tegenvalt. Toch loopt de werkelijke winst redelijk in lijn met de geprognosticeerde winst omdat de emissiereductie bij benzinepersonenauto's en vrachtoertuigen ruimschoots aan de verwachtingen voldoet en het aandeel dieselpersonenauto's maar een beperkt deel van de voertuigvloot vertegenwoordigt.

- (d) Ingevolge artikel 5.16, lid 2, van de Wm hoeft bij het vaststellen van een verkeersbesluit strikt genomen niet aan de grenswaarden te worden getoetst. Bij het beoordelen van de effecten van het verkeersbesluit heb ik wel - zoals te doen gebruikelijk - bij deze grenswaarden aangesloten. De grenswaarden zijn in de Wet milieubeheer opgenomen met het oog op de menselijke gezondheid. Ook de Europese richtlijn inzake luchtkwaliteit (Richtlijn 2008/50/EG) gaat uit van deze grenswaarden. Artikel 1, lid 1, van de Richtlijn vermeldt dat de grenswaarden zijn gekozen met het oog op de menselijke gezondheid. Wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan, is er geen grond voor het oordeel dat een onaanvaardbaar leefklimaat of gezondheidsrisico's optreden. Naar aanleiding van bovenstaande zie ik dan ook geen aanleiding om te veronderstellen dat de geldende Nederlandse normen onvoldoende bescherming bieden tegen dreigende gezondheidsrisico's
- (e) Deze constatering is juist.

12.9 – Lucht. ISL2 rekenmethode niet betrouwbaar. 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.

De atmosfeer is 's nachts 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 (O3) door NO wordt omgezet in NO2. Dit betekent dat de concentraties luchtvervuiling 's nachts veel hoger zijn dan het ISL2 model berekent.

Hier dient Pluim Snelweg of STACKS+ 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.

Reactie 12.9

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft besloten om vanaf 2014 de Rekentool dé standaardimplementatie te maken voor SRM-1 en SRM-2 berekeningen. Hiervoor zijn extra opties toegevoegd aan de Rekentool. De modellen CAR en ISL2 zijn vanaf 2014 niet meer geactualiseerd met de nieuwe generieke invoergegevens.

De eiser stelt dat de gemeten stikstofdioxideconcentratie bij de DCMR meetlocatie bij Overschie vele malen groter is dan de berekende concentratie. Deze bewering stemt niet overeen met de conclusies uit rapport 'Gemeten en berekende (NO2)' van het RIVM. De locatie Overschie staat niet in de lijst van locaties met een grote afwijking tussen gemeten en berekende concentraties. Mogelijk refereert de inspreker aan de periode waarin de monitoringstool ten onrechte het effect van de A4 op de A13 in rekening bracht, terwijl de A4 op dat tijdstip niet was opgesteld.

Het klopt dat de atmosfeer 's nachts stabiel is dan overdag en dat de emissie die gedurende de nacht plaatsvinden minder goed verspreiden waardoor de concentratie op leefniveau ook hoger zal zijn. De modellering van het effect van wegverkeer op de luchtkwaliteit houdt hier geen rekening mee omdat de emissie van het verkeer overeenkomstig de verkeersintensiteit overdag het hoogste is en de kans op blootstelling veel geringer is omdat mensen dan zich overwegend binnen in

huis bevinden. Rekening houden met de nachtelijke atmosferische condities leidt daarom niet tot een significante verhoging van de jaargemiddelde concentratie.

Pluim Snelweg, Stacks+ zijn door het ministerie van I en M goedgekeurde SRM2 luchtkwaliteit rekenmodellen evenals de windtunnel een goedgekeurd luchtkwaliteit modelsysteem is. Ten behoeve van de goedkeuring worden de modellen door het RIVM gevalideerd. Er wordt rekening gehouden met de verandering van meteorologie in de tijd door de gegevens.

12.10 – Lucht. Achtergrondconcentratie.

Het ontwerp verkeersbesluit maakt het halen van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit, en daarmee het halen van de doelstellingen van het NSL tot een zwaardere opgave. Met alle financiële en juridische risico's van dien. Met name het voldoen aan de norm voor stikstofdioxide (in 2015 van 55 naar 40 microgram/m³) wordt problematisch. De extra emissies die door deze snelheidsverhoging ontstaan, gaan onder andere op in de achtergrondconcentratie. Hierdoor wordt de achtergrondconcentratie in een ruim gebied rondom de snelweg hoger en krijgt een groter aantal mensen te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen. De gevolgen hiervan zijn echter wel merkbaar.

Reactie 12.10

De gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. De effecten van de voorgenomen snelheidsverhoging op de luchtkwaliteit zijn dermate gering dat hierdoor de huidige kwaliteit van de woonomgeving nauwelijks wordt aangetast. Ook met de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h in avond en nacht wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Bij de onderliggende berekeningen wordt de bijdrage van andere bronnen, zoals vliegverkeer, verwerkt, meegenomen en jaarlijks gemonitord in de zogenoemde 'achtergrondconcentratie'.

In de GCN-rapportage 2012 van het RIVM is een gevoeligheidsanalyse voor de effecten op de achtergrondconcentraties in de Randstad uitgevoerd. Uit onderzoek blijkt dat de landelijke uitrol van de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h leidt tot een toename in NO_x-emissies van 1,4 miljoen kg in 2015, zijnde ongeveer 4% van de totale emissies op snelwegen.

Deze extra emissie geeft een toename in de grootschalige NO₂-concentratie in 2015, aldus de rapportage, van minder dan 0,02 µg/m³ in Amsterdam (zie Grootschalige Concentratie en Depositiekaarten Nederland, rapportage 2012, www.RIVM.nl). Hieruit blijkt dat de bijdrage aan de achtergrondconcentratie vanuit de landelijke snelheidsverhoging zeer beperkt is.

Op alle toetspunten gelegen binnen 1 km van het traject (de bijdrage van het snelwegverkeer aan de concentraties op toetspunten op een afstand van meer dan 1 km van de snelweg zijn verwaarloosbaar klein) is rekening gehouden met deze generieke ophoging. Uit de resultaten blijkt dat, zelfs met deze generieke ophoging, de concentraties (ruim) onder de grenswaarde van 40 µg/m³ blijven.

Gelet hierop is er geen aanleiding om te veronderstellen dat de snelheidsverhoging op de A2 in de avond en nacht bijdraagt aan, danwel leidt tot, (nieuwe) knelpunten in de gemeente.

Ook geldt dat het wagenpark in de toekomst alleen maar schoner zal worden, waardoor het halen van de wettelijke grenswaarden gemakkelijker zal worden.

12.11 – Lucht. NSL-monitoring.

Voor het negatieve effect van de snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties wordt binnen de reguliere systematiek van de

NSL-monitoring een oplossing gezocht. Dit betekent dat de gemeente mede verantwoordelijk wordt voor het oplossen van eventuele overschrijdingen van de norm, als gevolg van het besluit om de snelheid op de A2 te verhogen. De gemeente wordt zo rechtstreeks in haar belangen geraakt en zal de eigen ruimtelijke ontwikkelingen moeten aanpassen aan dit voldongen feit. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt niet dat bestaande of voorziene ruimtelijke ontwikkelingen in de gebieden langs de weg zijn betrokken.

Reactie 12.11

Het RIVM heeft in 2012 een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de effecten van de landelijke snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties NO₂ 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 het luchtonderzoek is tevens de concentratie bepaald op gemeentelijke en provinciale toetspunten binnen 1 km van de snelweg. Hieruit blijkt dat snelheidsverhoging niet leidt tot nieuwe knelpunten.

Het is daarmee onwaarschijnlijk dat voor de gemeente een (extra) saneringsopgave ontstaat. Bovendien 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.

12.12 – Lucht. Fijn stof.

Voor PM_{2,5} geldt in Nederland een inspanningsverplichting om op iedere locatie een zekere procentuele daling van de concentratie te realiseren ten opzichte van 2010 richting 2020. Alleen al op het eerste gezicht staat dit besluit dat in de weg. De toelichting rept bovendien met geen woord over deze inspanningsverplichting en rechtvaardigt dus ook niet het besluit. Voor PM_{2,5} wordt slechts geconstateerd dat er geen problemen zijn, omdat men denkt onder de PM₁₀ grenswaarde te blijven en dat PM_{2,5} dan vanzelf ook in orde is.

Dit laatste is geen wetmatigheid, maar een observationele beschouwing. Het ontslaat U niet van de plicht om een PM_{2,5} toets achterwege te laten. Dit is temeer relevant omdat de verhouding tussen PM_{2,5} en PM₁₀ langs snelwegen atypisch is: langs snelwegen wordt een hogere concentratie PM_{2,5} - component aangetroffen. Daarnaast betekent het gebrek aan gegevens dat niet kan worden getoetst of aan de inspanningsverplichting wordt voldaan.

Reactie 12.12

Ik ga er van uit dat inspreker bedoelt: "ontslaat u niet van de plicht een PM_{2,5} toets uit te voeren".

De vigerende grenswaarde voor PM_{2,5} is 25 microgram/m³ en daaraan wordt overal voldaan langs snelwegen, zoals volgt uit de NSL Monitoringstool. Het is zelfs zo dat overal langs het HWN de PM_{2,5} concentratie niet hoger is dan 20 microgram/m³. RIVM heeft een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor wegverkeer en daarin geconcludeerd dat de grenswaarde van 25 microgram/m³ niet wordt overschreden, mits aan de etmaalgemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ wordt voldaan. Daarbij is er van uitgegaan dat PM₁₀ voor 70% uit deeltjes kleiner dan 2,5 micrometer bestaat. Inmiddels is door de toepassing van het gesloten dieselroetfilter de fractie PM_{2,5} gedaald tot 50% en zal nog verder dalen tot 43% in 2020. De conclusie van de RIVM gevoeligheidsanalyse blijft daarom overeind en neemt met de tijd in waarde toe.

Met mijn beleid, dat onder andere gericht is op het bevorderen van schonere voertuigen, geef ik aldus ook uitvoering aan de door inspreker aangehaalde inspanningsverplichting.

12.13 – Geluid. Bijlagen bij onderzoek niet voorhanden.

De doorlopen stappen van het akoestisch onderzoek voor de situatie in 2016 zijn duidelijk verwoord in het rapport. De bijlagen van het onderzoek ondersteunen de conclusies. De bijlagen van het rapport geven echter niet de mogelijkheid om de invoergegevens en resultaten van het onderzoek te controleren. Het onderzoek dient op dit punt aangevuld te worden.

Reactie 12.13

In paragraaf 4.2 van het akoestisch onderzoek is vermeld dat het gebruikte rekenmodel voldoet aan de eisen van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage V. In paragraaf 4.3 van het akoestisch onderzoek is vermeld dat alle invoergegevens voor het model "gelijk gebleven", met uitzondering van de gehanteerde verkeersintensiteiten en de snelheid van lichte motorvoertuigen gedurende de avond- en nachtperiode op de wegvakken waarop het verkeersbesluit ziet.

Met "gelijk gebleven" wordt in dit verband bedoeld: gelijk aan de brongegevens die horen bij de vigerende geluidproductieplafonds. Deze brongegevens zijn opgenomen in het openbare geluidregister dat voor eenieder via het internet is te raadplegen.

De afwijkende invoergegevens ten aanzien van verkeersintensiteiten en snelheden zijn in de bijlagen van het akoestisch onderzoek opgenomen (bijlagen 5 en 6, respectievelijk 1, bij het rapport van het akoestisch onderzoek).

Ik ben daarom van mening dat de gebruikte invoergegevens, en daarmee de resultaten van de berekeningen, afdoende verantwoord en controleerbaar zijn opgenomen in het rapport van het akoestisch onderzoek.

12.14 – Geluid. Dreigende overschrijding eind 2017, begin 2018.

Het akoestisch onderzoek geeft aan dat er na de snelheidsverhoging een nog net passende situatie ontstaat. Binnen de gemeente Stichtse Vecht is er vanwege de snelheidsverhoging nog maar 0,8 dB aan geluidruimte op het meest maatgevende referentiepunt beschikbaar.

Op basis van berekende geluidbelastingen op de gpp's in de nalevingsverslagen van 2013 en 2014 en de prognose van de geluidbelasting in 2016 kan geconcludeerd worden dat eind 2017 of begin 2018 een dreigende overschrijding ontstaat.

Als de wegbeheerder vasthoudt aan de snelheid van 130 km/u in de avond en nachtperiode, en er bij het verhogen van de geluidproductieplafond maatregelen bij de woningen uitgevoerd moeten worden, dan is dat veel eerder dan de door in het WAB aangegeven periode van 2022. Het betreft een korte termijn waarbinnen weer onzekerheid bij de betrokkenen wordt geschapen.

Reactie 12.14

Het is het beleid van de regering om de maximumsnelheid van 130 km/uur zo uniform mogelijk in te voeren. Ik ben het met inspreker eens dat dit een zeker risico met zich meebrengt dat ik voor bepaalde wegvakken eerder een nieuw nalevingsonderzoek zal moeten starten dan wanneer de snelheid niet verhoogd wordt. Daar staat tegenover dat er evenmin een garantie is te geven dat (dreigende) overschrijdingen van het geluidproductieplafond langs dit wegvak tot 2022 achterwege zullen blijven als ik de snelheid op dit wegvak niet verhoog. Via het jaarlijkse nalevingsverslag houdt de beheerder de vinger aan de pols van de ontwikkeling van de geluidproductie, zodat deze een nieuw nalevingsonderzoek kan starten op het moment dat de signaleringswaarde van 0,5 decibel beneden het geldende geluidproductieplafond zou worden bereikt. Ook na verhoging van de

maximumsnelheid op dit wegvak blijft de geluidproductie nog ruim voldoende beneden de geldende geluidproductieplafonds om daadwerkelijke overschrijdingen van het geluidproductieplafond tijdig te kunnen voorkomen. Daarom prevaleert hier het belang van harmonisatie van het snelhedenregime.

12.15 – Geluid. Werkruimte.

De werkruimte tot gpp's wordt minder. Dat zet een zorgvuldig beheer van de weg onder druk en plaatst vraagtekens bij de rol die de wegbeheerder in (leef)omgeving zichzelf hiermee toebedeeld. Daarnaast zijn er vanwege de snelheidsverhoging financiële gevolgen van dit wegbeheer. Inspreker vraagt de wegbeheerder om dit te verantwoorden.

Zie reactie bij zienswijze 12.14.

12.16 – Geluid. Gezondheidseffecten.

Daarnaast is er een hoorbaar effect van verkeer dat met 100 km/uur rijdt ten opzicht van 130 km/uur. Het geluidsbeeld is ook onrustiger waardoor er eerder geluidshinder, ontwaakreacties en gezondheidsschade ontstaat. Daarnaast blijkt uit diverse publicaties dat er een relatie is tussen geluid en gezondheidseffecten, zoals stress, slaapverstoring, verhoogde bloeddruk. In dit besluit wordt geen enkele aandacht besteed aan die effecten en het besluit schiet dan ook tekort in onderbouwing."

Reactie 12.16

Het effect van de snelheidsverhoging op de geluidsbelasting die de A2 veroorzaakt is nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. De geluidproductieplafonds die hiervoor gelden zullen niet worden overschreden. Een nader onderzoek naar de geluidsbelastingen op woningniveau is in dat geval niet vereist, en is daarom ook niet ingesteld. De reden dat een onderzoek op woningniveau niet is vereist wanneer de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, is dat in dat geval ook de geluidsbelastingen op woningen die op grond van de geldende geluidproductieplafonds maximaal mogen optreden, dan niet zullen worden overschreden.

De toename van het geluid door de snelheidsverhoging is overigens uiterst gering, kleiner dan 1 decibel. Dat is een toename die voor het menselijk oor niet waarneembaar is. Deze toename is, als gezegd, conform de daarvoor geldende wettelijke eisen getoetst aan de geldende geluidproductieplafonds, en deze zullen daardoor niet worden overschreden. Daarmee voldoet het verkeersbesluit aan de daaraan te stellen wettelijke eisen.

12.17 – Geluid. Feitelijke geluidemissie.

Feitelijke geluidemissie van de A2 is hoger dan de berekende emissie. RIVM heeft validatiemetingen uitgevoerd naar het vastgestelde geluidproductieplafond van de A2 nabij Breukelen, ongeveer 3 km ten zuiden van het traject Holendrecht- Vinkeveen ter plaatse van het referentiepunt 34204. De snelheid op dit traject bedraagt al in de avond- en nachtperiode 130 km/u. De validatiemetingen van 2013 en 2014 zijn momenteel bekend. In deze geluidmonitor is vastgesteld dat het vastgestelde geluidproductieplafond in 2013 en 2014 met respectievelijk 0,8 en 0,5 dB wordt overschreden. Dit in tegenstelling tot de berekende geluidruimte.

Reactie 12.17

De meetwaarden van het RIVM moeten in de juiste context worden gezien. Hiervoor is de volgende passage uit paragraaf 2.3 van het rapport van het RIVM van belang:

“Het onderhavige rapport ‘Geluidmonitor 2014’ is de tweede rapportage als vervolg op de ‘Geluidmonitor 2013’ [RIVM 2014] en beschrijft de resultaten verkregen in het meetprogramma als bedoeld onder artikel 11.22.

De validatie die in dit kader door het RIVM wordt uitgevoerd, heeft een technisch-wetenschappelijk karakter en is niet bedoeld als een reken-overstijgend toetsingsinstrument in juridische zin. De belangrijkste redenen zijn dat de onzekerheidsmarge van de metingen al gauw in de orde van de 1,5 dB werkruimte ligt en dat een meetnet voor alle referentiepunten niet reëel is.

