gemeente
Stichtse Vecht

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 140346 **F** 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl
info@stichtsevecht.nl

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de directie Participatie
Postbus 30316
2500 GH 'S-GRAVENHAGE

Afdeling
Ontwikkeling
Behandeld door
H.G. Steutel
Direct nummer
0346254823
E-mail
Hugo.steutel@stichtsevecht.nl

Datum
29 maart 2016
Onderwerp
Zienswijze ontwerp-verkeersbesluit voorgenomen snelheidsverhoging traject A2 in beide richtingen, tussen knooppunt Holendrecht en de aansluiting Vinkeveen
Bijlage(n)
n.v.t.

Ons kenmerk
Z/16/54745 - UIT/16/54859
Uw kenmerk

Bij beantwoording graag ons kenmerk en datum vermelden.

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij treft u aan de zienswijzen van de gemeente Stichtse Vecht op het ontwerp verkeersbesluit "Aanpassen van de maximumsnelheid in de avond en de nacht op de autosnelweg A2 in beide richtingen tussen het knooppunt Holendrecht en de aansluiting Vinkeveen".

Algemeen

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 delen wij uw 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 ons als gemeentelijke overheid en onze inwoners.
Tenslotte is de gemeente 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.
Wij zijn 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.

De geldende maximumsnelheid van 100 km per uur kan niet worden verhoogd met alleen een verkeersbesluit

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 van

54859_1.DOC/s1

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

december 2009 (een wegaanpassingsbesluit wordt hierna genoemd: WAB). Indien het WAB A2 Holendrecht-Maarssen niet eveneens gewijzigd wordt, ontstaat strijd met art. 3 lid 2 van het WAB A2 Holendrecht-Maarssen en zal een beroep op handhaving moeten worden gedaan. Dit voorschrift is opgenomen in verband met de geluidbelasting en uit de toelichting op het WAB A2 Holendrecht-Maarssen (blz. 41) blijkt dat het gaat om een maatregel vallende onder "garanties **minimaal** maatregelenpakket". 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.

Uit dezelfde toelichting (blz.33) blijkt overigens dat ook voor de verkeersveiligheid is uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km per uur. Aangezien volgens het bij het WAB A2 Holendrecht-Maarssen ter inzage gelegde stuk "toelichting gebruik verkeersmodellen" een maximumsnelheid van 100 km per uur tot uitgangspunt is genomen, moet er van worden uitgegaan dat ook voor het onderzoek naar de verkeersveiligheid en de externe veiligheid is uitgegaan van een maximum snelheid van 100 km per uur. Zoals hieronder verder zal worden uitgewerkt, komt de externe veiligheid in het ontwerp verkeersbesluit in het geheel niet aan de orde.

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

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).

Formele eisen verkeersbesluit

Het ontwerp verkeersbesluit voldoet niet aan de wettelijke eisen die voor een verkeersbesluit gelden.

Ingevolge artikel 1, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw) wordt in deze wet en de daarop berustende bepalingen verstaan onder wegen: alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten.
Ingevolge artikel 2, eerste lid, kunnen de krachtens deze wet vastgestelde regels strekken tot:
a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Ingevolge het tweede lid kunnen de krachtens deze wet vastgestelde regels voorts strekken tot:
a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede

54859_1.DOC/s2

gemeente
Stichtse
Vecht

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Ingevolge artikel 15, eerste lid, geschiedt de plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, krachtens een verkeersbesluit.

Ingevolge artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer vermeldt de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

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.

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

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

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

54859_1.DOC/s3

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

In het gegeven geval is de rechtszekerheid ernstig in het geding omdat het onduidelijk is of voor het weghalen van de onderborden bij de aangegeven maximumsnelheid ook een verkeersbesluit noodzakelijk is. In het RVV wordt namelijk niets geregeld voor onderborden uit deze categorie, terwijl voor andere borden (E4 t.m. E8 en E 12 en E13) expliciet is geregeld dat de onderborden met een verkeersbesluit moeten worden geplaatst. Te vrezen is dat de maximumsnelheid permanent naar 130 km per uur verhoogd zal worden als zal blijken dat de onderborden zonder meer verwijderd kunnen worden. Er is dan niet eens meer een verkeersbesluit nodig waartegen rechtsbescherming openstaat.
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.

