



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht - Maarssen

Aanleg van een extra rijstrook tussen knooppunt Holendrecht
en de aansluiting Maarssen

Datum	december 2009
Status	definitief

Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht - Maarsse

Aanleg van een extra rijstrook tussen knooppunt Holendrecht
en de aansluiting Maarsse

Datum	december 2009
Status	Definitief

Colofon

Uitgave	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Utrecht
Bezoekadres	Griffioenlaan 2 Utrecht
Postadres	Postbus 24094 3502 MB Utrecht
Telefoon	088-797 3111
Foto's figuren	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Redactie	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Utrecht
Oplage	25 exemplaren
Eerste druk	december 2009

Met uitzondering van de kaartbijlagen (zie hoofdstuk 2) kunnen aan de figuren, kaarten en illustraties in dit besluit géén rechten worden ontleend.

Inhoud

Colofon 5

Inhoud 7

1 BESLUIT 11

2 KAARTEN 22

3 TOELICHTING 23

1 Inleiding 24

1.1 Aanleiding tot het project 24

1.2 Historie van het project 25

1.3 Wijzigingen in de besluitvormingsprocedure en actualiteit van de TN/MER. 26

1.4 Leeswijzer toelichting 26

2 Uitgangspunten en beschrijving van de infrastructurele maatregelen 27

2.1 Verkeersprognoses 27

2.2 Ontwerp 29

2.3 Beschrijving van de infrastructurele maatregelen 29

2.3.1 Huidige situatie: ontwerp 2x4 29

2.3.2 Beschrijving van de wegaanpassing 29

2.3.3 Verkeersveiligheid 32

3 Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid 34

3.1 Geluidhinder 34

3.1.1 Inleiding 34

3.1.2 Wet geluidhinder 34

3.1.3 Hogere grenswaarde 37

3.1.4 Normstelling en de relatie met het CAU-besluit 1995 38

3.2 Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek 41

3.2.1 Resultaten akoestisch onderzoek 43

3.2.2 Geluidsreducerende maatregelen: wegdek 44

3.2.3 Geluidsreducerende maatregelen: snelheid 45

3.2.4 Geluidsreducerende maatregelen: geluidschermen 45

3.2.5 Hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting 45

3.3 Luchtkwaliteit 46

3.4 Externe Veiligheid 47

3.4.1 Inleiding 47

3.4.2 Beleid en regelgeving 47

3.4.3 Criteria 47

3.4.4 Onderzoek en effecten 47

3.4.5 Maatregelen 48

4 Natuur en Landschap 49

4.1 Compensatie 49

4.2 Natuurvriendelijke oever Nigtevecht. 49

- 4.3 Gebiedsbescherming Natura 2000, EHS en beschermde natuurmonumenten 49
- 4.4 Soortenbescherming 52
- 4.5 Aantasting landschapsstrook 53
- 4.6 Archeologie en Cultuurhistorie 54
- 4.7 Bodem en water 54

5 Zienswijzen op het Ontwerp-wegaanpassingsbesluit 55

6 Wijzigingen in het wegaanpassingsbesluit 56

- 6.1 Wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. 56
- 6.2 Wijzigingen op eigen initiatief van het bevoegd gezag. 56

7 Verdere procedure 57

- 7.1 Wegaanpassingsbesluit 57
- 7.2 Uitvoeringsbesluiten 57

8 Beroep 58

9 Rechtsgevolgen wegaanpassingsbesluit 59

- 9.1 Bestemmingsplan 59
- 9.2 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling 59
- 9.3 Grondverwerving en onteigening 60
- 9.4 Schadevergoeding 60
 - 9.4.1 Nadeelcompensatieregeling 60
 - 9.4.2 Bouw- en gewassenschade 60

4 BIJLAGEN 61

- Lijst van afkortingen 62

1 BESLUIT

Aanhef

Hierbij stel ik, op basis van artikel 9, eerste lid, van de Spoorwet wegverbreding, het wegaanpassingsbesluit vast betreffende de aanpassing van de A2 Holendrecht – Maarssen (van km 34.35 (oostbaan) / 34.55 (westbaan) bij Holendrecht tot km 56.6 bij Maarssen). De aanpassing ziet op de uitbreiding van de autosnelweg A2 met een extra rijstrook aan weerszijden op het traject Holendrecht – Maarssen. Het betreft het project onder nummer 14a van Bijlage A. Wegaanpassingsprojecten van structurele aard behorende bij de Spoorwet wegverbreding.