Hierdoor bieden metingen geen goed instrument voor de wettelijke toetsing in SWUNG-1, welke op tienden van dB’s rekenkundig plaatsvindt. De systematiek in SWUNG-1 is dan ook geënt op een rekenkundige bepaling van de aan het plafond te toetsen geluidproductie en beperkt zich voor wat betreft het meten tot steekproefsgewijze validatie. De meetresultaten kunnen tot adviezen leiden om rekenmethoden bij te stellen, maar de wettelijke toetsing aan de plafondwaarden vindt plaats op basis van de geluidproductie zoals die met de op dat moment van kracht zijnde rekenmethode door de weg- of spoorbeheerder is vastgesteld.

Het meetprogramma richt zich op de signalering van relatief grote afwijkingen tussen rekenen en meten op de referentiepunten. Alle meetlocaties zijn daarom zo gekozen dat op het meest nabij gelegen referentiepunt een gemeten geluidproductie kan worden vastgesteld die rechtstreeks kan worden vergeleken met de door de weg- of spoorbeheerder opgegeven berekende waarde, zoals bij de wet werd beoogd. Verschillen hebben, zoals hiervoor toegelicht, geen onmiddellijke juridische betekenis, maar vestigen wel de aandacht op locaties waar zij ruim buiten de onzekerheidsmarges liggen. Op die locaties kan nader onderzoek plaatsvinden naar de gegevens die bij de berekening zijn gebruikt en naar de oorzaken van de verschillen. De resultaten van dat onderzoek kunnen onvolkomenheden in de wettelijke rekenmethoden of in de invoer daarvan aan het licht brengen. Doordat het meetprogramma voorziet in een relatief ruime steekproef zal na enige jaren een goed inzicht ontstaan of, los van individuele verschillen, de rekenresultaten gemiddeld in overeenstemming zijn met de werkelijke niveaus.”

Op grond hiervan is duidelijk dat de meetwaarden van het RIVM niet gebruikt kunnen worden om een oordeel te vellen of op individuele referentiepunten het geluidproductieplafond wel of niet werd overschreden, daarvoor blijft de berekende geluidproductie conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 maatgevend.

Ook geeft het RIVM aan dat pas over een aantal jaren conclusies zijn te trekken of de rekenmethode aanpassing behoeft.

Voor het verkeersbesluit is daarom van belang dat de berekende geluidproductie na snelheidsverhoging voldoet aan de eisen van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, en volgens deze eisen (ruimschoots) beneden het geluidproductieplafond blijft.

12.18 – Geluid. Gehanteerde rijsnelheid. De aangehouden rijsnelheden in het akoestisch onderzoek zijn conform het Kader Akoestisch Onderzoek Wegverkeerslawaai (KAOW) van Rijkswaterstaat. Dit betreft een eenzijdig door RWS opgestelde verdeling van snelheid om rekenmodellen op te stellen. Er is geen onderbouwing, in

de KAOW of het akoestisch onderzoek, gegeven waarom deze snelheidsverdeling van licht, middelzwaar en zwaar verkeer voor dit wegvak aangehouden kan worden. Voor andere wegen (zoals ook genoemd in de KAOW) wordt de maximaal toegestane rijsnelheid aangehouden om mee te rekenen. Het is aannemelijk dat een rustige 5-baans snelweg in de avond- en nachtperiode uitdaagt tot sneller rijden. In dat geval is het reëler om voor lichte motorvoertuigen te rekenen met 130 km/u in plaats van 121 km/u. Met dit verschil in snelheid neemt de emissie en daarmee de geluidproductie op referentiepunten toe (met ca. 0,3 dB). Hiermee ontstaat direct een dreigende overschrijding, omdat de beschikbare geluidruimte dan nog maar 0,5dB bedraagt.

Reactie 12.18

De conform de KAOW bij verschillende maximumsnelheidsregimes te hanteren rijsnelheden (zie paragraaf 4.3 van het rapport van het akoestisch onderzoek) zijn gebaseerd op metingen van de gemiddeld gereden snelheid op veel verschillende wegvakken. Op basis hiervan wordt voor wegen met een maximumsnelheid tot en met 80 km/uur voor lichte en middelzware motorvoertuigen de maximumsnelheid als rijsnelheid gehanteerd, en voor zware motorvoertuigen een 5 km/uur lagere snelheid. Voor wegen met een maximumsnelheid van 100 km/uur en hoger wordt voor middelzware en zware motorvoertuigen een iets hogere snelheid gehanteerd dan de maximumsnelheid (die voor die voertuigen dan 80 km/uur bedraagt). Voor lichte motorvoertuigen geldt dat voor een weg met een maximumsnelheid van 100, 120 of 130 km/uur respectievelijk 100, 115 of 121 km/uur als representatieve rijsnelheid moet worden aangehouden. Uit diverse metingen op meerdere (ook rustige) (snel)wegen is gebleken dat dit representatieve gemiddelde rijsnelheden zijn. Ik deel daarom de mening van inspreker niet dat de rekenresultaten van het akoestisch onderzoek onjuist zijn.

12.19 – Geluid. Oneigenlijk gebruik wetgeving.

De speelruimte in de gpp's, die is bedoeld voor autonome ontwikkelingen, wordt opgevuld om de snelheid te verhogen. Er wordt feitelijk oneigenlijk gebruik gemaakt van deze nieuwe wetgeving, waardoor ook rechtsbescherming aan omwonenden wordt onthouden.

Reactie 12.19

Dit argument is eerder naar voren gebracht bij het verhogen van de snelheid op de A13 ter hoogte van Overschie. In hoger beroep heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hierover gezegd:

“Uit artikel 11.45, eerste lid, van de Wet milieubeheer volgt dat geluidproductieplafonds worden vastgesteld doordat de minister de heersende geluidproducties in een door hem aangewezen referentieperiode op de daartoe door hem aangegeven referentiepunten berekent en de uitkomsten met 1,5 dB verhoogt. Slechts in de memorie van toelichting (Kamerstukken II 2009/10, 32 252, nr. 3, blz. 24-26) wordt die 1,5 dB als "werkruimte" aangeduid, in de wet zelf niet. Uit artikel 11.45, eerste lid, noch uit de memorie van toelichting volgt dat de verhoging met 1,5 dB slechts tijdelijk mag zijn en niet het gevolg mag zijn van verhoging van de maximumsnelheid. In de memorie van toelichting wordt uiteengezet waarom het nodig is geacht in die verhoging met 1,5 dB als werkruimte te voorzien. Maar daaruit vloeit niet voort dat de verhoging met 1,5 dB slechts mag worden benut voor de in de memorie van toelichting vermelde gevallen.

Ook uit andere wettelijke bepalingen volgt niet dat de verhoging van de berekende heersende geluidproducties met 1,5 dB slechts tijdelijk mag zijn en niet het gevolg mag zijn van verhoging van de maximumsnelheid.

[...]

De minister betoogt derhalve terecht dat het oordeel van de rechtbank, dat de 1,5 dB zogenoemde werkruimte slechts tijdelijk mag worden gebruikt en niet mag worden gebruikt voor het nemen van een verkeersbesluit als thans in geding, berust op een onjuiste uitleg van de Wet milieubeheer.”

Ik deel de mening van inspreker daarom niet dat met het verkeersbesluit oneigenlijk gebruik wordt gemaakt van de geluidwetgeving, of dat daarmee rechtsbescherming aan de omwonenden wordt onthouden.

12.20 – Geluid. Reconstructie in de zin van Wet geluidhinder Door de gehanteerde rekenmethodiek kan niet worden nagegaan of aan de eisen van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder kan worden voldaan. In een reconstructieonderzoek wordt conform een andere systematiek gerekend dan in een onderzoek naar overschrijding van geluidproductieplafonds. Daarbij wordt niet het jaar van de wijziging getoetst aan het heersende geluidproductieplafond, maar wordt het jaar voorafgaand aan de wijziging vergeleken met het toekomstig maatgevend jaar. Hierbij mag de geluidbelasting ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen of terreinen met niet meer dan 2 dB toenemen. Door de gehanteerde rekenmethodiek kan niet worden nagegaan of aan de eisen van een reconstructie in de zin van de Wgh kan worden voldaan. Hierdoor geldt eveneens dat niet zorgvuldig is onderzocht wat de gevolgen van het besluit zijn op de geluidskwaliteit in de omgeving.

Reactie 12.20

De weg waarvoor het verkeersbesluit wordt genomen (de A2) is opgenomen in de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer (hierna: geluidplafondkaart). Op grond van artikel 11.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer is titel 11.3 van de Wet milieubeheer en de daarop rustende bepalingen van toepassing op de beoordeling van het geluid vanwege deze weg. Dat houdt voor het onderhavige verkeersbesluit in dat de snelheidsverhoging niet mag leiden tot overschrijding van geluidproductieplafonds. Uit het ingestelde akoestisch onderzoek is gebleken dat dit niet het geval is. Daarmee is aan de wettelijke eisen ten aanzien van geluid voldaan.

Een onderzoek naar reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder is alleen nodig voor wijzigingen op of aan een weg die niet op de geluidplafondkaart staat (artikel 73, onder a., van de Wet geluidhinder). Daarom is voor de snelheidsverhoging geen reconstructieonderzoek ingesteld als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Er is overigens een goede reden voor de twee zeer verschillende regimes. Voor een weg op de geluidplafondkaart geldt dat de beheerder jaarlijks moet nagaan of nog (voldoende lang) aan de geluidproductieplafonds kan worden voldaan. Als dat niet het geval is, moet worden onderzocht of een dreigende overschrijding met doelmatige maatregelen kan worden voorkomen, of dat (tevens) een aanpassing van de geluidproductieplafonds moet plaatsvinden. Voor aanpassing van geluidproductieplafonds moet een openbare voorbereidingsprocedure worden doorlopen, met de mogelijkheid van zienswijzen en beroep. Op die manier is gewaarborgd dat het geluid dat afkomstig is van een weg op de geluidplafondkaart niet ongecontroleerd kan toenemen als gevolg van – bijvoorbeeld – de groei van het verkeer.

Voor een weg die niet op de geluidplafondkaart staat, gelden de jaarlijkse rapportageverplichting en de onderliggende verplichting om altijd aan vastgestelde normwaarden te voldoen, niet. Toetsing aan normwaarden vindt voor zo'n weg alleen plaats bij een voorgenomen wijziging op of aan die weg. Daarom is het cruciaal dat op dat moment wordt gezien of ook in de verdere toekomst nog aan de normwaarden zal kunnen voldaan, en zal het doorgaans nodig zijn om op grond van een verder in de toekomst gelegen prognosejaar aan deze normwaarden te toetsen.

Ik deel de mening van inspreker daarom niet dat onvoldoende zorgvuldig is onderzocht wat de gevolgen van het besluit zijn op de geluidskwaliteit in de omgeving. Het staat vast dat de snelheidsverhoging op korte termijn niet tot overschrijding van de geluidproductieplafonds leidt. Voor de langere termijn biedt het stelsel van verplichte jaarlijkse nalevingsverslagen en verplichte naleving van geluidproductieplafonds voldoende waarborgen voor de omgeving.

12.21 – Geluidscontouren. Cumulatie geluidbronnen.

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. Volledig onduidelijk blijft wie de verantwoordelijkheid hiervoor draagt en welk bevoegd gezag verplicht zal worden om maatregelen te nemen teneinde te waarborgen dat de geluidsniveaus voor burgers niet onaanvaardbaar hoog worden. 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 geluidbronnen 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 geluidbronnen 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.

Reactie 12.21

EU-richtlijn omgevingslawaai (Richtlijn 2002/49/EG) is in de Nederlandse wetgeving verwerkt via Titel 11.2 van de Wet milieubeheer en de daarop berustende bepalingen (vóór juli 2012: hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder en de daarop rustende bepalingen, waaronder het inmiddels vervallen Besluit Omgevingslawaai). Het doel van de richtlijn is tweeledig: ten eerste het informeren van het publiek via het vijfjaarlijks publiceren van geluidsbelastingkaarten en het betrekken van het publiek bij het (plaatselijke) geluidbeleid via het eveneens vijfjaarlijks opstellen van actieplannen, ten tweede het informeren van de Europese Commissie over de geluidssituatie in de lidstaten.

Het doel van de richtlijn is nadrukkelijk niet om in de plaats te treden van nationale wetgeving als het gaat om het toetsen van projecten of ontwikkelingen van de infrastructuur. Ik deel de mening van inspreker dan ook niet dat de Wet milieubeheer in strijd zou zijn met Europees recht omdat deze hiertoe geen voorschriften bevat.

Overigens deel ik ook de mening van inspreker niet dat het volstrekt onduidelijk zou zijn wie er de verantwoordelijkheid voor draagt en welk bevoegd gezag verplicht zal

zijn om maatregelen te nemen teneinde te waarborgen dat de geluidsniveaus voor burgers niet onaanvaardbaar hoog worden. In het nationale wettelijke stelsel is de gemeente verantwoordelijk (via het spoor van de Wet geluidhinder) voor het voorkomen van het ontstaan van te hoge geluidsbelastingen bij nieuwe planologische ontwikkelingen en bij reconstructie van bestaande niet-rijkswegen. Het rijk is verantwoordelijk voor het voldoen aan de wettelijke eisen (van de Wet milieubeheer) bij aanleg en wijziging van rijkswegen en belangrijke spoorwegen, en voor de naleving van de geluidproductieplafonds langs die wegen en spoorwegen. Voor zover de gemeente in haar actieplannen een zogenaamde "plandrempel" (begrip uit de richtlijn) heeft vastgesteld die tot verdergaande maatregelen noopt dan hetgeen op grond van nationale wetgeving al noodzakelijk is, is het de eigen verantwoordelijkheid van de gemeente om aan de uitvoering van dergelijke maatregelen vorm te geven.

12.22 - Natuur. Flora- en faunawet. Geluid.

Aangezien de onderzoeken naar de geluidsbelasting niet juist zijn, zijn alle overwegingen die van dit onderzoek uitgaan ook niet juist. Voor de conclusie in de toelichting op het ontwerp verkeersbesluit dat er geen sprake is van overtreding van de wettelijke bepalingen bestaat geen grond. Ook op dit punt is het ontwerpbesluit dus onzorgvuldig voorbereid en gebrekkig gemotiveerd.

Reactie 12.22

In het kader van de Flora- en faunawet zijn verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid de enige potentieel relevante aspecten. In het ontwerpverkeersbesluit is geconcludeerd dat, gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van dit besluit 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. Er is derhalve geen overtreding van de Flora- en Faunawet.

In paragraaf 4.3 van de natuurtoets is voor het Natura 2000-gebied Botshol onderbouwd dat er geen sprake is van significante verstoring van beschermde soorten.

Gelet hierop wordt het beeld van een onzorgvuldige voorbereiding en een gebrekkige motivering niet gedeeld.

12.23 – Natuur. Flora- en faunawet

Het aspect Flora- & faunawet blijft in het geheel van rapporten nogal onderbelicht. Beschermde soorten worden wel behandeld als het doelsoorten binnen beschermde gebieden betreft, maar de F&f-wet zelf wordt snel terzijde geschoven met de opmerking dat de geluidstoename zeer gering is. Het feit dat over de gehele lengte van het traject een (geringe) verschuiving van de geluidscontour plaatsvindt, wordt niet behandeld.

Er is geen onderzoek gedaan naar nachtelijk actieve dieren, die juist effecten zouden kunnen ondervinden door de nachtelijke snelheidsverhoging.

Reactie 12.23

De mogelijke effecten van de verschuiving van de geluidscontouren is beoordeeld in het kader van de gebiedsbescherming, te weten de Natuurbeschermingswet '98 en niet in het kader van de Flora- en faunawet. Deze wet ziet op de bescherming van individuele soorten en bevat een overzicht van verboden handelingen ten aanzien van deze individuen. In dat verband wordt geconcludeerd dat, gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van dit besluit 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.

12.24 – Natuur. Oneigenlijk gebruik van de PAS

Ruimte voor economische ontwikkelingen, sterkere natuur en minder stikstof. Dat is het doel van de Programmatische Aanpak Stikstof waarin overheden, natuurorganisaties en ondernemers samenwerken. In het ontwerp verkeersbesluit wordt niet duidelijk gemaakt wat het economische belang van de snelheidsverhoging is en waarom dit onder de doelen van de PAS te rangschikken is.

Reactie 12.24

Het Programma Aanpak Stikstof (hierna: het PAS) heeft als doel de stikstofuitstoot te verminderen en tegelijkertijd ook economische ontwikkelingen mogelijk te maken. In het PAS is de snelheidsverhoging expliciet genoemd.

12.25 – Natuur. Oneigenlijk gebruik van de PAS

Aan het beschikbaar stellen van ontwikkelingsruimte is in de PAS wel een harde voorwaarde verbonden: de combinatie van depositiedaling en herstelmaatregelen moet er daadwerkelijk voor zorgen dat de habitats niet verder achteruitgaan en de natuurdoelen op termijn worden gehaald. De prioritaire projectenlijst is een bijlage bij de Regeling programmatische aanpak stikstof. Bij de wijziging van de Regeling is de lijst geactualiseerd. De volledige lijst is te vinden in publicatie Staatscourant 14 december 2015 (bijlage bij artikel 6 in de wijziging Regeling).

Voor elk project op de lijst is ontwikkelingsruimte gereserveerd. Voor de bepaling van de benodigde hoeveelheid ontwikkelingsruimte is rekening gehouden met de specifieke projectkenmerken van een project. Het gaat daarbij in ieder geval om de precieze locatie en de omvang van de stikstofuitstoot. In de prioritaire projectenlijst is voor elk project van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aangegeven waar meer informatie over de projectkenmerken te vinden is. De snelheidsverhoging kan niet worden teruggevonden in de projectenlijst. (bron: <http://pas.natura2000.nl/pages/verdeling-van-de-depositieruimte.aspx>).