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

Luchtkwaliteit (algemeen)
Er geldt dat vaststaat dat het NSL onvoldoende rekening houdt met de massale verhoging van de snelheid op de Nederlandse wegen zoals nu voorzien.

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.[1]

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. In de praktijk voldoen veel auto's (bij lange na) niet aan de Euro normen, terwijl hier bij de berekeningen wel vanuit wordt gegaan. Van maar een klein deel van de auto's op de weg is de uitstoot daadwerkelijk getest. Voor andere auto's wordt met de niet in de praktijk geteste schattingen gewerkt. 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. U rekent zich dan ook rijk met het nu al weggeven van de verwachte ruimte. Zeker nu het RIVM en TNO al aangeven dat de kans groot is dat er overschrijdingen zullen optreden in de toekomst, is dit een groot risico.

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. Dit geldt al helemaal omdat de bedoelde grenswaarden in de visie van de Wereldgezondheidsorganisatie onvoldoende bescherming bieden en naar beneden zouden moeten worden bijgesteld.

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

[1] Zie onder meer http://www.volkskrant.nl/wetenschap/luchtkwaliteit-in-gevaar-door-130-kilometer-per-uur~a4238729/ en http://nos.nl/artikel/2085019-kritiek-op-snelheidsverhoging-naar-130-km-u.html

54859_1.DOC/s4

gemeente
Stichtse
Vecht

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

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. In een nadere toelichting is te lezen dat op een wegtraject waar de bestaande maximumsnelheid van 100 km per uur op 1 september 2012 niet wijzigt, zoals de A2 Holendrecht -Maarssen, voor zo'n wegtraject geen nieuw verkeersbesluit hoeft te worden vastgesteld.

Luchtkwaliteit (specifiek)
De rapportages zijn niet juist om de volgende.redenen:

ISL2 rekenmethode
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.

toegepaste rekenmethode
Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het ISL2. Dit rekenmodel is gebaseerd op het VLW-model. Dit is een zogeheten klassenmodel en biedt onvoldoende nauwkeurigheid en mogelijkheden om te rekenen met dynamische snelheden. Dit lijkt wellicht niet relevant, vanwege het verschil in intensiteiten tussen de dag, avond en nacht, echter op grond van de stabiliteit is het effect op de verspreiding van luchtvervuiling in de atmosfeer significant. De atmosfeer is 's nachts meestal veel stabieler, wat betekent dat er weinig tot geen uitwisseling is tussen de verschillende luchtlagen. Fijn stof blijft dus hangen en daarbij komt dat 's nacht ozon (O_3) door NO wordt omgezet in NO_2. Dit betekent dat de concentraties luchtvervuiling 's nachts veel hoger zijn dan het ISL2 model berekent.

In combinatie met de uitkomsten van de metingen bij Overschie in Rotterdam dient te worden geconcludeerd dat ISL2 niet kan worden toegepast voor de onderbouwing van het onderhavige verkeersbesluit. 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.

effecten voor natuur in de omgeving
Een stabielere atmosfeer betekent ook meer depositie in de nacht. Gedacht kan worden aan dauwvorming en minder wind, waardoor er meer depositie plaatsvindt. Het is dus ook onzeker of voor de depositie van NO2 wel de juiste rekenmethodiek met bijbehorende deposities wordt toegepast.

effecten voor doelstellingen NSL
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.

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

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.

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 PM_{10}-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 PM_{10} 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.