Dit wegaanpassingsbesluit bestaat uit: de besluittekst (1) en de overzichts- en detailkaarten (2) en voorziet in de daarvoor noodzakelijke maatregelen. Het besluit gaat vergezeld van een toelichting (3) en bijlagen (4) die geen deel uitmaken van dit besluit (1).

Artikel 1 _____ Aanpassingsmaatregelen

1. Op het wegvak A2 Holendrecht – Maarssen tussen km 34.35 op de oostbaan en 34.55 op de westbaan tot aan km 56.6 bij Maarssen wordt een extra rijstrook toegevoegd in de middenberm.
2. De rijstroken op het trajectdeel knooppunt Holendrecht en de aansluiting Abcoude worden aan weerszijden heringedeeld.
3. Alle aanpassingsmaatregelen vinden plaats op rijkseigendom. De aanpassingsmaatregelen zijn aangegeven op de kaartbijlagen (2). Voor het aanleggen van de uitbreiding wordt gebruik gemaakt van de overbreedte die voor de fasering van de 2x4 noodzakelijk is. De zandlichamen van beide rijbanen zijn breed genoeg om de extra rijstrook inclusief een extra onderhoudsstrook te kunnen bevatten.

Artikel 2 _____ Bijkomende infrastructurale maatregelen

Ter hoogte van km 53.6 bij Maarssen wordt een fietsbrug aangelegd, die een verbinding maakt tussen Maarssen en het recreatiegebied Haarzuilens.

Artikel 3 _____ Geluidmaatregelen

De volgende maatregelen zijn benoemd om de geluidoverlast te verminderen:

1. Op alle doorgaande rijbanen en op de belangrijkste verbindingswegen in de knooppunten Holendrecht-Noord en Holendrecht-Zuid wordt een geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags ZOAB aangebracht.

2. De maximumsnelheid wordt op het gehele traject Holendrecht – Maarssen vastgesteld op 100 km/uur.
3. Bij Abcoude wordt een extra geluidscherm van 150 meter geplaatst aan de oostzijde van de weg van km 37.614 tot km 37.764 van 6 meter hoog.

Bij vaststelling van het wegaanpassingsbesluit worden conform de artikelen 87f en 87g van de Wet geluidhinder de hogere waarden voor de geluidgevoelige bestemmingen vastgesteld, zoals vermeld in de tabellen 1 t/m 5. Het betreft bestemmingen in de gemeenten Amsterdam, Ouder-Amstel, Abcoude, De Ronde Venen en Breukelen. Na vaststellen van deze hogere waarden zal voor deze woningen nog onderzocht worden of de bestaande gevelisolatie voldoende is en of gevelmaatregelen noodzakelijk zijn.

Hogere waarden (Hgw) die in de tabellen 1 t/m 5 zijn gemarkeerd met een * betreffen hogere waarden die lager zijn dan in de eerdere procedure vastgestelde hogere waarden.

Tabel 1 Vastgestelde hogere waarden gemeente Amsterdam

Adres	Postcode	Plaats	Hoogte	Gevel	Vastgesteld		
					Hgw (Lden)	Art. Wgh	Binnen-waarde
Hogendijk 7	1105AC	Amsterdam	1,5	O	55	87f	43
Holendrechteweg 66	1105AE	Amsterdam	1,5	O	54	87f	33
Holendrechteweg 66	1105AE	Amsterdam	4,5	O	55	87f	33
Holendrechteweg 66A	1105AE	Amsterdam	1,5	O	54	87f	33
Holendrechteweg 66A	1105AE	Amsterdam	4,5	O	55	87f	33
Holendrechteweg 68	1105AE	Amsterdam	1,5	O	54	87f	33
Holendrechteweg 68	1105AE	Amsterdam	4,5	O	55	87f	33

Tabel 2 Vastgestelde hogere waarden gemeente Ouder-Amstel

Adres	Postcode	Plaats	Hoogte	Gevel	Vastgesteld		
					Hgw (Lden)	Art. Wgh	Binnen-waarde
Middenweg 3A	1191LG	Ouderkerk a/d Amstel	5,0	O	61	87g lid 4	43
Amstelweg 1A	1191LJ	Ouderkerk a/d Amstel	5,0	O	51	87f	33

Tabel 3 Vastgestelde hogere waarden gemeente Abcoude

Adres	Postcode	Plaats	Hoogte	Gevel	Vastgesteld		
					Hgw (Lden)	Art. Wgh	Binnen-waarde
Dominee Bleekerhof 1	1391BH	Abcoude	1,8	W	54	87f	43
Dominee Bleekerhof 2	1391BK	Abcoude	1,8	W	54	87f	43
Dominee Bleekerhof 2	1391BK	Abcoude	4,5	W	53*	87f	43
Dominee Bleekerhof 4	1391BK	Abcoude	1,8	W	54	87f	43

Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht - Maarsse

Dominee Bleekerhof 4	1391BK	Abcoude	4,5	W	53*	87f	43
Dominee Bleekerhof 6	1391BK	Abcoude	1,8	W	54	87f	43
Dominee Bleekerhof 6	1391BK	Abcoude	4,5	W	53*	87f	43
Dominee Bleekerhof 8	1391BK	Abcoude	1,8	W	54	87f	43
Dominee Bleekerhof 8	1391BK	Abcoude	4,5	W	53*	87f	43
Dominee Bleekerhof 10	1391BK	Abcoude	1,8	W	54	87f	43
Dominee Bleekerhof 10	1391BK	Abcoude	4,5	W	53*	87f	43
Dominee Bleekerhof 11	1391BH	Abcoude	1,8	Z	53	87f	43
Dominee Bleekerhof 12	1391BK	Abcoude	4,5	W	53*	87f	43
Dominee Bleekerhof 14	1391BK	Abcoude	4,5	W	53*	87f	43
Dominee Bleekerhof 21	1391BH	Abcoude	1,8	W	53	87f	43
Dominee Bleekerhof 25	1391BH	Abcoude	1,8	W	53	87f	43
Dominee Bleekerhof 27	1391BH	Abcoude	1,8	W	53	87f	43
Dominee Bleekerhof 47	1391BJ	Abcoude	4,5	W	53*	87f	43
Dominee Bleekerhof 51	1391BJ	Abcoude	4,5	W	53*	87f	43
Dominee Bleekerhof 53	1391BJ	Abcoude	4,5	W	53*	87f	43
Dominee Bleekerhof 55	1391BJ	Abcoude	4,5	W	53*	87f	43
Elzenbosch 1	1391RS	Abcoude	1,8	W	51*	87f	33
Elzenbosch 2	1391RS	Abcoude	1,8	W	52*	87f	33
Elzenbosch 4	1391RS	Abcoude	1,8	W	50*	87f	33
Elzenbosch 6	1391RS	Abcoude	1,8	W	51*	87f	33
Kuyerpap 16	1391RT	Abcoude	7,5	N	51	87f	33
Kuyerpap 17	1391RT	Abcoude	7,5	N	51	87f	33
Kuyerpap 18	1391RT	Abcoude	7,5	N	51	87f	33
Kuyerpap 19	1391RT	Abcoude	7,5	N	51	87f	33
Kuyerpap 20	1391RT	Abcoude	7,5	N	51	87f	33
Kuyerpap 21	1391RT	Abcoude	7,5	N	52	87f	33
Molenwetering 1	1391RR	Abcoude	1,8	W	53	87f	33
Molenwetering 1	1391RR	Abcoude	7,5	W	52*	87f	33
Molenwetering 2	1391RR	Abcoude	7,5	W	52*	87f	33
Molenwetering 3	1391RR	Abcoude	7,5	W	52*	87f	33
Molenwetering 4	1391RR	Abcoude	7,5	W	52*	87f	33
Molenwetering 5	1391RR	Abcoude	1,8	W	53	87f	33
Molenwetering 5	1391RR	Abcoude	4,5	W	53*	87f	33
Molenwetering 5	1391RR	Abcoude	7,5	W	52*	87f	33
Molenwetering 6	1391RR	Abcoude	1,8	W	53	87f	33
Molenwetering 6	1391RR	Abcoude	4,5	W	53	87f	33
Molenwetering 7	1391RR	Abcoude	1,8	W	53	87f	33
Molenwetering 7	1391RR	Abcoude	4,5	W	53	87f	33
Molenwetering 8	1391RR	Abcoude	4,5	W	54	87f	33
Molenwetering 10	1391RR	Abcoude	4,5	W	52	87f	33
Molenwetering 11	1391RR	Abcoude	1,5	W	51	87f	33

Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht - Maarsse

Papehof 37	1391BE	Abcoude	1,8	W	52	87f	43
Papehof 37	1391BE	Abcoude	4,5	W	52	87f	43
Papehof 37	1391BE	Abcoude	7,5	W	53	87f	43
Papehof 39	1391BE	Abcoude	1,8	W	52	87f	43
Papehof 39	1391BE	Abcoude	4,5	W	52	87f	43
Papehof 39	1391BE	Abcoude	7,5	W	53	87f	43
Papehof 41	1391BE	Abcoude	1,8	W	52	87f	43
Papehof 41	1391BE	Abcoude	4,5	W	53	87f	43
Papehof 43	1391BE	Abcoude	1,8	W	52	87f	43
Papehof 43	1391BE	Abcoude	4,5	W	53	87f	43
Papehof 45	1391BE	Abcoude	1,8	W	52	87f	43
Papehof 45	1391BE	Abcoude	4,5	W	53	87f	43
Papehof 47	1391BE	Abcoude	1,8	W	52	87f	43
Papehof 47	1391BE	Abcoude	4,5	W	53	87f	43
Peppinghof 1	1391BA	Abcoude	7,5	Z	52*	87f	43
Peppinghof 9	1391BA	Abcoude	1,8	W	52	87f	43
Peppinghof 9	1391BA	Abcoude	4,5	W	53	87f	43
Peppinghof 13	1391BA	Abcoude	1,8	W	52	87f	43
Peppinghof 13	1391BA	Abcoude	4,5	W	53	87f	43
Peppinghof 15	1391BA	Abcoude	1,8	W	52	87f	43
Peppinghof 15	1391BA	Abcoude	4,5	W	53	87f	43
Peppinghof 17	1391BA	Abcoude	4,5	W	52	87f	43
Peppinghof 19	1391BA	Abcoude	4,5	W	52	87f	43
Stigterhof 6	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 7	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 8	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 9	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 10	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 11	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 12	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 13	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 14	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 17	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 18	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 19	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 20	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 21	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 22	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 23	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Stigterhof 23A	1391JC	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Van Voorthuysenhof 2	1391JR	Abcoude	7,5	ZW	49*	87f	33
Van Voorthuysenhof 4	1391JR	Abcoude	7,5	ZW	49*	87f	33

Van Voorthuijsenhof 6	1391JR	Abcoude	7,5	ZW	49*	87f	33
Van Voorthuijsenhof 8	1391JR	Abcoude	7,5	ZW	49*	87f	33
Van Voorthuijsenhof 41	1391JX	Abcoude	7,5	Z	50	87f	33
Van Voorthuijsenhof 42	1391JX	Abcoude	7,5	Z	50	87f	33
Van Voorthuijsenhof 43	1391JX	Abcoude	7,5	Z	50	87f	33
Zorgvrij 18	1391RM	Abcoude	4,5	NW	49*	87f	33
Zuster Claassenhof 16	1391BN	Abcoude	1,8	W	54	87f	43
Zuster Claassenhof 23	1391BL	Abcoude	1,8	W	54	87f	43
Zuster Claassenhof 29	1391BM	Abcoude	1,8	W	54	87f	43
Zuster Claassenhof 39	1391BM	Abcoude	1,8	W	54	87f	43
Bp Winkelbuurt 101	1391--	Abcoude	7,5	W	53	87f	33
Bp Winkelbuurt 205	1391--	Abcoude	4,5	N	49	87f	33
Bp Winkelbuurt 219	1391--	Abcoude	7,5	ZW	50	87f	33
Bp Winkelbuurt 320	1391--	Abcoude	1,5	ZW	49	87f	33
Bp Winkelbuurt 326	1391--	Abcoude	1,5	ZW	49	87f	33
Bp Winkelbuurt 327	1391--	Abcoude	1,5	ZW	49	87f	33
Bp Winkelbuurt 336	1391--	Abcoude	1,5	ZW	49	87f	33
Bp Winkelbuurt 336	1391--	Abcoude	4,5	ZW	51	87f	33
Bp Winkelbuurt 340	1391--	Abcoude	1,5	ZW	49	87f	33
Bp Winkelbuurt 438	1391--	Abcoude	4,5	Z	49	87f	33
Voetangelweg 4	1391HJ	Abcoude	1,8	O	52	87f	33
Voetangelweg 4	1391HJ	Abcoude	4,5	O	53	87f	33
Voetangelweg 5	1391HJ	Abcoude	1,8	O	50	87f	33
Voetangelweg 5	1391HJ	Abcoude	4,5	O	52	87f	33