Reactie 12.25

Bij het bepalen van de autonome ontwikkeling van de stikstofdepositie door het wegverkeer op het hoofdwegennet is de algemene maximumsnelheid voor motorvoertuigen op autosnelwegen van 130 kilometer per uur als uitgangspunt gehanteerd. De stikstofdepositie van de snelheidsverhoging naar 130 km/uur maakt dus onderdeel uit van de autonome groeibehoefte van het hoofdwegennet van het PAS. Dit betekent dat in het kader van een verhoging van maximumsnelheid geen ontwikkelingsruimte vereist is en ook geen toedeling van ontwikkelingsruimte plaatsvindt.

12.26 – Natuur. Weidevogelgebieden

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 weidevogelpopulatie. Daarnaast geldt ook hier dat het geluidsonderzoek niet juist is.

Reactie 12.26

Zoals inspreker zelf reeds meldt is er geen specifiek wettelijk kader voor bescherming van weidevogelgebieden tegen externe verstoringbronnen. De bescherming van (weide)vogels op grond van de Vogelrichtlijn is geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en Flora- en faunawet. In het kader van een zorgvuldige belangenafweging is onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van geluid op vogels. Gelet op de gemelde geringe toename in verkeersgeluid in mijn reactie op deelzienswijze 12.21 is verstoring van broedvogels uitgesloten. Foeragerende weidevogels zijn nog minder gevoelig voor geluidverstoring dan broedvogels. Relevante verstoring van broedende en foeragerende weidevogels ten gevolge van de snelheidsverhoging op de A2 Holendrecht-Vinkeveen is dus uitgesloten.

12.27 – Natuur. 10 km tot Natura 2000 gebieden.

Het onderzoeksgebied met betrekking tot deze gebieden is veel te beperkt vastgesteld. Rondom de Natura 2000 gebieden geldt een onderzoeksplicht voor een radius van 10 kilometer. De effecten zijn nu alleen binnen 3 kilometer van de A2 onderzocht. De Natura 2000-gebieden Nieuwkoopse Plassen en Oostelijke Vechtplassen liggen ook binnen het invloedsgebied van 10 kilometer van de weg. Deze gebieden zijn niet onderzocht.

Reactie 12.27

Voor de beoordeling van effecten als gevolg van een toename aan geluid is gekeken naar natuurgebieden binnen een straal van 3 kilometer rondom de geselecteerde rijlijnen. De voor geluidgevoelige soorten relevante geluidscontouren (42 en 47dB) bevinden zich binnen deze 3 km, dus kon worden volstaan met dit onderzoeksgebied.

Voor de beoordeling van effecten als gevolg van een toename aan stikstof is verwezen naar het PAS. In het kader van het PAS is bij het bepalen van de ontwikkeling van de stikstofdepositie door het wegverkeer op het hoofdwegennet een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur als uitgangspunt gehanteerd. In AERIUS is uitgegaan van de totale te verwachten depositie en is rekening gehouden met de cumulatieve bijdragen van alle emissiebronnen (inclusief 130km/h) in Nederland en het buitenland. De *totale* te verwachten depositie - zowel binnen als buiten 3 km van de weg - is betrokken in de passende beoordeling van het gehele programma.

12.28 – Natuur.

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.

Reactie 12.28

In de zienswijze wordt verwezen naar de uitspraak van de Raad van State van 25 april 2012, inzake de Buitenring Parkstad Limburg. Uit een latere uitspraak van de Raad van State inzake de Buitenring Parkstad Limburg van 11 maart 2015 (r.o. 37.5) volgt dat het enkele feit dat sprake is van een overschrijding van de kritische depositie waarde niet betekent dat elke toename in depositie leidt tot significante negatieve effecten. Het gaat om de specifieke ecologische omstandigheden.

De stikstofdepositie van de snelheidsverhoging naar 130 km/uur maakt onderdeel uit van de autonome groeibehoefte binnen de totale groeibehoefte van het hoofdwegennet in het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

Het PAS is, inclusief de depositieruimte, in zijn geheel passend beoordeeld. Hieruit volgt dat de snelheidsverhoging de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

12.29 – Natuur. Provinciale en gemeentelijke overheden "op slot".
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 tegelijkertijd het wel mogelijk is om de maximumsnelheid op de A2 te verhogen. 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.

Reactie 12.29

De afweging om de snelheidsverhoging op te nemen in het PAS, is gemaakt bij de totstandkoming van het PAS en niet in het kader van onderhavig ontwerpverkeersbesluit. Overigens biedt het Programma Aanpak Stikstof in de Oostelijke Vechtplassen depositieruimte voor meldingsplichtige activiteiten en ontwikkelingsruimte voor vergunningplichtige activiteiten. Daarom is de stelling, dat de snelheidsverhoging gemeenten en provincies 'op slot zet', onjuist.

12.30 – Cumulatie hinder.
De in de gemeente woonachtige en werkzame bevolking ondervindt in toenemende mate overlast van meerdere bronnen die diverse vormen van hinder veroorzaken. In het licht van het voornemen om de maximumsnelheid op de A2 te verhogen wordt de opeenstapeling van vormen van overlast onvoldoende meegewogen. Het verhogen van de maximumsnelheid heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit en de geluidhinder die in deze omgeving al zwaar onder druk staan.

1. N 201

De provincie Utrecht is voornemens om de capaciteit te vergroten door de N201 op het genoemde deel te verbreden naar 2x2 rijstroken, inclusief extra brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

2. Aanvliegroute Schiphol

Uit onderzoek van het adviesbureau To70 blijkt dat er mogelijkheden aanwezig zijn om de totale hinder af te laten nemen. Maar op grotere afstand van de luchthaven treedt er naar verwachting een "grote" toename van hinder op in ondermeer Breukelen en Kockengen. Berekend is dat binnen het route-experiment Aalsmeerbaan het aantal nieuw gehinderden indicatief 3.500 zou bedragen.

3. Amsterdam - Rijnkanaal

Het Amsterdam-Rijnkanaal is een druk bevaren transportroute voor scheepvaartverkeer. Naast trillingsoverlast en luchtverontreiniging afkomstig van de zware (en verouderde) dieselmotoren is er sprake van extra risico's onder de noemer van externe veiligheid dat door het transport van gevaarlijke stoffen over het water wordt veroorzaakt.

4. Spoorweg Utrecht – Amsterdam

Gemeente Stichtse Vecht wordt doorkruist door de spoorlijn Amsterdam - Utrecht en de spoorlijn voor de goederenspoorverbinding Rotterdam -

Eemshaven. Naast geluidsbelasting vanwege het treinverkeer veroorzaakt het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor externe veiligheidsrisico's. Recentelijk is deze spoorlijn verdubbeld, waardoor het aantal treinen per uur fors is toegenomen.

5. Hoogspanningsleidingen

Over het gemeentelijk grondgebied lopen van noord naar zuid twee hoogspanningsleidingen, één van 150 kV en één van 380 kV. Deze hoogspanningsleidingen geven visuele hinder en de gemeente dient een zone aan te houden die niet bebouwd mag worden. Het in 2009 opgeleverde verzwaarde hoogspanningstracé Breukelen - Utrecht (150 kV) moest bij Maarssebroek in 2011 toch weer op de schop. De hoogspanningsdraden bleken (geheel onvoorzien) bij bepaalde windsnelheden een hinderlijke fluittoon te produceren.

6. N230 (Zuilense Ring)

Een onderdeel van de bestuurlijke afspraken over de Noordelijke Ring Utrecht (NRU) is de opwaardering van de N230 tot volwaardige autoweg. Deze opwaardering leidt tot extra verkeer en dit heeft als gevolg een toename van de geluidshinder en luchtverontreiniging in de (woon)wijken direct grenzend aan de N230. De wijk Boomstede, grenzend aan zowel de A2 als de N230, krijgt te maken met een combinatie van de effecten (toename hinder als gevolg van de A2 en de NRU).

Reactie 12.30

De reeds bestaande bronnen van overlast zijn mede bepalend voor het al dan niet halen van de normen. Uit de in het kader van dit verkeersbesluit verrichte onderzoeken blijkt dat overal binnen de beschikbare ruimte wordt gebleven. Voor wat betreft mogelijke nieuwe maatregelen geldt dat negatieve effecten bij de nog te nemen besluiten zullen moeten worden bezien. Het is niet mogelijk daarop vooruit te lopen. Het gaat ook om besluiten van verschillende bestuursorganen, in verschillende stadia van voorbereiding. Bovendien is er geen wettelijke grondslag voor een integrale beoordeling (Rechtbank Den Haag d.d. 4 november 2015, zaaknummers SGR 15/2903 en SGR 15/2951).

12.31 –Procedure. Besluit heeft negatieve gevolgen voor ruimtelijke plannen gemeente.

Hierboven is al op diverse punten aangegeven dat het verhogen van de maximumsnelheid negatieve gevolgen heeft voor de ruimtelijke planontwikkeling. Bij akoestische onderzoeken moet de gemeente 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 per uur tweelaags ZOAB. Hiermee moet de gemeente rekenen. Het is volstrekt onverkoopt naar burgers toe dat de gemeente hiermee moet rekenen, omdat de huidige maximumsnelheid op de A2 (in de nachtperiode) naar 130 km per uur is opgevoerd. Het gaat hier om mensen die veelal veel overlast ondervinden van de A2 en dan indirect nog een keer worden getroffen.

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.

Reactie 12.31

De geluidproductieplafonds langs de A2 in Stichtse Vecht zijn gebaseerd op het akoestisch onderzoek voor het Wegaanpassingsbesluit (WAB) voor de verbreding van de A2 uit 2009 en de daarop gebaseerde maatregelen. Dat betekent dat de hoogte van de geldende geluidproductieplafonds is berekend op grond van de

brongegevens uit dat akoestisch onderzoek. Dit betreft (hoofdzakelijk) de verkeersintensiteiten (en verdeling daarvan over dag-, avond- en nachtperiode, en over de drie voertuigcategorieën), de maximumsnelheid van 100 km/uur, de geluidschermen en het wegdek. Hiermee is op elk referentiepunt langs de A2 in Stichtse Vecht het geluidproductieplafond uitgerekend, en deze waarden van de geluidproductieplafonds mogen niet worden overschreden. Zo lang deze niet worden overschreden, zal ook de geluidsbelasting op de woningen in Stichtse Vecht niet hoger worden dan is berekend in het akoestisch onderzoek voor het WAB.

Maar dit betekent ook dat als de geluidsbelastingen op de woningen nu lager zijn, deze kunnen en mogen toenemen tot het niveau dat in het akoestisch onderzoek voor het WAB is berekend, voordat de beheerder verplicht is nieuwe nalevingsmaatregelen te treffen en/of een procedure tot plafondwijziging te doorlopen.

Wanneer een gemeente een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling voorbereidt, moet zij bij de beoordeling van de geluidssituatie van eventuele nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen er daarom van uit gaan dat hierop geluidsbelastingen kunnen optreden die horen bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds. Hogere niveaus zullen niet zomaar kunnen optreden, want als dat het geval zou zijn, zou dat betekenen dat de geluidproductieplafonds worden overschreden, en dat is niet toegestaan. Vóór zich dat voordoet, zal de beheerder al een nieuw nalevingsonderzoek hebben ingesteld. Daarom hoeft een gemeente geen rekening te houden met hogere toekomstige geluidbelastingen dan op grond van de geldende geluidproductieplafonds mogelijk zijn.

De meest zuivere wijze om deze geluidsbelastingen op nieuwe geluidgevoelige bestemmingen te berekenen, is om gebruik te maken van dezelfde brongegevens als waarmee de geluidproductieplafonds zijn berekend. Dat is in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 dan ook voorgeschreven (artikel 3.8, lid 2).

Zo bezien acht ik het juist heel goed uit te leggen dat de gemeente bij de beoordeling van de geluidssituatie van nieuwe planologische ontwikkelingen uitgaat van (de brongegevens behorend bij) de geldende geluidproductieplafonds. De beheerder is er verantwoordelijk voor dat deze geluidproductieplafonds worden nageleefd, ook indien na het vaststellen van de geluidproductieplafonds een wijziging op, aan of in het gebruik van de weg optreedt, zoals een snelheidsverhoging. Die verantwoordelijkheid hoeft de gemeente niet op zich te nemen.

Voor wat betreft het onderdeel luchtkwaliteit in deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie bij zienswijze 12.10.

12.32 - Externe veiligheid

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 verkeersbesluiten 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.

Reactie 12.32

De Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen is niet meer van toepassing op Rijkswegen. Sinds 1 april 2015 is het Basisnet van kracht. Het gaat

hier om een verkeersbesluit waar voor een bestaande basisnetweg de maximumsnelheid wordt opgehoogd naar 130 km/h. In dit kader hoeft er geen beoordeling Externe Veiligheid plaats te vinden.

12.33 - Verkeersveiligheid

Uit het rapport "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h, Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging, (blz. 17)" blijkt dat er nog niets gezegd kan worden over de verkeersveiligheid omdat de periode van het experiment daarvoor te kort was. De toelichting in het ontwerpbesluit verwijst voor de verkeersveiligheid expliciet naar dit rapport, zodat het ontwerp besluit ook op dit punt gebrekkig is voorbereid en gemotiveerd. Er valt nog helemaal niets te zeggen over het effect op de verkeersveiligheid van de verhoging van de maximumsnelheid.

Onduidelijk is ook waar de op blz. 25 van het rapport ingenomen stelling op is gebaseerd dat een hogere maximumsnelheid een verkeersaantrekkende werking voor de snelweg zou hebben. Als dit zo is, dan zijn de verkeersgegevens die ten grondslag zijn gelegd aan de andere onderzoeken in ieder geval onjuist. Ook hier is echter -zonder representatief onderzoek- geen uitspraak over te doen.

Heel goed mogelijk is dat verkeer met een snelheidsbegrenzing moeite krijgt met het invoegen op de snelweg en uitwijkt naar het onderliggend wegennet. Hetzelfde zou kunnen gelden voor oudere automobilisten. Wegens gebrek aan onderzoek zijn de effecten onbekend."

De gekozen wijze van snelheidsverhoging is onoverzichtelijk voor weggebruikers. Er ontstaan teveel verschillende snelheidsregimes, hetgeen leidt tot meer onveilige situaties. Bij een hogere snelheid neemt verder de kans op een ongeval en de ernst/schade bij een ongeval exponentieel toe. Als vervoer van gevaarlijke stoffen daarbij betrokken is, zijn de gevolgen mogelijk niet te overzien.

Reactie 12.33

In het rapport wordt een duidelijke verwachting uitgesproken over het effect van de snelheidsverhoging op de verkeersveiligheid. De meetperiode voor de experimenteertrajecten was echter te kort om deze verwachting te staven met statistisch betrouwbare meetresultaten. Voor de afweging van voor- en nadelen van de snelheidsverhoging is toen verder uitgegaan van een negatief effect op de verkeersveiligheid.

Voor de berekeningen van de effecten van de snelheidsverhoging wordt steeds gebruik gemaakt van verkeersmodellen die rekening houden met een, in dit geval zeer geringe, aantrekkende werking.

De wettelijk maximumsnelheid is een bovengrens. Weggebruikers mogen langzamer rijden. Het correct gebruik van een autosnelweg met een maximum snelheid van 130 km/h is de verantwoordelijkheid van elke individuele weggebruiker.

Door op steeds meer autosnelwegen een maximumsnelheid van 130 km/h te hanteren wordt het geheel voor de weggebruiker juist overzichtelijker, omdat er minder afwijkingen van de 'standaard' maximumsnelheid.

In november 2011 heb ik aangegeven dat ik onverkort vast houdt aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. In het kader van de verhoging van de maximumsnelheden is een analyse uitgevoerd

van de ontwikkeling van een aantal verkeerskundige indicatoren. De gemiddelde snelheid neemt iets toe. Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen. Op 8 experiment-trajecten is in de loop van het experiment geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen. De resultaten van het onderzoek op de experiment-trajecten zijn gerapporteerd in het "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h" (RWS, 2011), en gepresenteerd tijdens het Nationaal Verkeerskundecongres in 2012. Zonder aanvullende maatregelen zou het eindbeeld naar verwachting leiden tot een effect van ordegrrootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet, hetgeen in lijn is met het door de SWOV veronderstelde verband tussen maximum snelheid en ongevalsrisico.

Om de dalende trend in de aantallen doden en ernstig gewonden vast te houden richting 2020, heb ik besloten tot een pakket van maatregelen voor de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. In het licht van de doelstellingen voor 2020 ga ik daarbij verder dan noodzakelijk om het effect van de snelheidsverhoging te compenseren. Overigens blijkt er op autosnelwegen geen significant verschil op te treden in risico van ernstige ongevallen tussen wegvakken met maximum snelheden van 130, 120/130, 120, 100/130 en 100 km/h (bron: Veilig over Rijkswegen 2014, mei 2016).

Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. De inrichting van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen is ruim van opzet en bevat geen kritische ontwerpelementen die moeten worden aangepakt in het kader van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h. De ontwikkeling van de verkeersveiligheidscijfers op de A2 tussen Holendrecht en Maarssen laat over de laatste 5 jaren een dalende trend zien in het risico op ernstige ongevallen.

Ontwikkeling verkeersveiligheid A2 Holendrecht-Maarssen (ernstige ongevallen per miljard voertuigkm)		
	HRR - richting Maarssen	HRL - richting Holendrecht
2010	7,3	3,7
2011	4,6	9,5
2012	nb	2,2
2013	1,7	1,7
2014	1,1	1,6

(bron: Veilig over Rijkswegen 2014)

Voor autosnelwegen lag in het jaar 2014 het landelijk gemiddelde op 2,5 ernstige ongevallen per miljard voertuigkilometers. Autosnelwegen met meer dan 3 rijstroken per rijbaan zijn met een risicocijfer van 1,8 iets veiliger. Geconcludeerd mag worden dat in 2014 het risico op een ernstig ongeval op dit deel van de A2, mét een maximumsnelheid van 130 km/h in avond en nacht tussen Vinkeveen en Maarssen, iets kleiner is dan op een vergelijkbare gemiddelde autosnelweg in Nederland.