Geluid

Per 12 juni 2012 zijn de geluidsproductieplafonds (gpp's) formeel ingevoerd. Een belangrijke doelstelling bij de invoering van het geluidsproductieplafond was om "werkruimte" te creëren. Hierdoor kan de beheerder verkeersgroei opvangen en krijgt deze voorbereidingstijd om maatregelen te nemen. Dit wordt ook beschreven in de nota van toelichting TK 32252 nr. 3, par 3.2.1:*"nieuwe stille technologieën moeten op termijn ertoe leiden dat het verkeer kan groeien zonder toename van geluid en moeten daarnaast leiden tot verbetering van de leefomgeving…"*.

In de Wet milieubeheer is opgenomen dat de beheerder van de weg zorgdraagt voor naleving van de geluidproductieplafonds (artikel 11.20). Hiertoe wordt jaarlijks een nalevingsverslag opgesteld. De nalevingsverslagen van 2013 en 2014 zijn momenteel beschikbaar. Naast de rekenkundige bepaling van de geluidproductie op referentiepunten vindt steekproefsgewijs meting plaats door een onafhankelijke partij ter validatie van de berekende waarden (artikel 11.22, lid 4). Hiertoe heeft het RIVM de geluidproductie op een aantal referentiepunten vastgesteld, geluidmonitor 2013 en 2014.

De hoogte van de gpp's is voor de A2 Holendrecht-Maarssen vastgesteld op basis van het WAB A2 Holendrecht-Maarssen van december 2009, zoals aangegeven in bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer. Hierin is de situatie voor 2022 berekend. Voor 2022 is ter hoogte van Stichtse Vecht uitgegaan van 229.000 mvt/etmaal, dubbellaags ZOAB en maximumsnelheid 100 km per uur. Het akoestisch onderzoek "Snelheidsverhoging A2 Holendrecht - Vinkeveen naar 130 km/uur in de avond- en nachtperiode" maakt gebruik van verkeerstellingen en de bijbehorende en verdeling van 2016, dubbellaags ZOAB en een maximumsnelheid van 100 en 130 km/u in respectievelijk de dag- en avond/nachtperiode. In 2016 bedraagt de verkeersintensiteit 170.000 mvt per etmaal.

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.

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. Wanneer de beschikbare geluidruimte 0,5 dB of minder bedraagt is er sprake van een dreigende overschrijding van het

54859_1.DOC/s6

gemeente
Stichtse
Vecht

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

geluidproductieplafond (gpp). Bij een geluidsruimte van 0,5dB of minder moet actie ondernomen worden om overschrijding van het geluidproductieplafond te voorkomen. De wegbeheerder dient dit jaarlijks, in een nalevingsverslag, te melden aan de Minister om vervolgens maatregelen in overweging te nemen om overschrijding van de toegestane geluidproductie te voorkomen.

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. Een van de eerste maatregelen die dient te worden overwogen om de geluidemissie van de A2 te reduceren betreft een bronmaatregel. Omdat dubbellaags ZOAB één van de stilste wegdektypen met een nog redelijk onderhoudsinterval betreft, is een reductie van de snelheid een reële en veel betere kosteneffectieve maatregel dan het treffen van een overdrachtsmaatregel of het aanpassen van het geluidreductieplafond met mogelijke gevelmaatregelen aan woningen. Met het verhogen van de snelheid tot 2018 en dan weer terugdraaien (winst +/- 0,5 dB) worden de omliggende bewoners onnodig twee jaar aan hogere geluidbelastingen blootgesteld. Dit schept daarnaast onduidelijkheid bij de weggebruiker wanneer de maximaal toegestane rijsnelheid terug gebracht wordt naar 100 km/u.

Mocht de wegbeheerder vast willen houden aan de snelheid van 130 km/u in de avond en nachtperiode en moeten bij het verhogen van de geluidproductieplafond maatregelen bij de woningen uitgevoerd 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.