In het geval men uit de richting A2 Amsterdam komt dient men bij de aansluiting Abcoude 3 rijstroken over te steken, vanaf de A9 Gaasperdammerweg is dat 1 rijstrook. Komende vanaf de A2 heeft men 2,1 km lengte om de benodigde rijstrookwisselingen uit te voeren; vanaf de A9 is dat nog aanzienlijk meer. Dit is ruim voldoende weglengte om veilig de rijstroken over te steken. Er is derhalve geen sprake van een verkeersonveilige verkeerssituatie.

12.34 – Klimaat.

De ambitie van het rijk is om in 2020 20% minder CO2 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 CO2-

uitstoot wordt vergroot. Boven de 100 km per uur neemt het brandstofverbruik en daarmee de CO₂-uitstoot snel toe.

Reactie 12.34

CO₂ is een broeikasgas zonder direct gevaar voor de gezondheid. Voor de concentraties CO₂ zijn in de Wet milieubeheer dan ook geen normen opgenomen. CO₂ draagt wel bij aan het broeikaseffect en de klimaatverandering. CO₂ emissie is geen projectspecifiek, maar een landelijk issue. Vandaar dat met betrekking tot CO₂ kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie⁹. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-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 CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl. Het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) is volgens het kabinet de beste manier om CO₂-uitstoot te verminderen.

12.35 – Gezondheid.

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.

Reactie 12.35

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. 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.

12.36 - Gezondheid. Luchtverontreiniging

In Nederland is met name het verkeer een belangrijke bron van luchtverontreiniging. Indicatorstoffen zijn stikstofdioxide en fijn stof. De wettelijke normering op het gebied van luchtkwaliteit zijn een compromis tussen de bescherming van de gezondheid en de haalbaarheid van de norm. Echter voor stikstofdioxide en fijn stof zijn geen veilige concentraties bekend, waaronder géén gezondheidseffecten optreden. Dit betekent dat ook onder de norm effecten kunnen optreden, vooral bij gevoelige groepen. Hoe hoger de concentratie, hoe groter de kans op een gezondheidseffect en hoe ernstiger het effect kan zijn. Sneller (gaan) rijden geeft meer emissie. Het extra gas geven op de snelweg zal dus altijd tot gevolg hebben dat er meer verontreinigde lucht geproduceerd wordt. Dit is met name zichtbaar in de productie van stikstofoxiden. Uit een aantal onderzoeken komt naar voren dat er bij hogere snelheden een factor 2 of meer wordt geëmitteerd ten opzichte van de emissie bij 100 km per uur. De verhoogde emissie is maar voor een beperkt deel van de weggebruikers van toepassing. Na correctie zou de verhoging voor het gemiddelde oplopen tot circa 50% ten opzichte van de snelheid bij 100 km per uur.

⁹ Het cijfer van 0,4 miljoen ton CO₂-uitstoot is afkomstig uit de KBA, vgl.

http://www.centrumpp.nl/Images/Onderzoek%20invoering%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm318-330639.pdf

http://www.centrumpp.nl/Images/Toelichting%20op%20aanpak%20analyse%20kosten%20en%20baten%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm174-314701_tcm318-330641.pdf

Het verhogen van het invoeren van de dynamische snelheidsverhoging heeft dus nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit en de gezondheid van inwoners van gemeente Stichtse Vecht.

Reactie 12.36

De emissie van het wegverkeer daalt inclusief de snelheidsverhoging en de groei van het weggebruik vrijwel net zo snel als zonder snelheidsverhoging en dat komt dat de bijdrage van de snelheidsverhoging aan de emissie gering is ten opzichte van de totale emissie van alle wegverkeer.

Door de snelheidsverhoging van 100 naar 130 km/h neemt stikstofemissie toe met 42% in 2016 en de toename door de snelheidsverhoging van 120 naar 130 km/h bedraagt 13%.

Deze toename geldt alleen voor personenvoertuigen. Voor vrachtverkeer geldt geen snelheidsverhoging. In de praktijk is daarom de toename van de emissie van stikstofemissie veel kleiner omdat het wegverkeer voor 20% uit vrachtverkeer bestaat. De toenames bedragen dan 20% voor 100 -> 130 km/h en 7% voor 120 -> 130 km/h.

Op basis van de beschikbare fijnstof emissiefactoren ligt een lineaire toename van de fijnstofemissie met de snelheidsverhoging voor de hand.

Zie verder de reactie bij zienswijze 12.35.

12.37 - Gezondheid. Geluidsoverlast.

Geluidsoverlast kan leiden tot hinder, verstoring van de slaap, stress, verstoring van sociaal gedrag (agressiviteit, protest), hart- en vaatziekten door verhoging van de bloeddruk bij hogere geluidsniveaus en acute hartinfarcten (naar schatting jaarlijks 21 tot 150 infarcten door langdurige blootstelling aan geluid van wegverkeer). Ongeveer 40% van de Nederlanders ervaart in de woonomgeving (soms) hinder van geluid als gevolg van verkeer en/of industrie. Wegverkeer vormt één van de belangrijkste hinderbronnen.

Met name blootstelling aan hogere en of wisselende geluidsniveaus gedurende de nacht kan leiden tot slaapverstoring en hinder, wat directe gezondheidsklachten tot gevolg kan hebben. 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.

Zie reactie bij zienswijze 12.35.

12.38 – Afweging verkeersbesluit.

Het is niet mogelijk om uitsluitend met een verkeersbesluit de huidige maximumsnelheid te verhogen. Het ontwerp verkeersbesluit is gebrekkig voorbereid en gemotiveerd en zal overigens ook 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.

Reactie 12.38

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Zienswijze 13

13.1 – Lucht.

Inspreker meent dat (veel nieuwe) auto's minder vervuילend zijn, daar moet juist van geprofiteerd worden, niet tegen gecompenseerd door harder te rijden. Bovendien zijn er nog veel te veel oudere en erg vervuילende auto's op de weg. De uitstootvermeerdering van stikstofdioxide is bij een verhoging van 110 naar 130 km/u meer dan 50% per gereden km en fijnstof emissie stijgt exponentieel.

Reactie 13.1

De emissie van het wegverkeer daalt inclusief de snelheidsverhoging en de groei van het weggebruik vrijwel net zo snel als zonder snelheidsverhoging en dat komt dat de bijdrage van de snelheidsverhoging aan de emissie gering is ten opzichte van de totale emissie van alle wegverkeer.

Voor 110 km/h bestaan geen generieke emissiefactoren. Ter vergelijking door de snelheidsverhoging van 100 naar 130 km/h neemt stikstofemissie toe met 42% in 2016 en de toename door de snelheidsverhoging van 120 naar 130 km/h bedraagt 13%.

Deze toename geldt alleen voor personenvervoer. Voor vrachtverkeer geldt geen snelheidsverhoging. In de praktijk is daarom de toename van de emissie van stikstofemissie veel kleiner omdat het wegverkeer voor 20% uit vrachtverkeer bestaat. De toenames bedragen dan 20% voor 100 -> 130 km/h en 7% voor 120 -> 130 km/h.

Op basis van de beschikbare fijnstof emissiefactoren ligt een lineaire toename van de fijnstofemissie met de snelheidsverhoging voor de hand.

13.2 – Klimaat.

Verhoging van de snelheid van 120 naar 130 kilometer per uur veroorzaakt bijvoorbeeld 10 procent meer CO₂-uitstoot. In 2015 besliste de rechter dat Nederland veel meer moet doen om haar klimaatdoelstellingen te behalen. Daarop schreven het Planbureau voor de Leefomgeving en ECN een rapport waarin stond welke maatregelen de Staat zou moeten treffen. Hoog in het rijtje stond: de verlaging van de maximumsnelheid. Gezien de urgentie van klimaatverandering is het dus niet te verkopen om die maximumsnelheid juist omhoog te doen. Bovendien is de tijdwinst minimaal (hoogstens enkele minuten).

Reactie 13.2

CO₂ is een broeikasgas zonder direct gevaar voor de gezondheid. Voor de concentraties CO₂ zijn in de Wet milieubeheer dan ook geen normen opgenomen. CO₂ draagt wel bij aan het broeikaseffect en de klimaatverandering. CO₂ emissie is geen projectspecifiek, maar een landelijk issue. Vandaar dat met betrekking tot CO₂ kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie¹⁰. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-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 CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

¹⁰ Het cijfer van 0,4 miljoen ton CO₂-uitstoot is afkomstig uit de KBA, vgl.

http://www.centrumpp.nl/Images/Onderzoek%20invoering%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm318-330639.pdf

http://www.centrumpp.nl/Images/Toelichting%20op%20aanpak%20analyse%20kosten%20en%20baten%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm174-314701_tcm318-330641.pdf

Het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) is volgens het kabinet de beste manier om CO₂-uitstoot te verminderen.

13.3 – Procedure.

Er is eerder in het kader van de verbreding van de weg afgesproken dat de maximum snelheid bij Maarssen/Stichtse Vecht 100 km/u zou zijn.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 2. Procedure

13.4 – Milieugevolgen algemeen.

Inspreker ondervindt direct nadelig gevolg door verslechtering van de LUCHTKWALITEIT, wat negatieve invloed heeft op mijn gezondheid en leefomgeving. Ook verwacht inspreker geluidsoverlast, mede door de grote verschillen in snelheid en de daarbij behorende inhaalmanoeuvres. Verder indirect dat Nederland ipv werken aan verbetering van het milieu op deze manier zichzelf tegenwerkt. Meer uitstoot (stikstofdioxide/fijnstof/CO₂), meer brandstofverbruik. Allemaal negatieve bijdragen aan klimaatverandering en natuur.

Reactie 13.4

De gevolgen voor luchtkwaliteit en geluid zijn nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Met het voorgenomen besluit wordt voldaan aan de normen voor lucht en geluid en is er geen sprake van overschrijding van deze normen.

13.5 – Afweging verkeersbesluit.

Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat deze maatregel wordt genomen terwijl we juist de leefbaarheid (directe luchtkwaliteit (en de invloed op de gezondheid) en zo min mogelijk geluidsoverlast voor omwonenden) moeten waarborgen en verbeteren en bovendien een taak hebben de klimaatverandering tegen te gaan en het milieu minder te belasten. Dit, in combinatie met de afspraak dat max 100 km/u zou worden toegestaan bij verbreding van de A2 bij Stichtse Vecht, maakt dat (overal maar zeker op dit traject) zeker geen 130 km/u ingesteld mag worden. Als bijlage verwijst inspreker graag naar <https://milieudefensie.nl/maximumsnelheid/alle-argumenten-op-een-rij#6%20Kosten%20voor%20het%20aanpassen%20van%20de%20wege>

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Zienswijze 14

14.1 – Procedure. Besluit in strijd met eerdere voorlichting en toezeggingen over de A2.

Inspreker meent dat het besluit in strijd is met voorlichting (toezeggingen) aan bewoners door het Rijk. Inspreker licht dit toe.

In de folder "Verbreding A2 Amsterdam – Utrecht , A2 beter en betrouwbaar" van Rijkswaterstaat/Ministerie van Verkeer en Waterstaat van augustus 2009 en de folder "A2 Beter en Betrouwbaar" van RWS, die inspreker als omwonende ontving, voor de inspraakprocedure bij het ontwerp Wegaanpassingsbesluit (WAB) voor de verbreding van de A2 op dit traject, wordt uitgelegd dat het groeiende fileprobleem zal worden aangepakt. Door verbreding zou het verkeer beter kunnen doorrijden. (Dóórrijden was de bedoeling, niet hard rijden).

Belangrijker is dat in beide folders wordt gezegd onder het kopje "Rekening houden met de omgeving" en als sub kopje "Beperken geluidhinder" dat het zaak is de geluidhinder voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. En verder: "Een andere effectieve maatregel is het aanbrengen van dubbellaags ZOAB (zeer open asfaltbeton). Dat gebeurt op de A2 tussen Holendrecht en Oudenrijn. Dubbellaags ZOAB reduceert het geluid. Het effect is nog groter in combinatie met de lagere maximumsnelheid van 100 km per uur."

In 2012, bij het gereedkomen van de 2x5 baans snelweg, werd de maximum snelheid dan ook verlaagd naar 100 km/uur (deze was voorheen 120 km/uur).

Inspreker meent dat mag worden gerekend op de door het Rijk gedane toezeggingen en meent daarmee dat, wanneer het onderhavige besluit wordt genomen, u in strijd handelt met het vertrouwensbeginsel dat geldt tussen overheid en burgers en dus in strijd met het algemene beginsel van behoorlijk bestuur.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 2. Procedure

14.2 – Procedure. Rijksoverheid niet betrouwbaar

Inspreker meent dat de overheid niet betrouwbaar blijkt.

Rijkswaterstaat heeft toegezegd dat zij maatregelen neemt om de verkeersveiligheid zoveel mogelijk te verbeteren en het risico op ongelukken te verminderen: "Zo komen er stevige berm en afritten een extra beveiliging voor motorrijders. De maximumsnelheid gaat omlaag naar 100 km per uur. De weggebruiker heeft natuurlijk ook een verantwoordelijkheid, bijvoorbeeld de snelheid aanpassen bij werkzaamheden of slecht weer."

Slechts enkele maanden na de oplevering van de A2 begin 2012 en de invoering van de 100 km/uur, besluit de minister van Infrastructuur en Milieu echter al om de snelheid te verhogen naar 130 km/uur in de avond en nachtperiode op het traject Maarssen – Vinkeveen en nu dus ook op het traject tussen Vinkeveen en Holendrecht. Dit strookt niet met de hierboven toegezegde maatregelen voor verkeersveiligheid bij de verbreding van de A2. Hiermee toont de Rijksoverheid zich niet betrouwbaar.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 2. Procedure

14.3 - Geluid

Het geluidsniveau als gevolg van een 130 km/uur rijdende auto versus een 100 km/uur rijdende auto is dusdanig, dat het voor het gehoor een verdubbeling van het geluid betekent. Dat betekent dat de omwonenden

van de A2, ook die voorbij de 600 meter grens wonen (en waarvoor dus geen geluidsbeperkende maatregelen zijn getroffen), meer geluidshinder zullen ervaren bij de door u voorgestelde aanpassing van de maximum snelheid. 's Nachts heeft inspreker nu al bij westenwind behoorlijke geluidshinder van de A2.

Reactie 14.3

Het verschil in geluidenergie tussen twee geluidsniveaus houdt geen gelijke tred met de beleving van zo'n verschil door het menselijk gehoor. Een geluidsniveau dat 3 decibel hoger is dan een ander geluidsniveau heeft natuurkundig een twee keer zo grote geluidenergie. Daarom wordt – met name in de pers - wel eens gezegd dat dit een verdubbeling van het geluid is. Hoewel dat natuurkundig juist is, is dat ook misleidend want het menselijk gehoor kan een verschil van 3 decibel nauwelijks waarnemen. Pas bij verschillen van 5 decibel of meer is er voor het menselijk gehoor sprake van een duidelijk 'harder' en 'zachter' geluid. Pas bij een verschil van 10 decibel ervaren mensen het hoogste niveau als een verdubbeling van het geluid, en het laagste niveau als een halvering. Het verschil in geluidenergie tussen beide niveaus bedraagt dan echter een factor tien.

Uit het ingestelde akoestisch onderzoek is gebleken dat de snelheidsverhoging tot een toename van de geluidsbelasting leidt van minder dan 1 decibel. Dat is een toename die zelfs onder laboratoriumomstandigheden gemiddeld niet waarneembaar is voor mensen. In de praktijk zal er dus geen noemenswaardige toename van de geluidshinder optreden.

14.4 - Lucht

Inspreker meldt dat het besluit niet goed is voor het milieu o.a. wegens normoverschrijding inzake luchtkwaliteit.

De minister kondigde met de brief aan de Tweede Kamer van 28 november 2011 (32646 nr. 13) haar voornemen aan de maximumsnelheid in Nederland zoveel mogelijk tot 130 km/uur te verhogen. Dit onder het motto "harder waar het kan, langzamer waar het moet".

Inspreker meent dat harder op dit traject niet kan, omdat het negatief bijdraagt aan het omgevingsmilieu en dus van de omwonenden. In zijn algemeenheid is het besluit niet gericht op het verbeteren van de slechte luchtkwaliteit in Nederland, niet op het terugdringen van verkeerslawaaï, niet op het terugdringen van de stikstofproblematiek, niet op het creëren van meer rust in de (beschermde) natuurgebieden langs de A2 en evenmin gericht op het halen van de klimaatdoelstellingen zoals die recent zijn afgesproken in het Klimaatverdrag van Parijs.

Reactie 14.4

De grenswaarden zijn in de Wet milieubeheer opgenomen met het oog op de menselijke gezondheid. Ook de Europese richtlijn inzake luchtkwaliteit (Richtlijn 2008/50/EG) gaat uit van deze grenswaarden. Artikel 1, lid 1, van de Richtlijn vermeldt dat de grenswaarden zijn gekozen met het oog op de menselijke gezondheid. Wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan, is er geen grond voor het oordeel dat een onaanvaardbaar leefklimaat of gezondheidsrisico's optreden. Naar aanleiding van bovenstaande zie ik dan ook geen aanleiding om te veronderstellen dat de geldende Nederlandse normen onvoldoende bescherming bieden tegen dreigende gezondheidsrisico's.

De klimaatafspraken in het akkoord van Parijs betreffen doelstelling t.a.v. CO₂. CO₂ is een broeikasgas zonder direct gevaar voor de gezondheid. Voor de concentraties CO₂ zijn in de Wet milieubeheer dan ook geen normen opgenomen. CO₂ draagt wel bij aan het broeikaseffect en de klimaatverandering. CO₂ emissie is geen projectspecifiek, maar een landelijk issue. Vandaar dat met betrekking tot CO₂

kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie¹¹. Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-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 CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

14.5 – Onzekerheid onderzoeken.

Verder is de onderbouwing van het effect voor de luchtkwaliteit disputabel. Hierop is bij NOS reeds gewezen en zijn Kamervragen gesteld: volgens onderzoeksbureau Tauw, dat werkt met modellen van het RIVM, komt de concentratie stikstof nergens boven de 0,38 microgram (0,40 is de Europese norm) [bedoeld is waarschijnlijk 38 en 40 microgram/m³]. RIVM en TNO geven echter aan dat er in de modellen veel onzekerheden zitten waardoor uitschieters van zowel 8 microgram boven als onder mogelijk zijn. Dit kan dus leiden tot normoverschrijdingen. Inspreker meent dat niet voldoende is onderzocht of de milieueisen een snelheid van 130 km/uur op dit traject toelaten.

Reactie 14.5

Het rekenmodel dat bij het Luchtkwaliteitsonderzoek is gehanteerd is de NSL Rekentool. Bij de berekeningen met de NSL Rekentool is uitgegaan van de uitgangspunten zoals opgenomen in de NSL Monitoringstool 2015 voor het zichtjaar 2016. In de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit (Rbl 2007) is vastgelegd hoe de luchtkwaliteit te meten, berekenen en beoordelen. De Rbl 2007 is in overeenstemming met de toepasselijke Europese regelgeving op dit gebied. Het RIVM beheert en valideert het luchtmodel, maakt en onderhoudt de Rekentool alsmede de Monitoringstool die gebruikt worden bij het NSL en waarborgt dat deze voldoen aan de Rbl 2007. Ingenieursbureau Tauw heeft in opdracht van RWS van deze instrumenten gebruik gemaakt. De gevolgde methodiek inclusief de bijbehorende onzekerheidsmarges is een door de Raad van State geaccepteerde werkwijze.

In de motie Van Veldhoven (30 175, nr. 231) van 3 maart 2016, wordt de regering verzocht het RIVM te laten onderzoeken dat de dit jaar en nog door te voeren snelheidsverhogingen op snelwegen zullen leiden tot een overschrijding van de Europese luchtkwaliteitsnormen.

In mijn brief van 19 mei 2016 (IENM/BSK-2016/99967) heeft de Staatssecretaris de Tweede Kamer geïnformeerd dat ik uitvoering aan deze motie zal geven. Het RIVM zal worden verzocht om, in lijn met de motie en de jaarlijkse NSL-monitoringsrapportage, de gevraagde kans op overschrijding in beeld te brengen. Bij de analyse zal het RIVM gebruik maken van de meest actuele inzichten en cijfers, zoals deze op dit moment in het kader van de NSL-monitoringsrapportage 2016 worden gebruikt.

14.6 – Procedure. Website Rijkswaterstaat in tegenspraak met besluit. Onderstaande heeft inspreker overgenomen van de website van Rijkswaterstaat.

¹¹ Het cijfer van 0,4 miljoen ton CO₂-uitstoot is afkomstig uit de KBA, vgl. http://www.centrumpp.nl/Images/Onderzoek%20invoering%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm318-330639.pdf en http://www.centrumpp.nl/Images/Toelichting%20op%20aanpak%20analyse%20kosten%20en%20baten%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm174-314701_tcm318-330641.pdf

Er zijn 3 belangrijke redenen waarom er niet op dit traject 130 km/uur mag worden gereden:

- 1. Het is er niet veilig, vanwege de korte afritten bij Vinkeveen (beide zijden) en Abcoude (oostzijde), en het knooppunt Holendrecht waar tijdig voorgesorteerd dient te worden over 7 banen.**
- 2. De milieueisen laten het niet toe, op gebied van luchtvervuiling en geluidoverlast, zoals hierboven en verderop beschreven.**
- 3. De weg loopt door of langs een natuurgebied (Vinkeveense Plassen, Botshol)**

Reactie 14.6

Op de website van Rijkswaterstaat staat over de maximumsnelheid op snelwegen in Nederland:

Niet overal 130 km/h

Er zijn 3 belangrijke redenen waarom u niet op iedere snelweg 130 km/h mag rijden:

- Het is er niet veilig, bijvoorbeeld in scherpe bochten of bij korte afritten.
- De milieueisen laten het niet toe, bijvoorbeeld op gebied van luchtvervuiling en geluidoverlast.
- De weg loopt door of langs een natuurgebied.

In mijn algemene reactie in deel A, zienswijze 1. Afweging verkeersbesluit, geef ik aan dat ik met regelmaat naga of, op grond van de meest recente inzichten, er nieuwe trajecten geschikt zijn voor een maximumsnelheid van 130 km/h. Daarbij toets ik aan bovenstaande criteria.

De afritten Vinkeveen zijn ruim bemeten (zuidelijke richting) en van standaardlengte van 250 m (noordelijke richting). Afrit Abcoude is in noordelijke richting van standaardlengte (250 m) en in zuidelijke richting zeer lang (1300 m). In het geval men uit de richting A2 Amsterdam komt dient men 3 rijstroken over te steken, vanaf de A9 Gaasperdammerweg is dat 1 rijstrook. Komende vanaf de A2 heeft men 2,1 km lengte om de benodigde rijstrookwisselingen uit te voeren; vanaf de A9 is dat nog aanzienlijk meer. Dit is ruim voldoende weglengte om veilig de rijstroken over te steken.

Met het onderhavige besluit wordt voldaan aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit langs het onderhavige wegtraject langs de A2 en de A12. Zie hiervoor de bij het verkeersbesluit horende onderzoeksrapporten voor geluid en lucht. 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).

Voor een aantal trajecten konden in 2012 effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie door invoering van het nieuwe snelheidsregime niet uitgesloten worden.

Op 1 juli 2015 is het Programma Aanpak Stikstofdepositie (hierna: PAS) in werking getreden. Doordat de snelheidsverhoging onderdeel is van het PAS kan op trajecten nabij PAS-gebieden alsnog het snelheidsregime van 130 km worden ingevoerd.

14.7 – Procedure. Brieven aan Tweede kamer in tegenspraak met besluit In uw brieven aan de Tweede Kamer van 28 november 2011 (32646 nr. 13) en 23 augustus 2012 (32646 nr. 37) schrijft u dat een snelheidsverhoging

op de A2 tussen Holendrecht en Vinkeveen op dat moment niet mogelijk is vanwege het nabijgelegen natuurgebied Botshol. In het ontwerp-verkeersbesluit noemt u luchtkwaliteit als reden waarom een maximumsnelheid op het traject tussen Holendrecht en Vinkeveen in 2012 niet mogelijk was.

Reactie 14.7

Inspreker heeft gelijk dat ik in mijn brief van 23 augustus 2012 (kenmerk IENM/BSK-2012/146192) de kamer heb geïnformeerd over het voornemen om in datzelfde jaar de maximumsnelheid op de A2 tussen Vinkeveen en Maarssen in de avond en nacht naar 130 km/h te verhogen. Ik heb daarbij aangegeven dat, vanwege het nabijgelegen natuurgebied Botshol, een snelheidsverhoging op de A2 tussen Holendrecht en Vinkeveen op dat moment niet mogelijk was. Op basis van de uitgevoerde natuurtoetsen in december 2015 (Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken van beschermde natuurmonumenten en Beoordeling mogelijk (significante) effecten op Natura 2000-gebied Botshol; beide uitgevoerd door Grontmij) is geconcludeerd dat een aanpassing van de huidige maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond en nacht op het in het besluit vermelde wegtraject van de A2 nu wél mogelijk is.

In het ontwerp-verkeersbesluit is ten onrechte bovenstaande passage uit de betreffende brief van 23 augustus 2012 niet aangehaald. Ik zal het verkeersbesluit hierop aanpassen.

14.8 – Afweging verkeersbesluit. Tijdwinst minimaal. Bij de procedure voor de verhoging van de maximum snelheid op de A2 tussen Maarssen en Vinkeveen wordt tijdswinst genoemd als argument voor de snelheidsverhoging. De tijdswinst voor het traject Vinkeveen-Holendrecht (6,5 km) is echt minimaal (0,9 minuut) en weegt niet op tegen de nadelen van de snelheidsverhoging.

Reactie 14.8

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

14.9 – Afweging verkeersbesluit. Hoger beroep bij Raad van State. Bij het ontwerp-verkeersbesluit voor de verhoging van de snelheid op de A2 tussen Vinkeveen en Abcoude wordt eenduidigheid genoemd als argument. Als tijdswinst geen goed argument is, kan eenduidigheid wat mij betreft beter worden bereikt door de maximumsnelheid op het traject Maarssen – Vinkeveen voor de avond en nachtperiode te verlagen van 130 km/uur naar 100 km/uur. Bovendien is door de gemeente De Ronde Venen, de gemeente Stichtse Vecht en de bewoners van Maarssen een hoger beroep ingesteld tegen het verkeersbesluit om de maximumsnelheid op het traject Maarssen – Vinkeveen te verhogen. Dit besluit ligt thans voor met verzoek tot vernietiging bij de Raad van State. Inspreker vraagt zich af waarom de uitspraak van de Raad van State niet wordt afgewacht. Overigens is tot/vanaf afslag Vinkeveen (4) net zo eenduidig als tot/vanaf knooppunt Holendrecht.

Reactie 14.9

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Het klopt, zoals inspreker stelt, dat er momenteel een hoger beroep procedure loopt bij de Raad van State. In deze procedure is door een aantal appellanten beroep ingesteld tegen de uitspraak van de Rechtbank Midden Nederland van 22 december 2015. In deze uitspraak zijn de beroepen tegen het verkeersbesluit van 29

november 2012 tot het instellen van de maximumsnelheid van 130 km/h in de avond en nacht op de A2 tussen Vinkeveen en Maarssen ongegrond verklaard. Deze procedure ziet op een ander besluit dan het voorliggende verkeersbesluit. Een eventuele vernietiging van de Raad van State van dat verkeersbesluit heeft geen rechtstreekse gevolgen voor voorliggend verkeersbesluit.

14.10 – Procedure. M.e.r.-procedure nodig.

Voor de aanleg van de verbreding van de A2 naar twee keer vijf rijstroken is een m.e.r.- procedure doorlopen.

Op 12 mei 2006 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM haar standpunt bekend gemaakt inzake de Trajectnota/MER A2 Holendrecht-Oudenrijn (TK 30 562, nr. 1). Na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de trajectnota/MER A2 Holendrecht-Oudenrijn en de ontvangen inspraakreacties en adviezen komt de minister tot een keuze voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief met twee keer vijf rijstroken. Gelet op de effecten op geluid, luchtkwaliteit en natuur wordt besloten tot een aantal maatregelen waaronder een maximumsnelheid van 100 km/uur in plaats van 120 km/uur.

Zonder deze maatregelen, waaronder de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/uur is de aanleg van de verbreding van de A2 niet mogelijk om te kunnen voldoen aan de wettelijke normen. In het WAB voor de aanpassing van de A2 Holendrecht - Maarssen van 18 december 2009 wordt daarom de maximumsnelheid op het gehele traject Holendrecht – Maarssen vastgesteld op 100 km/uur.

Een besluit dat is gebaseerd op Europese richtlijnen voor milieueffectrapportage mag door het verkeersbesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu dat is gebaseerd op nationale wet- en regelgeving niet zomaar doorkruist 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. De uitkomst van de m.e.r.-procedure is nu juist dat de aanleg van de verbrede A2 alleen mogelijk is met de maatregel dat de snelheid op de A2 100 km/uur wordt.

Reactie 14.10

Het verkeersbesluit is een zelfstandig besluit dat onderdeel uitmaakt van het landelijke snelhedenbeleid tot verhoging van de maximumsnelheid op rijkswegen. Er is geen samenhang met voorgaande besluiten. Het verkeersbesluit staat op zichzelf en dient als zodanig te worden beoordeeld.

Het enkele feit dat in het WAB een maatregel is opgenomen tot het instellen van een maximumsnelheid van 100 km/h in plaats van 120 km/h betekent niet dat deze (of andere maatregelen uit het WAB) niet meer kunnen worden gewijzigd. De heroverweging van de maximumsnelheid heeft plaatsgevonden over het gehele rijkswegennet, waarbij recente wegverbredingen en snelheidsverlagingen niet zijn uitgezonderd van deze heroverweging.

Het verkeersbesluit is geen activiteit die in het Besluit milieueffectrapportage is aangewezen als m.e.r. plichtig dan wel m.e.r. beoordelingsplichtig. Dit verkeersbesluit staat op zichzelf. Dit besluit is getoetst aan de geldende milieu eisen.

14.11 – Procedure. Salomitactiek

Het Europese Hof heeft in arresten (o.a 17 maart 2011 ECLI: NL:XX:2011:BP9200) benadrukt dat de doelstelling van de m.e.r.-richtlijn niet mag worden gefrustreerd door opsplitsing van de projecten: het buiten beschouwing laten van het cumulatieve effect van projecten mag in de

praktijk niet tot gevolg hebben dat projecten volledig aan de m.e.r.-plicht worden onttrokken, als zij in onderlinge samenhang beschouwd een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben. Dit wordt ook wel salamitactiek genoemd.

Uit diverse brieven aan de Tweede Kamer (o.a. 32646, nr. 13, 29 en 37) blijkt dat de minister van Infrastructuur en Milieu de intentie heeft om op het wegtraject Maarssen – Holendrecht permanent (zowel in de dag-, avond- als nachtperiode) de snelheid te verhogen van 100 km/uur naar 130 km/uur. Om dit te bereiken zijn op voorhand materiële werken of ingrepen niet uit te sluiten. Denk hierbij aan maatregelen zoals geluidsschermen of een scherm om de effecten voor luchtkwaliteit te beperken. Op voorhand is daardoor ook niet uit te sluiten of het bij de snelheidsverhoging op de A2 om een m.e.r.-plichtig project gaat. De milieueffectbeoordeling van een project dient in beginsel te worden verricht zodra het mogelijk is alle milieueffecten die het totale project kan hebben, te onderscheiden en te beoordelen.

Inspreker komt tot de conclusie dat bij het ontwerp-verkeersbesluit niet kan worden uitgesloten dat de doelstelling van de m.e.r.-richtlijn wordt gefrustreerd vanwege de opsplitsing van besluiten. De minister heeft eerder besloten de maximumsnelheid op het traject Maarssen – Vinkeveen in de avond en nachtperiode te verhogen van 100 km/ uur naar 130 km/uur. Nu ligt er een ontwerp- verkeersbesluit ter inzage voor het traject Vinkeveen – Holendrecht. Gelet op de genoemde intentie van de minister is er geen enkele garantie dat het daarbij blijft, integendeel. Het lijkt er zelfs sterk op dat een salamitactiek wordt toegepast.

Inspreker is van mening dat er in strijd wordt gehandeld met het beginsel dat de milieueffectbeoordeling dient te worden verricht zodra het mogelijk is de milieueffecten te onderscheiden en te beoordelen. Dit om op basis daarvan te beoordelen of vanwege noodzakelijke maatregelen, materiële werken of ingrepen plaatsvinden, die in samenhang met de snelheidsverhoging, moeten worden beschouwd als een project in de zin van de m.e.r.-richtlijn. Inspreker is van mening dat deze milieueffectbeoordeling nu al mogelijk en noodzakelijk is.

Reactie 14.11

Op dit moment ligt enkel het besluit tot aanpassing van de maximumsnelheid op de A2 tussen Holendrecht en Vinkeveen in de avond en nacht voor. Dit is geen activiteit die in het Besluit milieueffectrapportage is aangewezen als m.e.r. plichtig dan wel m.e.r. beoordelingsplichtig. Dit verkeersbesluit staat op zichzelf. Dit besluit is getoetst aan de geldende milieu eisen. Eventueel in de toekomst te nemen besluiten zullen eveneens op alle milieu effecten beoordeeld worden.

14.12 – Afweging verkeersbesluit. Ontwerp-besluit schiet tekort. Inspreker komt tot de conclusie dat het ontwerp-verkeersbesluit op diverse punten tekort schiet, onzorgvuldig is en dat het ontbreekt aan een goede belangenafweging. Inspreker verzoekt, als omwonende van de A2, traject Vinkeveen-Holendrecht de minister van Infrastructuur en Milieu dringend om geen definitief verkeersbesluit te nemen om op de rijksweg A2 de maximumsnelheid aan te passen naar 130 km/uur tussen 19.00 uur en 06.00 uur (volgende dag) op het traject tussen Abcoude (km 37,5) en de aansluiting Vinkeveen (km 44,0).

Reactie 14.12

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Zienswijze 15

15.1 – Afweging verkeersbesluit.

Provinciale Staten van Utrecht hebben in hun vergadering van 2 november 2015 een motie (in bijlage beschikbaar) aangenomen over uw voornemen de maximumsnelheid te verhogen op rijksweg A2 tussen Amsterdam en Utrecht. In deze motie worden Gedeputeerde Staten opgeroepen om in beroep te gaan, wanneer het Rijk besluit de maximumsnelheid op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam te verhogen.

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

Reactie 15.1

In hoofdlijnen is mijn reactie op deze zienswijze verwoord in deel A van deze Nota van Antwoord, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit, en zienswijze 2. Procedure. Net als inspreker zijn voor mij de gevolgen voor luchtkwaliteit en geluid nadrukkelijk punt van aandacht geweest bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Met het onderhavige besluit wordt voldaan aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit langs het onderhavige wegtraject langs de A2 en de A12. Zie hiervoor de bij het verkeersbesluit horende onderzoeksrapporten voor geluid en lucht. 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).

15.2 – Onzekerheid onderzoeken.

De Tweede Kamer heeft op 8 maart een motie van Van Veldhoven aangenomen waarin de regering verzocht wordt het RIVM de kans te laten onderzoeken dat de dit jaar doorgevoerde en nog door te voeren snelheidsverhogingen op snelwegen zullen leiden tot een overschrijding van de Europese luchtkwaliteitsnormen.

Inspreker verzoekt om het definitieve verkeersbesluit uit te stellen totdat uit RIVM-onderzoek is gebleken dat met voldoende zekerheid gesteld kan worden dat een snelheidsverhoging niet zal leiden tot overschrijding van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit.