Dit WAB is een officieel besluit waarbij de bewoners er vanuit mochten gaan dat de voorbereiding daarvan zorgvuldig was en dat de wegbeheerder zich in de uitvoering houdt aan het gestelde in dat besluit. Met het verhogen van de snelheid is er een toename van het geluid en een vermindering van de luchtkwaliteit en daardoor ook een statische toename in de ondervonden hinder en gezondheidsschade. De wegbeheerder kan dit eenvoudig voorkomen door in de avond- en nachtperiode de maximumsnelheid op 100 km/uur te houden. De gevolgen voor de geluidhinder en luchtkwaliteit waren destijds ook een overweging in het WAB waarbij ook niet de maximale snelheid van 120 km/uur is aangehouden. Van dit principe dat is vastgelegd in het WAB wordt nu zondermeer afgestapt, mede omdat de geluidproductieplafonds dit toelaten. Enige behoedzaamheid om te gaan met de geluidswerkruimte binnen de plafonds, om bijvoorbeeld een verkeersgroei op te vangen, een reparatie van het wegdek uit te voeren of een wegas enigszins te verplaatsen wordt hierbij losgelaten. Dat zet wel 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. Wij vragen de wegbeheerder om dit te verantwoorden.

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.

Nabij Breukelen, ongeveer 3 km ten zuiden van het traject Holendrecht – Vinkeveen, heeft het RIVM validatiemetingen uitgevoerd naar het vastgestelde geluidproductieplafond van de A2 ter plaatse 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 die nog beschikbaar is bij de gpp's ter plaatse. Daardoor mag aangenomen worden dat de feitelijke geluidemissie van de A2 hoger is dan de berekende emissie. Het is niet wenselijk om omwonenden aan nog hogere geluidbelastingen bloot te stellen. In het akoestisch onderzoek is *berekend* dat met de snelheidsverhoging een

54859_1.DOC/s7

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

toename van gemiddeld 0,5 dB te verwachten is op het moment dat deze van kracht wordt. Met de snelheidsverhoging zal de feitelijke geluidbelasting toenemen tot 1,0 à 1,3 dB boven het vastgestelde geluidproductieplafond.

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.

Met de gpp's wordt de geluidsituatie éénduidig vastgelegd voor een langere periode in een centraal geluidsregister. Bij het vaststellen van een gpp wordt rekening gehouden met te verwachten toekomstige ontwikkelingen, zoals enige autonome groei van verkeer. Deze systematiek is nadrukkelijk niet bedoeld om ingrijpende andere ontwikkelingen "op te vangen" en rechtsbescherming aan omwonenden te onthouden. Wat blijkt hier echter, zoals eerder bij de verhoging van de maximumsnelheid op het traject Maarssen-Vinkeveen, wordt de speelruimte in de gpp's die is bedoeld voor autonome ontwikkelingen opgevuld om de snelheid te verhogen. Er wordt feitelijk oneigenlijk gebruik gemaakt van deze nieuwe wetgeving.
Een wijziging van de toegestane rijsnelheid betreft een "reconstructie van een weg" die conform de Wet geluidhinder getoetst dient te worden. Dit is niet in het akoestisch onderzoek overwogen. Hierbij wordt conform een andere systematiek gerekend waarbij niet het jaar van de wijziging getoetst wordt aan het heersende geluidproductieplafond maar waarbij het jaar voorafgaand aan de wijziging met het toekomstig maatgevend jaar wordt vergeleken. 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. Ook hier geldt dat niet zorgvuldig is onderzocht wat de gevolgen van het besluit zijn op de geluidskwaliteit in de omgeving.

Geluidscontouren
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.

gemeente
Stichtse
Vecht

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

Natuur en agrariërs

Flora- en faunawet

Aangezien de onderzoeken naar de geluidsbelasting niet juist zijn, zijn alle overwegingen die van dit onderzoek uitgaan ook niet juist. Daarbij komt dat niet is onderzocht wat de effecten zijn van de nachtelijke verhoging van de maximumsnelheid op beschermde diersoorten die met name 's-nachts actief zijn. 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. 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.