Reactie 15.2

In de motie Van Veldhoven (30 175, nr. 231) van 3 maart 2016, wordt de regering verzocht het RIVM te laten onderzoeken dat de dit jaar en nog door te voeren snelheidsverhogingen op snelwegen zullen leiden tot een overschrijding van de Europese luchtkwaliteitsnormen.

In mijn brief van 19 mei 2016 (IENM/BSK-2016/99967) heeft de Staatssecretaris de Tweede Kamer geïnformeerd dat ik uitvoering aan deze motie zal geven. Het RIVM zal worden verzocht om, in lijn met de motie en de jaarlijkse NSL-monitoringsrapportage, de gevraagde kans op overschrijding in beeld te brengen. Bij de analyse zal het RIVM gebruik maken van de meest actuele inzichten en cijfers, zoals deze op dit moment in het kader van de NSL-monitoringsrapportage 2016 worden gebruikt.

Dit is een onderzoek naar landelijke effecten en geeft op zich onvoldoende aanleiding om deze reeds aangekondigde verkeersmaatregel voor 2 trajecten niet door te zetten.

Zienswijze 16

16.1 – Procedure. Rijksoverheid niet betrouwbaar

"Beter en Betrouwbaar: verbreding A2 Holendrecht - Maarssen" zo luidt de titel van de folder van Rijkswaterstaat voor de inspraakprocedure bij het ontwerp Wegaanpassingsbesluit (WAB) voor de verbreding van de A2 op dit traject. In de folder staat onder andere dat op het gehele traject niet harder mag worden gereden dan 100 km/uur (was 120 km/uur). Slechts enkele maanden na de oplevering van de A2 begin 2012 en de invoering van de 100 km/uur, besluit de minister van Infrastructuur en Milieu echter al om de snelheid te verhogen naar 130 km/uur in de avond en nachtperiode op het traject Maarssen - Vinkeveen en nu dus ook op het traject tussen Vinkeveen en Abcoude. Dit strookt niet met de verwachting die onder andere bij onze inwoners is gewekt bij de verbreding van de A2. Hiermee toont de Rijksoverheid zich niet betrouwbaar

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 2. Procedure

16.2 – Procedure. A2 moet 100 km/h blijven

De minister kondigde met de brief aan de Tweede Kamer van 28 november 2011 (32646 nr. 13) haar voornemen aan de maximumsnelheid in Nederland zoveel mogelijk tot 130 km/uur te verhogen. Dit onder het motto "harder waar het kan, langzamer waar het moet". De invoering van 130 km/uur kon toen niet in één keer plaatsvinden. Het ontwerp-verkeersbesluit is klaarblijkelijk bedoeld als weer een stap naar de vervulling van de politieke wens met betrekking tot 130 km/uur. Het besluit is niet gericht op het verbeteren van de slechte luchtkwaliteit in Nederland, niet op het terugdringen van verkeerslawaaï, niet op het terugdringen van de stikstofproblematiek, niet op het creëren van meer rust in de (beschermd) natuurgebieden langs de A2 en evenmin gericht op het halen van de klimaatdoelstellingen zoals die recent zijn afgesproken in het Klimaatverdrag van Parijs. Hieronder zet inspreker verder uiteen waarom inspreker vindt dat het er met de beoogde snelheidsverhoging op de A2 ook niet beter op wordt en het wat inspreker betreft langzamer, namelijk 100 km/uur, moet blijven.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 2. Procedure

16.3 – Procedure. Gebrek aan overleg

Inspreker is verder zeer teleurgesteld over het gebrek aan afstemming bij de totstandkoming van het ontwerp-verkeersbesluit om de snelheid op de A2 tussen Vinkeveen en Abcoude te verhogen. Deze afstemming was er wel bij de totstandkoming van de besluitvorming van de verbreding van de A2. Voor de verbreding van de A2 tussen Maarssen en Holendrecht zijn de gemeenten namelijk zowel in het proces rond de Trajectnota/MER als bij het wegaanpassingsbesluit (WAB) nauw betrokken bij de totstandkoming van de besluitvorming. Al in een vroegtijdig stadium was er een goed contact met de betrokken gemeenten. De besluitvorming voor de verbreding van de A2 was in onze ogen dan ook zorgvuldig en reden voor zowel de voormalige gemeente Abcoude als de voormalige gemeente De Ronde Venen om geen zienswijze in te dienen op het WAB.

Reactie 16.3

Er is in 2012 (onder meer tijdens de informatieavond in Breukelen dd 4 oktober 2012) en in de uitwisseling van standpunten over het verkeersbesluit A2 Vinkeveen-Maarssen uitgebreid berichtgeving geweest over mijn voornemen tot het verhogen van de maximumsnelheid in avond en nacht op de A2. Het was (en is) naar mijn

mening steeds duidelijk dat ik uitvoering blijf geven om, waar dat mogelijk is, op trajecten de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/h.

16.4 – Procedure. Begrenzing wegtraject

In uw brieven aan de Tweede Kamer van 28 november 2011 (32646 nr. 13) en 23 augustus 2012 (32646 nr. 37) schrijft u dat een snelheidsverhoging op de A2 tussen Holendrecht en Vinkeveen op dat moment niet mogelijk is vanwege het nabijgelegen natuurgebied Botshol. In het ontwerp-verkeersbesluit noemt u luchtkwaliteit als reden waarom een maximumsnelheid op het traject tussen Holendrecht en Vinkeveen in 2012 niet mogelijk was. Ervan uitgaande dat u de Tweede Kamer goed heeft geïnformeerd en de snelheid niet eerder is verhoogd vanwege het natuurgebied Botshol, vraagt inspreker zich af waarom de snelheidsverhoging precies stopt bij de gemeentegrens tussen de gemeente De Ronde Venen en de gemeente Amsterdam (op km 37,5) en niet doorloopt tot aan de km 34.35 op de oostbaan en 34.55 op de westbaan overeenkomstig het WAB voor de verbreding van de A2. Een onderbouwing ontbreekt op dit punt. Inspreker vraagt zich daarbij af hoe dit nu bijdraagt aan de eenduidigheid voor de weggebruiker? De gemeentegrens tussen de gemeente De Ronde Venen en de gemeente Amsterdam is niet heel zichtbaar voor een automobilist op de A2.

Reactie 16.4

Het is niet de bedoeling dat op het knooppunt Holendrecht sneller dan 100 km/h gereden wordt. In het rapport 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging' van 28 november 2011 is dit traject al aangeduid als zijnde 100 km/h. Vandaar dat km 37,5 is aangehouden als begrenzing.

16.5 – Afweging verkeersbesluit. Tijdswinst

Bij de procedure voor de verhoging van de maximumsnelheid op de A2 tussen Maarssen en Vinkeveen wordt tijdswinst genoemd als argument voor de snelheidsverhoging. Deze tijdswinst is echt minimaal en weegt niet op tegen de nadelen van de snelheidsverhoging. Bij het ontwerp-verkeersbesluit voor de verhoging van de snelheid op de A2 tussen Vinkeveen en Abcoude wordt eenduidigheid genoemd als argument. Als tijdswinst geen goed argument is, kan eenduidigheid wat ons betreft beter worden bereikt door de maximumsnelheid op het traject Maarssen - Vinkeveen voor de avond en nachtperiode te verlagen van 130 km/uur naar 100 km/uur.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

16.6 – Afweging verkeersbesluit. Hoger beroep bij Raad van State. Bovendien is door de gemeente De Ronde Venen, de gemeente Stichtse Vecht en de bewoners van Maarssen een hoger beroep ingesteld tegen het verkeersbesluit om de maximumsnelheid op het traject Maarssen - Vinkeveen te verhogen. Mogelijk wordt dit besluit vernietigd door de Raad van State. Inspreker vraagt zich af waarom de uitspraak van de Raad van State niet wordt afgewacht.

Reactie 16.6

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Het klopt, zoals inspreker stelt, dat er momenteel een hoger beroep procedure loopt bij de Raad van State. In deze procedure is door een aantal appellanten beroep ingesteld tegen de uitspraak van de Rechtbank Midden Nederland van 22 december

2015. In deze uitspraak zijn de beroepen tegen het verkeersbesluit van 29 november 2012 tot het instellen van de maximumsnelheid van 130 km/h in de avond en nacht op de A2 tussen Vinkeveen en Maarssen ongegrond verklaard. Deze procedure ziet op een ander besluit dan het voorliggende verkeersbesluit. Een eventuele vernietiging van de Raad van State van dat verkeersbesluit heeft geen rechtstreekse gevolgen voor voorliggend verkeersbesluit.

16.7 – Procedure. Milieueffectrapportage is nodig.

Voor de aanleg van de verbreding van de A2 naar twee keer vijf rijstroken is een m.e.r.-procedure doorlopen. Op 12 mei 2006 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM haar standpunt bekend gemaakt inzake de Trajectnota/MER A2 Holendrecht-Oudenrijn (TK 30 562, nr. 1). Na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de trajectnota/MER A2 Holendrecht-Oudenrijn en de ontvangen inspraakreacties en adviezen komt de minister tot een keuze voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief met twee keer vijf rijstroken. Gelet op de effecten op geluid, luchtkwaliteit en natuur wordt besloten tot een aantal maatregelen waaronder een maximumsnelheid van 100 km/uur in plaats van 120 km/uur. Zonder deze maatregelen, waaronder de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/uur is de aanleg van de verbreding van de A2 niet mogelijk om te kunnen voldoen aan de wettelijke normen. In het WAB voor de aanpassing van de A2 Holendrecht - Maarssen van 18 december 2009 wordt daarom de maximumsnelheid op het gehele traject Holendrecht - Maarssen vastgesteld op 100 km/uur. Een besluit dat is gebaseerd op Europese richtlijnen voor milieueffectrapportage mag door het verkeersbesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu dat is gebaseerd op nationale wet- en regelgeving niet zomaar doorkruist 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. De uitkomst van de m.e.r.-procedure is nu juist dat de aanleg van de verbrede A2 alleen mogelijk is met de maatregel dat de snelheid op de A2 100 km/uur wordt.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 2. Procedure

Het verkeersbesluit is een zelfstandig besluit dat onderdeel uitmaakt van het landelijke snelhedenbeleid tot verhoging van de maximumsnelheid op rijkswegen. Er is geen samenhang met voorgaande besluiten. Het verkeersbesluit staat op zichzelf en dient als zodanig te worden beoordeeld.

Het enkele feit dat in het WAB een maatregel is opgenomen tot het instellen van een maximumsnelheid van 100 km/h in plaats van 120 km/h betekent niet dat deze (of andere maatregelen uit het WAB) niet meer kunnen worden gewijzigd. De heroverweging van de maximumsnelheid heeft plaatsgevonden over het gehele rijkswegennet, waarbij recente wegverbredingen en snelheidsverlagingen niet zijn uitgezonderd van deze heroverweging.

Het verkeersbesluit is geen activiteit die in het Besluit milieueffectrapportage is aangewezen als m.e.r. plichtig dan wel m.e.r. beoordelingsplichtig. Dit verkeersbesluit staat op zichzelf. Dit besluit is getoetst aan de geldende milieu eisen.

16.8 – Procedure. Salomitactiek.

Het Europese Hof heeft in arresten (o.a 17 maart 2011 ECLI: NL:XX:2011:BP9200) benadrukt dat de doelstelling van de m.e.r.-richtlijn niet mag worden gefrustreerd door opsplitsing van de projecten: het buiten beschouwing laten van het cumulatieve effect van projecten mag in de

praktijk niet tot gevolg hebben dat projecten volledig aan de m.e.r.-plicht worden onttrokken, als zij in onderlinge samenhang beschouwd een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben. Dit wordt ook wel salamitactiek genoemd.

Uit diverse brieven aan de Tweede Kamer (o.a. 32646, nr 13, 29 en 37) blijkt dat de minister van Infrastructuur en Milieu de intentie heeft om op het wegtraject Maarssen - Holendrecht permanent (zowel in de dag-, avond- als nachtperiode) de snelheid te verhogen van 100 km/uur naar 130 km/uur. Om dit te bereiken zijn op voorhand materiële werken of ingrepen niet uit te sluiten. Denk hierbij aan maatregelen zoals geluidsschermen of een scherm om de effecten voor luchtkwaliteit te beperken. Op voorhand is daardoor ook niet uit te sluiten of het bij de snelheidsverhoging op de A2 om een m.e.r.-plichtig project gaat. De milieueffectbeoordeling van een project dient in beginsel te worden verricht zodra het mogelijk is alle milieueffecten die het totale project kan hebben, te onderscheiden en te beoordelen.

Wij komen tot de conclusie dat bij het ontwerp-verkeersbesluit niet kan worden uitgesloten dat de doelstelling van de m.e.r.-richtlijn wordt gefrustreerd vanwege de opsplitsing van besluiten. De minister heeft eerder besloten de maximumsnelheid op het traject Maarssen - Vinkeveen in de avond en nachtperiode te verhogen van 100 km/ uur naar 130 km/uur. Nu ligt er een ontwerp-verkeersbesluit ter inzage voor het traject Vinkeveen - Abcoude. Gelet op de genoemde intentie van de minister is er geen enkele garantie dat het daarbij blijft, integendeel. Het lijkt er zelfs sterk op dat een salamitactiek wordt toegepast.

Inspreker is van mening dat er in strijd wordt gehandeld met het beginsel dat de milieueffectbeoordeling dient te worden verricht zodra het mogelijk is de milieueffecten te onderscheiden en te beoordelen. Dit om op basis daarvan te beoordelen of vanwege noodzakelijke maatregelen, materiële werken of ingrepen plaatsvinden, die in samenhang met de snelheidsverhoging, moeten worden beschouwd als een project in de zin van de m.e.r.-richtlijn. Inspreker is van mening dat deze milieueffectbeoordeling nu al mogelijk en noodzakelijk is.

Reactie 16.8

Op dit moment ligt enkel het besluit tot aanpassing van de maximumsnelheid op de A2 tussen Holendrecht en Vinkenveen in de avond en nacht voor. Dit is geen activiteit die in het Besluit milieueffectrapportage is aangewezen als m.e.r. plichtig dan wel m.e.r. beoordelingsplichtig. Dit verkeersbesluit staat op zichzelf. Dit besluit is getoetst aan de geldende milieu eisen. Eventueel in de toekomst te nemen besluiten zullen eveneens op alle milieu effecten beoordeeld worden.

16.9 – Natuur. PAS.

Artikel 19 kn lid 6 van de Natuurbeschermingswet 1998 moet borgen dat de ontwikkelingsruimte voor prioritaire projecten niet onnodig ten koste gaat van de vrije ontwikkelingsruimte voor onder meer agrarische ondernemers (zie ook het amendement TK 33669 nr. 85 waarin dit wordt toegelicht). De omvang van de beschikbare ruimte is per Natura 2000-gebied vastgelegd in een gebiedsanalyse en wordt als volgt verdeeld:

- **Prioritaire projecten; segment 1; vergunningsplicht**
- **Vrij beschikbare ruimte; segment 2; vergunningplicht**
- **Reservering bijdrage onder de grenswaarde; meldingsplicht**
- **Niet toestemming plichtige handelingen; autonoom**

De partiële herziening Programma Aanpak Stikstof 2015-2021 (PAS) is op 15 december 2015 in werking getreden. Voor deze herziening zijn de gebiedsanalyses voor de betreffende Natura 2000-gebieden geactualiseerd. Voor de snelheidsverhoging op de A2 zijn in ieder geval de Natura 2000-gebieden Botshol en Oostelijke Vechtplassen relevant, gelet op de afstand tot de A2.

Natura 2000 gebiedsanalyse voor de programmatische aanpak stikstof (PAS) Botshol (083), augustus 2015 en 95 Oostelijke Vechtplassen gebiedsanalyse 29-5-2015

In de gebiedsanalyses voor deze twee Natura 2000-gebieden is de beschikbare ruimte opgenomen. Circa de helft van de ruimte gaat naar prioritaire projecten. Er blijft relatief weinig ruimte over voor segment 2 en de meldingsplichtige projecten. Dit terwijl het gaat om een groot agrarisch gebied in het Groene Hart.

Het is daarom zeer de vraag of de ontwikkelruimte voor het prioritaire project "verhoging maximumsnelheid A2" niet onnodig ten koste gaat van de vrije ontwikkelingsruimte voor onder meer agrarische ondernemers, andere bedrijvigheid en regionale woningbouw.

In de gebiedsanalyses van Botshol en de Oostelijke Vechtplassen ontbreekt een analyse waarin deze vraag wordt beantwoord en ontbreekt het aan een onderbouwing waarom de beschikbare ruimte zo verdeeld is. In onze zienswijze op de herziening van de PAS hebben we dit ook kenbaar gemaakt. De PAS staat zelf echter niet open voor beroep. Om te voldoen aan artikel 19 kn lid 6 van de Natuurbeschermingswet 1998 moet naar onze mening bij het prioritaire project zelf worden aangetoond dat het project niet onnodig ruimte in beslag neemt van andere regionale ontwikkelingen. Bij het ontwerp-verkeersbesluit ontbreekt deze onderbouwing en belangenafweging.

Inspreker is van mening dat het economisch belang van de agrarische sector en van ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw en bedrijvigheid, zwaarder weegt dan het belang van de snelheidsverhoging. De agrarische sector is daarbij één van de belangrijke pijlers onder het in stand houden van het Groene Hart. Agrariërs moeten dan wel een toekomstperspectief hebben.

Het kabinet geeft bovendien zelf de hoogste prioriteit aan werkgelegenheid en woningbouw. Daarnaast is behoud van het Groene Hart al jaren onderdeel van het rijksbeleid en de agrarische sector één van de pijlers voor de instandhouding van dat Groene Hart. De snelheidsverhoging is dus ook niet te rijmen met belangrijke doelstellingen van het kabinet.