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.

Al jaren is er in Natura 2000-gebieden een overschot aan stikstof (ammoniak en stikstofoxiden). Dit is schadelijk voor de natuur. Het belemmert ook vergunningverlening voor economische activiteiten. Daarom heeft het Rijk het initiatief genomen om deze stikstofproblemen aan te pakken.

De PAS is een totaalplan waarmee zowel ecologie als economie vooruit kunnen. De PAS verbindt maatregelen voor depositiereductie van stikstof en ecologisch herstel met het creëren van ruimte voor nieuwe economische activiteiten.

De PAS maakt inzichtelijk dat Nederland met een totaalpakket aan bestaand en aanvullend stikstofbeleid en ecologische herstelmaatregelen ervoor zorgt dat de Europese natuurdoelen worden gehaald. En binnen dat totaal aan maatregelen schept de PAS tegelijk ruimte voor nieuwe en uitbreiding van bestaande economische activiteiten. Uitvoering van de herstelmaatregelen is een wettelijke plicht voor de betrokken overheden en de PAS wordt geborgd via monitoring en bijsturing.

Individuele initiatiefnemers kunnen een beroep doen op de PAS bij hun vergunningaanvraag voor nieuwe en uitbreiding van bestaande activiteiten. De PAS levert dan de onderbouwing dat er geen natuurdoelen in gevaar komen.

Uitgangspunt voor de PAS is de politieke keuze dat normale economische ontwikkeling mogelijk moet zijn. Voor het bepalen van de depositieruimte gaat de PAS uit van een economische groei van 2,5% per jaar in combinatie met het bestaande stikstofbeleid (zogenoemde bovenraming CBS). Hierbij is rekening gehouden met de verschillen in groei tussen sectoren en tussen regio's. In dit scenario zorgt uitvoering van het bestaande stikstofbeleid voor een daling van de depositie bij bestaande activiteiten.

Tegelijk zorgt de veronderstelde economische groei in het scenario voor depositieruimte voor nieuwe of uitbreiding van bestaande economische activiteiten. Netto vertoont de depositie in dit scenario een dalende lijn. Deze benadering heeft een belangrijke betekenis: met de berekende depositieruimte in combinatie met het staande stikstofbeleid kan de economie met 2,5% per jaar groeien, zonder dat de beoogde depositiedaling in gevaar komt.

54859_1.DOC/s9

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

Maar dat is niet het enige. Bovenop het bestaande beleid voorziet de PAS in een aanvullend pakket landbouwmaatregelen waardoor de depositie nog extra daalt. De PAS bepaalt dat de helft hiervan ten goede komt aan natuur en de andere helft mag worden gebruikt voor ontwikkeling van economische activiteiten. Dit is de tweede component van de depositieruimte.

De depositieruimte is alle ruimte die beschikbaar is voor economische ontwikkelingen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen projecten en handelingen die niet toestemmingsplichtig zijn en projecten waarvoor wel een vergunning vereist is. De eerste categorie bestaat uit autonome ontwikkelingen, zoals toename van bevolking of wegverkeer, en uit projecten die maximaal 1 mol per hectare per jaar stikstofdepositie in een Natura 2000-gebied veroorzaken. Deze grenswaarde is ingesteld om de lasten voor ondernemers zoveel mogelijk te verminderen. De tweede categorie activiteiten valt uiteen in prioritaire projecten en overige projecten en handelingen. Prioritaire projecten zijn door het Rijk of de provincies aangemerkt als projecten van nationaal of provinciaal maatschappelijk belang. De verdeling van de depositieruimte over de vier delen is een bestuurlijke keuze van Rijk en provincies.

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. (http://mirt2015.mirtprojectenoverzicht.nl/). De snelheidsverhoging kan niet worden teruggevonden in de projectenlijst. (bron: http://pas.natura2000.nl/pages/verdeling-van-de-depositieruimte.aspx).

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.