Reactie 16.9

De afweging om de snelheidsverhoging op te nemen in het PAS, is gemaakt bij de totstandkoming van het PAS en niet in het kader van onderhavige ontwerpverkeersbesluit.

Volledigheidshalve wordt er op gewezen dat artikel 19kn, zesde lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 betrekking heeft op de reservering van ontwikkelingsruimte. De stikstofdepositie van de snelheidsverhoging naar 130 km/uur maakt onderdeel uit van de autonome groeibehoefte binnen de totale groeibehoefte van het HWN van het PAS. Dit betekent dat in het kader van een snelheidsverhoging geen ontwikkelingsruimte vereist is en ook geen toedeling van ontwikkelingsruimte plaatsvindt.

16.10 – Natuur. Flora en fauna.

Bij het ontwerp-verkeersbesluit ontbreekt het aan een onderbouwing voor de effecten op flora en fauna direct gelegen naast de A2. Ook wordt niet ingegaan op de mogelijke effecten op de naast de A2 gelegen nationaal natuurnetwerken (voorheen ecologische hoofdstructuur) waaronder dat van de Vinkeveense Plassen.

Reactie 16.10

In het kader van de Flora- en faunawet zijn verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid de enige potentieel relevante aspecten.

De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot 'nieuwe activiteiten of handelingen' die leiden tot aantasting, opzettelijke verontrusting of verstoring van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van de uitvoering 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 verblijfplaatsen.

Ten aanzien van planten geeft artikel 8 van de Ffw het verbod om "te plukken, verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen". Van overtreding van dit verbod door de verhoging van de maximumsnelheid is geen sprake.

Voor het Nationaal Natuurnetwerk (voorheen EHS) waaronder de Vinkenveense Plassen geldt het volgende. 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.

16.11 – Verkeersgegevens. Verkeersonderzoek ontbreekt.

In het akoestisch onderzoek staat dat bij de verkeersgegevens rekening is gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de verhoogde snelheid. In bijlage 6 van het akoestisch onderzoek zijn de verkeersintensiteiten voor 2016 opgenomen.

Rapport Snelheidsverhoging A2 Holendrecht - Vinkeveen naar 130 km/uur in de avond- en nachtperiode: Akoestisch onderzoek op referentiepunten; referentie MD-AF20150627/SE; versie 04/Finale versie; datum 1 december 2015; Royal HaskoningDHV

Omdat het ontbreekt aan verkeersgegevens voor de autonome situatie kunnen inspreker en andere belanghebbenden niet beoordelen wat het verkeerseffect is van de verkeersaantrekkende werking en of de aannames hiervoor kloppen; een verkeersonderzoek ontbreekt.

Reactie 16.11

De verkeersgegevens ten behoeve van de onderzoeken voor de verhoging op de A2 Holendrecht-Vinkeveen zijn bepaald met twee prognose-instrumenten van RWS. Voor de raming van de verkeersvraag in de komende jaren (2016 en 2017) is het korte termijn prognose model (MLT-prognose) gebruikt. Hierbij is rekening gehouden met een eventueel effect van de snelheidsverhoging. Voor de lange

termijn is gebruik gemaakt van het strategische verkeersmodel NRM/LMS van Rijkswaterstaat.

Beide modellen gaan uit van economische groei. De korte termijn prognose gaat uit van de publieke Trendprognose van het KIM, waarin de recentste verwachte economische ontwikkeling van het CPB is opgenomen en die een groei van ca 10% van het verkeer op Rijkswegen de komende 5 jaar geneert. De prognose voor de langere termijn is gebaseerd op het hoge groei scenario Global Economy (het hoogste groeiscenario van de WLO scenario's van de Planbureaus). Dit scenario kent overigens een aanzienlijk hogere economische groei dan de werkelijke groei in de afgelopen jaren.

16.12 – Verkeersgegevens. Verkeersaantrekkende werking wel of niet.. Daarnaast bleek uit de stukken en de onderbouwing voor het verkeersbesluit van 29 november 2012 om per 1 december 2012 een dynamische maximumsnelheid in te stellen op de A2 tussen Vinkeveen (km 44,0) en Maarssen (km 56,8) dat er geen sprake was van een verkeersaantrekkende werking. Nu is dus duidelijk dat een verhoging van de maximumsnelheid een verkeersaantrekkende werking heeft. Het is dus zeer de vraag of de verkeersaantrekkende werking als gevolg van dit verkeersbesluit uit 2012 wel goed verwerkt is in de verkeersgegevens voor het nieuwe ontwerp-verkeersbesluit. Dit is voor inspreker niet inzichtelijk.

Reactie 16.12

Het effect van de verhoging van de maximumsnelheid in avond en nacht is op zich zeer klein, maar is wel meegenomen in de verkeersmodellen waarmee de verkeersgegevens zijn berekend. De berekeningen zijn uitgevoerd met het korte termijn prognose model (MLT-prognose) van Rijkswaterstaat waarmee o.a. ook de jaarlijkse monitoring van de luchtkwaliteit (NSL) plaatsvindt.

16.13 – Verkeersgegevens. Door verkeersaantrekkende werking is besluit niet zorgvuldig.

Voor alle onderzoeken geldt dat door de verkeersaantrekkende werking het effectgebied groter is dan onderzocht. Het besluit is daardoor niet zorgvuldig.

Reactie 16.13

De verkeersaantrekkende werking van de verhoging van de maximumsnelheid op de A2 is buiten het effectgebied verwaarloosbaar en daarom niet onderzocht

16.14 – Geluid. Nu al onderzoek naar ingrepen om beneden gpp te blijven. In het akoestisch onderzoek wordt getoetst of met de snelheidsverhoging de situatie in 2016 voldoet aan het geluidproductieplafond. Uit de resultaten blijkt dat de geluidsproductie 0,8 tot 1,8 dB lager ligt dan het plafond. Gesteld wordt dat in deze gevallen het niet nodig is om te onderzoeken of maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat het geluidproductieplafond zal worden overschreden. Verder is niet onderzocht of door de groei van verkeer op het wegtraject in de toekomst mogelijk het geluidproductieplafond wordt overschreden en geluidsbeperkende maatregelen nodig zijn. De systematiek van geluidproductieplafonds regelt immers dat deze worden nageleefd en er tijdig geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden voorbereid, voordat een plafond wordt overschreden. Op deze wijze is het mogelijk dat eerst de snelheid wordt verhoogd en jaren later alsnog wordt geconstateerd dat geluidsbeperkende maatregelen (met fysieke ingreep) nodig zijn. Vanuit de m.e.r.-plicht is inspreker daarom van mening dat nu al moet worden onderzocht of in de toekomst alsnog fysieke ingrepen nodig zijn om te kunnen voldoen aan het geluidsproductieplafond. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden

met cumulatie van geluid, waaronder geluid van Schiphol. Op basis van de jurisprudentie is een salamitactiek met betrekking tot de m.e.r.-plicht niet toegestaan (zie ook hierboven).

Reactie 16.14

Allereerst merk ik op dat er ten aanzien van geluid geen sprake kan zijn van een salamitactiek. De geldende geluidproductieplafonds mogen niet worden overschreden, en zullen ook niet worden overschreden als gevolg van de snelheidsverhoging. De snelheidsverhoging wijzigt dus niets in het bestaande beschermingsniveau.

Verder merk ik op in de Wet milieubeheer is aangegeven dat bij het bereiken van de signaleringswaarde van 0,5 decibel beneden het geluidproductieplafond de beheerder een nieuw nalevingsonderzoek moet instellen. Ook na de snelheidsverhoging blijft de geluidproductie hier nog (ruim) onder. Ik deel de zienswijze van inspreker daarom niet dat voor het verkeersbesluit al een nieuw nalevingsonderzoek had moeten worden ingesteld.

Reactie op de zienswijze over de m.e.r.-plicht staat in deel A, zienswijze 2. Procedure.

16.15 – Geluid. Gezondheid.

Voor geluid geldt dat ook bij geluidsniveaus onder het geluidproductieplafond ernstige gezondheidsklachten kunnen optreden. Voor wegverkeer zijn de belangrijkste aangetoonde gezondheidseffecten zoals hinder, slaapverstoring en hart- en vaatziekten (ischemische hartziekten en hoge bloeddruk). Het merendeel van de geluidsoverlast en negentig procent van de ziektelast door geluid is toe te schrijven aan wegverkeerslawaai.

Reactie 16.15

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. 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.

16.16 – Onzekerheid onderzoeken. Lucht. (14.5)

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat bij het verhogen van de maximumsnelheid de jaargemiddelde concentratie NO₂ (stikstofdioxide) op alle toetspunten binnen 1 km van het traject lager is dan 38 µg/m³ en de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (fijn stof) op alle toetspunten binnen 1 km van het traject lager is dan 30,5 µg/m³.

RWS luchtonderzoek, traject A2 Holendrecht - Vinkeveen 130 km/uur dynamisch, Tauw, 30 november 2015, kenmerk R004-1229890ENX-los-V02-NL

Op 5 februari 2016 bericht de Volkskrant over het feit dat de onderzoekers van zowel het RIVM als TNO de kans groot achten dat bij de wegen waar de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 130 km/uur de Europese normen voor luchtkwaliteit worden overschreden. Het RIVM heeft daarbij het model geleverd waarmee het luchtkwaliteitsonderzoek voor de snelheidsverhoging op de A2 door Tauw in opdracht van RWS is uitgevoerd. Volgens het RIVM zijn uitschieters mogelijk van 8 µg/m³ boven en beneden de berekende waarde, vanwege onzekerheden in de data waarmee gerekend moet worden. De werkelijke waarde kan dus flink hoger liggen

dan de berekende waarde aldus het RIVM. Met het luchtkwaliteitsonderzoek voor de snelheidsverhoging kan nog onvoldoende worden aangetoond ofwel aan de Europese normen voor luchtkwaliteit kan worden voldaan.

Reactie 16.16

In de motie Van Veldhoven (30 175, nr. 231) van 3 maart 2016, wordt de regering verzocht het RIVM te laten onderzoeken dat de dit jaar en nog door te voeren snelheidsverhogingen op snelwegen zullen leiden tot een overschrijding van de Europese luchtkwaliteitsnormen.

In mijn brief van 19 mei 2016 (IENM/BSK-2016/99967) heeft de Staatssecretaris de Tweede Kamer geïnformeerd dat ik uitvoering aan deze motie zal geven. Het RIVM zal worden verzocht om, in lijn met de motie en de jaarlijkse NSL-monitoringsrapportage, de gevraagde kans op overschrijding in beeld te brengen. Bij de analyse zal het RIVM gebruik maken van de meest actuele inzichten en cijfers, zoals deze op dit moment in het kader van de NSL-monitoringsrapportage 2016 worden gebruikt.

16.17 – Lucht. Sjoemelsoftware.

De Volkskrant meldt in haar artikel verder dat er naast de onzekerheden in de berekening er aanwijzingen zijn dat de uitstoot van NO₂ door nieuwe dieselauto's, die in een kwaad daglicht staan sinds het Volkswagenschandaal met sjoemelsoftware, volgens TNO minder is gedaald dan wordt verondersteld. TNO doet de metingen bij voertuigen met betrekking tot de uitstoot van stoffen. Deze gegevens worden in het model voor luchtkwaliteit van het RIVM gebruikt om de verwachte concentraties NO₂ te bepalen. In het model zitten ook prognoses verwerkt over hoeveel verkeer er na 2015 zal rijden.

Reactie 16.17

Inderdaad is de NO_x emissie van het verkeer minder gedaald dan aanvankelijk werd verwacht. Het wagenpark bestaat voor 20% uit de dieselpersonenauto's die voor deze verminderde daling verantwoordelijk is. De gerealiseerde daling van de NO_x-emissie van benzine personenauto's is daarentegen groter dan aanvankelijk werd verwacht. Om die reden wordt er nog steeds een sterke daling van de NO_x-emissie gerealiseerd.

16.18 – Lucht. Rekening houden met toename files.

In het Volkskrantartikel geeft een onderzoeker van TNO verder aan dat daarnaast recentelijk een onverwacht sterke toename van files is waargenomen, vermoedelijk door economische groei. Extra verkeer en files leiden tot een hogere uitstoot van NO₂, die eveneens niet in het model zijn verwerkt. De onderzoeker van het TNO geeft daarnaast aan dat onduidelijk is wat er gebeurt als langer aaneen 130 km/uur mag worden gereden. Nu passen automobilisten hun snelheid vaak niet aan omdat op veel plaatsen slechts korte stukjes harder gereden mag worden. Het is de vraag of dit zo blijft nu op een langer stuk op de A2 130 km/uur mag worden gereden. In het luchtkwaliteitsonderzoek voor de A2 is alleen een berekening uitgevoerd voor 2016. Aangenomen wordt dat de luchtkwaliteit elk jaar verbetert. Gelet op de hierboven genoemde ontwikkelingen is dit maar zeer de vraag. Op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam is de laatste jaren het aantal files fors toegenomen. Met de gevolgen van deze ontwikkeling dient in het luchtkwaliteitsonderzoek op zijn minst rekening gehouden worden.

Reactie 16.18

De files zijn in 2015 flink gegroeid op het autosnelwegennet. Uit de laatste publieksrapportage rijkswegen (Publieksrapportage Rijkswegennet, RWS, januari

2016) blijkt evenwel niet dat de A2 Amsterdam-Utrecht een filegevoelig traject is. Het traject komt niet voor in de filetop-50. De economische groei in Nederland is een belangrijke factor in de toe- of afname van verkeer. Het is onbekend hoe de economische situatie in Nederland zich verder ontwikkelt. De verschillende groeiscenario's kennen daarin een bandbreedte, die ook in de prognosemodellen voor verkeer zijn verwerkt.

De toename van de filekans op de A2 in de avond en nacht (het tijdvak waarop de maximumsnelheid wordt verhoogd) is overigens sowieso minimaal.

Het klopt dat extra files tot een hogere uitstoot van NO₂ leiden, maar die toename van de uitstoot van NO₂ heeft niets met de maximumsnelheid van 130 km/h te maken. Sterker nog, de gelegenheid om 130 km/h te rijden neemt zelfs af wanneer de kans op file toeneemt, waardoor de uitstoot van NO₂ zelfs iets afneemt. Overigens heeft een maximumsnelheid van 120 of 130 km/h geen invloed op de filekans; voor een maximumsnelheid van 120 en 130 km/h is die filekans hetzelfde. Bovendien bestaat de terugvaloptie van de NSL-monitoring, als de monitoring een (bijna) luchtkwaliteitsknelpunt geconstateerd dan borgt het NSL-programma de zekerheid dat het knelpunt wordt opgelost.

Het is mogelijk dat de gemiddelde snelheid toeneemt zodra lange trajecten, waar aaneengesloten 130 km/h kan worden gereden, beschikbaar komen. Recent onderzoek naar ritprofielen van TNO in 2015 laat dit effect echter niet zien.

16.19 - Onzekerheid onderzoeken. Lucht.

Op 8 maart 2016 is de motie-Van Veldhoven over overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen door snelheidsverhogingen (30175, nr. 231) in de Tweede Kamer aangenomen. In deze motie wordt overwogen dat schone lucht belangrijk is voor de gezondheid van mensen, in het bijzonder voor mensen met luchtwegaandoeningen, en dat gezondheid centraal moet staan in het luchtkwaliteitsbeleid. De motie verzoekt de regering, het RIVM de kans te laten onderzoeken dat de dit jaar doorgevoerde en nog door te voeren snelheidsverhogingen op snelwegen zullen leiden tot een overschrijding van de Europese luchtkwaliteitsnormen. De meerderheid in de Tweede Kamer stelt zich dus op het standpunt dat de luchtkwaliteitsonderzoeken die gebruikt zijn voor de snelheidsverhoging naar 130 km/uur, waaronder op de A2, onvoldoende aantonen of aan de luchtkwaliteitsnormen kan worden voldaan. Inspreker vindt dat de minister van Infrastructuur en Milieu om deze reden geen definitief verkeersbesluit voor de verhoging op de maximumsnelheid op de A2 tussen Vinkeveen en Abcoude moet nemen.

Reactie 16.19

In de motie Van Veldhoven (30 175, nr. 231) van 3 maart 2016, wordt de regering verzocht het RIVM te laten onderzoeken dat de dit jaar en nog door te voeren snelheidsverhogingen op snelwegen zullen leiden tot een overschrijding van de Europese luchtkwaliteitsnormen.

In mijn brief van 19 mei 2016 (IENM/BSK-2016/99967) heeft de Staatssecretaris de Tweede Kamer geïnformeerd dat ik uitvoering aan deze motie zal geven. Het RIVM zal worden verzocht om, in lijn met de motie en de jaarlijkse NSL-monitoringsrapportage, de gevraagde kans op overschrijding in beeld te brengen. Bij de analyse zal het RIVM gebruik maken van de meest actuele inzichten en cijfers, zoals deze op dit moment in het kader van de NSL-monitoringsrapportage 2016 worden gebruikt.

Naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek zal de Tweede Kamer een standpunt innemen.

Dit is een onderzoek naar landelijke effecten en geeft op zich onvoldoende aanleiding om deze reeds aangekondigde verkeersmaatregel voor 2 trajecten niet door te zetten.

16.20 – Lucht. Fijn stof.

Voor de concentratie van fijnstof (PM_{2,5}) gaat een Europese doelstelling gelden voor de vermindering van de blootstelling van de bevolking van 15 of 20 procent tussen 2010 en 2020. Het ontwerp-verkeersbesluit staat op gespannen voet met deze blootstellingsdoelstelling omdat de uitstoot van PM_{2,5} hierdoor juist toeneemt. In de onderbouwing van het ontwerp-verkeersbesluit wordt hierop niet ingegaan.

Reactie 16.20

De generieke daling van de PM_{2,5} emissiefactoren voor snelwegverkeer laten in de periode 2010 tot 2020 een afname van meer dan 50% zien over de gehele bandbreedte.