Natuurgebieden

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.

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.

gemeente
Stichtse
Vecht

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

In het plangebied van dit bestemmingsplan zitten alle agrariërs op slot omdat de kritische depositiewaarde wordt overschreden. Naar hen toe is niet uit te leggen dat het gebied op slot zit, maar dat tezelfdertijd het wel mogelijk is om de maximumsnelheid op de A2 te verhogen. Wat het ontwerpbesluit wel illustreert is dat de rijksoverheid op diverse punten de provinciale en gemeentelijke overheden "op slot" zet en voor voldongen feiten stelt. Zelfs het beginsel "wie het eerst komt, die het eerst maalt" geldt hier niet, omdat de regelgeving zo in elkaar zit dat de rijksoverheid niet altijd rekening hoeft te houden met lokale activiteiten, terwijl de gemeentelijke overheden wel opdraaien voor de gevolgen.

Cumulatief effect van overlast
De in de gemeente woonachtige en werkzame bevolking ondervindt in toenemende mate overlast van meerdere bronnen die diverse vormen van hinder veroorzaken.

1. - N 201
   De capaciteit van de N201, het gedeelte tussen de A2 en de aansluiting met de N402, heeft zijn grenzen bereikt. Dit leidt tot dagelijkse files en overlast voor met name de kernen Loenersloot, Loenen en Vreeland. 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. Deze capaciteitsvergroting leidt tot extra verkeer en overlast, met name voor de kern Loenersloot. Deze kern wordt ook al zwaar belast door het verkeer op de A2, de spoorweg Utrecht - Amsterdam en het Amsterdam-Rijnkanaal.

2. - Aanvliegroute Schiphol
   De gemeente heeft zitting in de CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol), het overlegorgaan waarin de overlast van Schiphol wordt besproken. Binnen het traject van het zogeheten Aldersakkoord werken sectorpartijen samen met de omgeving maatregelen voor hinderbeperking uit. Hierbij wordt met name gekeken naar aanpassing van de (aanvlieg- en vertrek)routes van en naar vliegveld Schiphol. Zo wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheden van het aanpassen of bundelen van de routes bij Aalsmeer/Uithoorn en Amstelveen. Deze maatregel staat bekend als "route-experiment Aalsmeerbaan".
   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. Deze negatieve effecten in de vorm van extra geluidoverlast worden inderdaad aangetoond in de eerste onderzoeksresultaten die in juni 2012 zijn gepresenteerd.

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. Binnen het Programma Hoogfrequent Spoor is het aantal treinen op deze lijn opgehoogd naar 6 intercity's en 6 sprinters per uur per richting. Ook na de nieuwe routering van het goederenvervoer (ingebruikname van de Hanzelijn en verdere

54859_1.DOC/s11

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

uitbouw van de Betuwelijn) wordt, met name in de nabijheid van station Breukelen, niet voldaan aan BasisNet Spoor.

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 Maarssenbroek in 2011 toch weer op de schop. De hoogspanningsdraden bleken (geheel onvoorzien) bij bepaalde windsnelheden een hinderlijke fluittoon te produceren. In 2011 zijn deze in 2009 aangebrachte hoogspanningsdraden daarom door een ander type vervangen, waarmee de problemen zijn opgelost. Een project met veel politieke en maatschappelijke gevoeligheden. Hieraan voorafgaand hebben de inwoners van Maarssenbroek jarenlang (tevergeefs) te hoop gelopen tegen de lijnverzwaring en gepleit voor ondergrondse bekabeling.
   Met de 380 kV hoogspanningsleiding wordt de gemeente nu geconfronteerd met de noodzaak tot plaatsing van een hoogspanningsstation. Hiervoor is een locatie in Kortrijk in de nabijheid van de A2 in beeld. Ook dit brengt maatschappelijke en politieke onrust en zorg teweeg.