Aangezien de verbrandingsmotoren de belangrijkste bron zijn van PM_{2,5} emissie mag verwacht worden dat de blootstelling langs de snelweg hoofdzakelijk veroorzaakt wordt door het wegverkeer.

Verder geldt dat op de trajecten A2 en de A12 alleen tussen 19 uur en 6 uur een maximumsnelheid van 130 geldt voor licht verkeer. Maar het aandeel wegverkeer is in deze periode marginaal t.o.v. van het wegverkeer overdag (in de periode 6.00 - 19.00 uur).

De invoering van een maximumsnelheid van 130 km/h op deze trajecten zal hooguit een verminderde afname van de PM_{2,5} emissie van 2% hebben en daarmee wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de blootstellingsdoelstelling direct langs de snelweg.

16.21 – Lucht. Controle onderzoek Tauw.

De rapportage over de wijze waarop de berekeningen in het luchtonderzoek gemaakt zijn, is nogal gebrekkig. Er worden alleen eindresultaten gegeven waardoor het onmogelijk is om de berekeningen van Tauw te controleren. Essentieel is bijvoorbeeld welke aannames worden gemaakt. Zo is niet te controleren of de gebruikte verkeersgegevens overeenkomen met die in het akoestisch onderzoek en of er rekening is gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de snelheidsverhoging. Ook is de kaart (figuur 4.1) met de resultaten dusdanig klein dat deze niet goed te lezen is. Door geen openheid van zaken te geven zet de minister appellanten bij voorbaat buiten spel. Dit is in strijd met artikel 3.11 van de Algemene wet bestuursrecht: het bestuursorgaan legt het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage.

Reactie 16.21

Voor het onderzoek naar de maximumsnelheid van 130 km/h zijn specifiek verkeersberekeningen uitgevoerd om het effect van verkeersaantrekkende werking mee te nemen. De resultaten van deze berekeningen zijn gepubliceerd in de luchtrapportage. Voor de onderzoeken naar de effecten op lucht en geluid is in de basis uitgegaan van exact dezelfde verkeersgegevens met uitzondering van een specifieke onderverdeling (verrijking) van de verkeerscijfers voor geluid. Dit betreft dan de intensiteiten op toe- en afritten en de voertuigverdeling over de rijbanen van een rijrichting. Deze verkeerscijfers zijn gepubliceerd in de geluidrapportage. Ten behoeve van de luchtberekeningen is uitgegaan van de weg- en omgevingskenmerken zoals die in de Monitoringstool zijn 2015 opgenomen.

Ik kan u niet volgen in de redenering dat ik appellanten buiten spel heb gezet door geen openheid te geven. Ik heb ook geen enkele vraag gekregen om de presentatie

(of een figuur) te verbeteren of nader toe lichten. Alle relevante documenten hebben met het ontwerpbesluit ter inzage gelegen.

16.22 – Gezondheid. Geen kwantificatie effecten op gezondheid. Een deugdelijke afweging tussen de gezondheidsbelangen van de lokale bevolking en het belang van de automobilist op rijksweg A2 om harder te kunnen rijden mag niet ontbreken in het besluit. De snelheidsverhoging zal leiden tot een verhoging van de lokale achtergrondconcentratie. Abcoude (circa 7.600 inwoners) en Vinkeveen (circa 8.600 inwoners) hebben woonwijken die aan de A2 zijn gelegen. De minister heeft nagelaten de gezondheidseffecten van de snelheidsverhoging te kwantificeren terwijl dit noodzakelijk is om überhaupt tot een belangenafweging te komen. Hoe groot zijn deze effecten bij benadering? Wat is de Loss of Life Expectancy (LLE) op populatieniveau?

Reactie 16.22

De negatieve effecten van dit verkeersbesluit voor de leefomgeving zijn beperkt en blijven binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. 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.

16.23 – Gezondheid. Ook effecten bij lage concentraties. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden vormt voor onze GGD regio Utrecht geen effectieve wijze om de gezondheid te beschermen, aangezien ook onder de wettelijke grenswaarden ernstige gezondheidsklachten optreden. De World Health Organization (WHO) heeft geconcludeerd dat de Europese normen voor luchtkwaliteit moeten worden aangescherpt om de gezondheid van de burgers beter te beschermen. Uit enkele recente studies blijkt dat lage concentraties PM10, zelfs ver onder de huidige normen, gezondheidseffecten veroorzaken. Ook voor NO2 is er nieuw bewijs voor de schadelijkheid bij concentraties onder de huidige Europese norm. PM10 kan leiden tot luchtwegklachten bij kinderen en ziekenhuisopnames en sterfte aan luchtweg- en hart- en vaatziekten bij volwassenen. Relatief nieuw is het inzicht dat het langdurig inademen van fijnstof ook kan leiden tot astma, aderverkalking, longkanker, vroeggeboortes, neurologische aandoeningen en diabetes. Neemt de minister deze bevindingen ook mee in haar afweging?

Reactie 16.23

Ik zie geen aanleiding om strengere normen aan te houden dan de in Europees verband vastgestelde normen, bij de vaststelling waarvan gezondheidsaspecten een belangrijke rol hebben gespeeld.

16.24 – Afweging verkeersbesluit. Ten aanzien van luchtkwaliteit en geluid concludeert inspreker tenslotte dat bij het nemen van het ontwerp-verkeersbesluit niet het juiste gewicht is toegekend aan de belangen van omwonenden ter plaatse van de A2 voor zover het de aspecten geluid en luchtverontreiniging betreft. Deze belangen betreffen hun leefomgeving in algemene zin en hun gezondheid in het bijzonder. Dit zijn naar ons oordeel belangen die naar hun aard zwaar dienen te wegen, te meer omdat het oorspronkelijke besluit om de snelheid op de A2 Maarssen - Holendrecht te verlagen van 120 km/uur naar 100 km/uur juist was ingegeven door luchtkwaliteit en geluid. Zie hiervoor ook de uitspraak van de Rechtbank Rotterdam van 21 november 2013 inzake de snelheidsverhoging van de A13 waarbij de rechtbank het verkeersbesluit vernietigde (ECLI:NL:RBROT:2013:9074).

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

16.25 – Klimaat.

In de onderbouwing van het besluit wordt niet ingegaan op de uitstoot van CO₂. Recent is in Parijs internationaal juist nogmaals het belang onderstreept om als land maatregelen te nemen om klimaatverandering tegen te gaan. Door de snelheidsverhoging neemt de CO₂ uitstoot op de A2 fors toe. Gelet op het zeer grote belang dat internationaal wordt toegekend aan het tegengaan van klimaatverandering en vastgelegd in het Klimaatverdrag van Parijs moet bij de afweging van belangen op zijn minst worden afgewogen in hoeverre de snelheidsverhoging wel of niet bijdraagt aan het behalen van de klimaatdoelstellingen. Het Planbureau voor de Leefomgeving en het Energieonderzoek Centrum Nederland concludeerden in 2015 dat de invoering van een lagere maximumsnelheid in Nederland een goede maatregel is om aan de klimaatverplichtingen te kunnen voldoen".

Bron: <http://vwww.pbl.nl/nieuws/nieuwsberichten/2015/quick-scan-van-ecn-en-pbl-brengt-mogelijkheden-voor-extra-vermindering-van-uitstoot-broeikasgassen-i>

Reactie 16.25

De klimaatafspraken in het akkoord van Parijs betreffen doelstelling t.a.v. CO₂. CO₂ is een broeikasgas zonder direct gevaar voor de gezondheid. Voor de concentraties CO₂ zijn in de Wet milieubeheer dan ook geen normen opgenomen. CO₂ draagt wel bij aan het broeikaseffect en de klimaatverandering. CO₂ emissie is geen projectspecifiek, maar een landelijk issue. Vandaar dat met betrekking tot CO₂ kan worden opgemerkt dat de geplande snelheidsverhoging landelijk zal resulteren in ongeveer 0,4 miljoen ton extra CO₂-productie¹². Deze extra hoeveelheid CO₂-productie past binnen de verwachte doelbereiking van de reductiedoelstelling CO₂ (-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 CO₂-uitstoot, zie www.rijksoverheid.nl.

16.26 - Verkeersveiligheid

Er bestaan diverse wetenschappelijke publicaties die aantonen dat een verhoging van de snelheid in verkeer leidt tot een grotere onveiligheid/ongevallenkans. Inspreker verwijst hiervoor naar de publicatie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid "SWOV-factsheet (snelheid). De relatie tussen snelheid en ongevallen" van april 2012 te vinden op hun website www.swov.nl. In het AD van 8 maart 2016 geeft Bert van Wee, hoogleraar Transport van de TU Delft aan dat het SWOV de meest geëigende instantie is om de effecten van de snelheidsverhoging op de verkeersveiligheid te kunnen beoordelen. Volgens de professor bevat het rapport dat gebruikt wordt voor de onderbouwing van de snelheidsverhoging naar 130 km/uur 'geen heldere en neutrale weergave van de voor- en nadelen'.

¹² Het cijfer van 0,4 miljoen ton CO₂-uitstoot is afkomstig uit de KBA, vgl. http://www.centrumpp.nl/Images/Onderzoek%20invoering%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm318-330639.pdf en http://www.centrumpp.nl/Images/Toelichting%20op%20aanpak%20analyse%20kosten%20en%20baten%20verhoging%20maximumsnelheid%20naar%20130%20kmh_tcm174-314701_tcm318-330641.pdf

**Rapport "De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid"
TU Delft, 27 september 2011**

Reactie 16.26

In november 2011 heb ik aangegeven dat ik onverkort vast houdt aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen.

De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020. In het kader van de verhoging van de maximumsnelheden is een analyse uitgevoerd van de ontwikkeling van een aantal verkeerskundige indicatoren. De gemiddelde snelheid neemt iets toe. Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen. Op 8 experiment-trajecten is in de loop van het experiment geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen. De resultaten van het onderzoek op de experiment-trajecten zijn gerapporteerd in het "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h" (RWS, 2011), en gepresenteerd tijdens het Nationaal Verkeerskundecongres in 2012. Zonder aanvullende maatregelen zou het eindbeeld naar verwachting leiden tot een effect van ordegrrootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet, hetgeen in lijn is met het door de SWOV veronderstelde verband tussen maximum snelheid en ongevalsrisico.

Om de dalende trend in de aantallen doden en ernstig gewonden vast te houden richting 2020, heb ik besloten tot een pakket van maatregelen voor de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. In het licht van de doelstellingen voor 2020 ga ik daarbij verder dan noodzakelijk om het effect van de snelheidsverhoging te compenseren. Overigens blijkt er op autosnelwegen geen significant verschil op te treden in risico van ernstige ongevallen tussen wegvakken met maximum snelheden van 130, 120/130, 120, 100/130 en 100 km/h (bron: Veilig over Rijkswegen 2014, mei 2016).

Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. De inrichting van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen is ruim van opzet en bevat geen kritische ontwerpelementen die moeten worden aangepakt in het kader van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h. De ontwikkeling van de verkeersveiligheidscijfers op de A2 tussen Holendrecht en Maarssen laat over de laatste 5 jaren een dalende trend zien in het risico op ernstige ongevallen.

Ontwikkeling verkeersveiligheid A2 Holendrecht-Maarssen (ernstige ongevallen per miljard voertuigkm)		
	HRR - richting Maarssen	HRL - richting Holendrecht
2010	7,3	3,7
2011	4,6	9,5
2012	nb	2,2
2013	1,7	1,7
2014	1,1	1,6

(bron: Veilig over Rijkswegen 2014)

Voor autosnelwegen lag in het jaar 2014 het landelijk gemiddelde op 2,5 ernstige ongevallen per miljard voertuigkilometers. Autosnelwegen met meer dan 3 rijstroken per rijbaan zijn met een risicocijfer van 1,8 iets veiliger. Geconcludeerd mag worden dat in 2014 het risico op een ernstig ongeval op dit deel van de A2, mét een maximumsnelheid van 130 km/h in avond en nacht tussen Vinkeveen en Maarssen, iets kleiner is dan op een vergelijkbare gemiddelde autosnelweg in Nederland.

In het geval men uit de richting A2 Amsterdam komt dient men bij de aansluiting Abcoude 3 rijstroken over te steken, vanaf de A9 Gaasperdammerweg is dat 1 rijstrook. Komende vanaf de A2 heeft men 2,1 km lengte om de benodigde

rijstrookwisselingen uit te voeren; vanaf de A9 is dat nog aanzienlijk meer. Dit is ruim voldoende weglengte om veilig de rijstroken over te steken. Er is derhalve geen sprake van een verkeersonveilige verkeerssituatie.

Er moet in alle gevallen worden voldaan aan wettelijke normen voor geluid, natuur en luchtkwaliteit. De afweging met verkeersveiligheid is expliciet gemaakt in het rapport "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h" (RWS, 2011).

Door op steeds meer autosnelwegen een maximum snelheid van 130 km/h te hanteren wordt het geheel voor de weggebruiker juist overzichtelijker, omdat er minder afwijkingen zijn op de 'standaard' maximumsnelheid.

16.27 – Afweging verkeersbesluit.

Wij komen tot de conclusie dat het ontwerp-verkeersbesluit op diverse punten tekort schiet, onzorgvuldig is en dat het ontbreekt aan een goede belangenafweging. Het belang van éénduidigheid van de weggebruiker weegt wat ons betreft niet op tegen de gezondheidsbelangen van de omwonenden van de weg, de economische belangen die samenhangen met de stikstofdepositieproblematiek, de afname van de verkeersveiligheid en de noodzaak om de CO2 uitstoot te beperken.

Wij verzoeken de minister van Infrastructuur en Milieu dringend om geen definitief verkeersbesluit te nemen om op de rijksweg A2 de maximumsnelheid aan te passen naar 130 km/uur tussen 19.00 uur en 06.00 uur (volgende dag) op het traject tussen Abcoude (km 37,5) en de aansluiting Vinkeveen (km 44,0).

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Zienswijze 17

17.1 – Afweging verkeersbesluit.

Inspreker probeert steeds een stem te laten horen tegen de snelheidsverhoging op de A2. Dit is "het achtereind uit" (Westfrieze uitdrukking). Wie verstandig is, wil niet meer uitstoot uitlaatgassen, verstoekt niet 1/2 meer benzine - de herrie is groot..... Om een paar minuten tijdwinst.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

17.2 – Verkeersveiligheid.

Inspreker denkt dat er ernstiger ongelukken komen, want de automobilist van nu is erg afgeleid door alle mogelijke apparaten in zijn cabine.

Reactie 17.2

De wettelijk maximum snelheid is een bovengrens. Weggebruikers mogen langzamer rijden. Het correct gebruik van een autosnelweg met een maximum snelheid van 130 km/h is de verantwoordelijkheid van elke individuele weggebruiker.

Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalsrisico's. De inrichting van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen is ruim van opzet en bevat geen kritische ontwerpelementen die moeten worden aangepakt in het kader van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h. De ontwikkeling van de verkeersveiligheidscijfers op de A2 tussen Holendrecht en Maarssen laat over de laatste 5 jaren een dalende trend zien in het risico op ernstige ongevallen.

Ontwikkeling verkeersveiligheid A2 Holendrecht-Maarssen (ernstige ongevallen per miljard voertuigkm)		
	HRR - richting Maarssen	HRL - richting Holendrecht
2010	7,3	3,7
2011	4,6	9,5
2012	nb	2,2
2013	1,7	1,7
2014	1,1	1,6

(bron: Veilig over Rijkswegen 2014)

Voor autosnelwegen lag in het jaar 2014 het landelijk gemiddelde op 2,5 ernstige ongevallen per miljard voertuigkilometers. Autosnelwegen met meer dan 3 rijstroken per rijbaan zijn met een risicocijfer van 1,8 iets veiliger. Geconcludeerd mag worden dat in 2014 het risico op een ernstig ongeval op dit deel van de A2, mét een maximumsnelheid van 130 km/h in avond en nacht tussen Vinkeveen en Maarssen, iets kleiner is dan op een vergelijkbare gemiddelde autosnelweg in Nederland.

17.3 – Afweging verkeersbesluit.

Dus A2 130. Nee.

Reactie op deze zienswijze staat in deel A, zienswijze 1. Afweging Verkeersbesluit.

Verklarende woordenlijst

Awb	Algemene wet bestuursrecht
BABW	Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
Barro	Besluit tot wijziging algemene regels ruimtelijke ordening
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om een rechtsgeldig besluit te nemen; in het geval van dit ontwerp-verkeersbesluit is dit de minister van Infrastructuur en Milieu
CO ₂	Kooldioxide, veroorzaakt onder meer klimaatverandering
Geluidsbelasting	De berekende hoeveelheid geluid op een geluidsgevoelig object (zoals een woning of een school) zoals bedoeld in Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer
Geluidproductie	De berekende hoeveelheid geluid op een referentiepunt langs de weg zoals bedoeld in Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer
Geluidproductieplafond (gpp)	De toegestane geluidproductie op een referentiepunt zoals bedoeld in Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer
GCN	Grootschalige Concentratiekaarten Nederland. Deze kaarten geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in Nederland voor jaren in het verleden als in de toekomst.
Hoofdwegennet (HWN)	Alle rijkswegen
MER (milieueffectrapport)	Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van een voorgenomen project worden geïnventariseerd
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
NO ₂ , NO _x	Stikstofoxiden, veroorzaken onder meer verzuring
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Onderliggend weggennet (OWN)	Alle niet-rijkswegen
PAS	Programma Aanpak Stikstofdepositie
PM ₁₀	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer
PM _{2,5}	Fijn stof. Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 micrometer
Roet	Roet is samengesteld uit een groot aantal vaste organische verbindingen die ontstaan tijdens het verbrandingsproces. De roetvormige verontreiniging maakt deel uit van fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5}).
RVV 1990	Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
Wm	Wet milieubeheer
Wvw	Wegenverkeerswet
ZOAB	Zeer Open Asfalt Beton