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 gevold van de A2 en de NRU).
   Het plan van de gemeente Utrecht om meer verkeer via de rondwegen te leiden om daarmee de Centrum-as te ontlasten (Benuttingsmaatregelen Utrecht-West) leidt tot nog meer verkeer op de N230 en daarmee tot nog meer overlast. De grote zorg van de gemeente is dat verkeerstoename op de N230 leidt tot congestie op de aansluitende wegen, met als indirect gevolg toename van het sluipverkeer via o.a. de N402 (Rijksstraatweg).

In het licht van het voornemen om de maximumsnelheid op de A2 te verhogen wordt de vorenstaande 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. Het vormt een bron van geluidhinder, schadelijke stoffen, externe veiligheid, visuele vervuiling en stralingshinder. Dit vraagt om beleid op het terugdringen van deze overlast in plaats van het verder opvoeren ervan.

Negatieve gevolgen ruimtelijke plannen
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 onverkoopbaar naar burgers toe dat de gemeente hiermee moet rekenen, omdat de huidige maximum snelheid 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.

gemeente
Stichtse Vecht

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

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 vervoersbesluiten wordt volgens de uitleg in de circulaire ook verstaan 'verkeersbesluiten', zoals de dynamische snelheid op de rijksweg A2. Het ontwerpbesluit is door het ontbreken van onderzoek én motivering op het gebied van externe veiligheid onvoldoende zorgvuldig voorbereid en gebrekkig gemotiveerd.

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.

Klimaatdoelstellingen
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.
Dit is contraproductief voor het halen van de CO2-doelstellingen. Het dagblad Trouw heeft op 20 september geschreven dat op basis van CBS-cijfers blijkt dat Nederland de doelstellingen met het huidige beleid niet gaat halen.
(zie: http://www.trouw.nl/tr/nl/4332/Groen/article/detail/3319426/2012/09/20/Nederland-zal-klimaatdoelen-niet-halen.dhtml).

Effecten op de 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.

luchtverontreiniging
Uitgebreid onderzoek laat zien dat luchtverontreiniging bij mensen tot gezondheidsklachten leidt. De stoffen waarmee de lucht vervuild is worden ingeademd en komen zo in de luchtwegen en longen

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

terecht. Klachten kunnen variëren van luchtwegklachten tot hart- en vaataandoeningen. Blijvende gezondheidseffecten kunnen worden veroorzaakt door het jarenlang inademen van relatief lage concentraties van vervuilende stoffen.
Niet iedereen is even gevoelig voor de effecten van luchtverontreiniging. Vooral oudere mensen, kinderen en mensen met een hartziekte of longaandoening zijn extra gevoelig voor vervuilende stoffen in de lucht en krijgen sneller gezondheidsklachten.
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.
De snelheidsverhoging op het traject heeft een onnodige verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg die weldegelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit langs het tracé. Ook achtergrondconcentraties stijgen en benadelen een grote groep mensen.
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.

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 geluidniveaus 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. Het invoeren van dynamische snelheidsverhoging zorgt voor hogere geluidsniveaus, maar ook tot onregelmatigheid in geluidsniveaus. Zeker 's nachts zorgt dit voor extra hinder en slaapverstoring. Het geluidsniveau langs het tracé neemt toe door de dynamische snelheidsverhoging. Het gevolg is de toename van gezondheidsklachten door hinder en slaapverstoring, omdat de snelheid juist in de nachtperiode wordt verhoogd.
Goede nachtrust is van wezenlijk belang voor de gezondheid van de mens. Om die reden wordt ondermeer in Duitsland gedurende de avond en nacht de maximumsnelheid op snelwegen langs woongebieden verlaagd (Lärmschutz). Dit staat haaks op hetgeen in het ontwerp wordt bewerkstelligd om juist in de nacht de snelheid te verhogen.

Conclusie
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.

gemeente
Stichtse Vecht

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht
namens hen,

P.V. Koster
Teamleider Ruimtelijke Ontwikkeling

54859_1.DOC/s15