Tabel 4 Vastgestelde hogere waarden gemeente De Ronde Venen

Adres	Postcode	Plaats	Hoogte	Gevel	Vastgesteld		
					Hgw (Lden)	Art. Wgh	Binnenwaarde
Baambrugse Zuwe 179	3645AG	Vinkeveen	3,0	O	51	87g lid 3	43
Baambrugse Zuwe 236	3645AM	Vinkeveen	1,8	NO	50	87g lid 3	43
Baambrugse Zuwe 236	3645AM	Vinkeveen	5,4	NO	53	87g lid 3	43
Groenlandsekade 11	3645BA	Vinkeveen	3,0	O	55	87g lid 3	43
Groenlandsekade 15	3645BA	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Groenlandsekade 15	3645BA	Vinkeveen	5,4	O	54	87g lid 3	43
Groenlandsekade 17	3645BA	Vinkeveen	1,8	O	53	87g lid 3	43
Groenlandsekade 17	3645BA	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Groenlandsekade 19	3645BA	Vinkeveen	1,8	O	50	87g lid 3	43
Groenlandsekade 19	3645BA	Vinkeveen	5,4	O	53	87g lid 3	43
Groenlandsekade 21	3645BA	Vinkeveen	3,0	O	49	87g lid 3	43

Groenlandsekade 25	3645BA	Vinkeveen	4,5	O	51	87g lid 3	43
Groenlandsekade 27	3645BA	Vinkeveen	1,8	O	51	87g lid 3	43
Groenlandsekade 27	3645BA	Vinkeveen	5,4	O	53	87g lid 3	43
Groenlandsekade 29	3645BA	Vinkeveen	1,8	O	50	87g lid 3	43
Groenlandsekade 29	3645BA	Vinkeveen	5,4	O	53	87g lid 3	43
Groenlandsekade 31	3645BA	Vinkeveen	6,0	O	53	87g lid 3	43
Groenlandsekade 31A	3645BA	Vinkeveen	1,8	O	50	87g lid 3	43
Groenlandsekade 31A	3645BA	Vinkeveen	5,4	O	53	87g lid 3	43
Groenlandsekade 35	3645BA	Vinkeveen	1,8	O	49	87g lid 3	43
Groenlandsekade 35	3645BA	Vinkeveen	4,5	O	52	87g lid 3	43
Groenlandsekade 35A	3645BA	Vinkeveen	1,8	O	49	87g lid 3	43
Groenlandsekade 35A	3645BA	Vinkeveen	4,5	O	52	87g lid 3	43
Groenlandsekade 37	3645BA	Vinkeveen	1,8	O	51	87g lid 3	43
Groenlandsekade 37	3645BA	Vinkeveen	4,5	O	53	87g lid 3	43
Groenlandsekade 41	3645BB	Vinkeveen	3,0	O	50	87g lid 3	43
Groenlandsekade 43	3645BB	Vinkeveen	1,8	O	51	87g lid 3	43
Groenlandsekade 43	3645BB	Vinkeveen	5,4	O	54	87g lid 3	43
Groenlandsekade 47	3645BB	Vinkeveen	1,8	NO	51	87g lid 3	43
Groenlandsekade 47	3645BB	Vinkeveen	5,4	NO	54	87g lid 3	43
Groenlandsekade 49	3645BB	Vinkeveen	1,8	NO	51	87g lid 3	43
Groenlandsekade 49	3645BB	Vinkeveen	5,4	NO	54	87g lid 3	43
Groenlandsekade 51	3645BB	Vinkeveen	1,8	NO	50	87g lid 3	43
Groenlandsekade 51	3645BB	Vinkeveen	5,4	NO	54	87g lid 3	43
Groenlandsekade 53	3645BB	Vinkeveen	1,8	O	51	87g lid 3	43
Groenlandsekade 53	3645BB	Vinkeveen	5,4	O	54	87g lid 3	43
Groenlandsekade 61	3645BB	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Groenlandsekade 61	3645BB	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Groenlandsekade 63	3645BB	Vinkeveen	1,8	O	51	87g lid 3	43
Groenlandsekade 63	3645BB	Vinkeveen	5,4	O	54	87g lid 3	43
Groenlandsekade 65	3645BB	Vinkeveen	1,8	NO	52	87g lid 3	43
Groenlandsekade 65	3645BB	Vinkeveen	5,4	NO	56	87g lid 3	43
Groenlandsekade 67	3645BB	Vinkeveen	1,8	NO	52	87g lid 3	43
Groenlandsekade 67	3645BB	Vinkeveen	5,4	NO	56	87g lid 3	43
Groenlandsekade 73	3645BB	Vinkeveen	1,8	O	51	87g lid 3	43
Groenlandsekade 73	3645BB	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Groenlandsekade 77	3645BB	Vinkeveen	3,0	NO	54	87g lid 3	43
Groenlandsekade 83	3645BC	Vinkeveen	1,8	NO	53	87g lid 3	43
Groenlandsekade 83	3645BC	Vinkeveen	5,4	NO	56	87g lid 3	43
Groenlandsekade 85A	3645BC	Vinkeveen	1,8	NO	51	87g lid 3	43
Groenlandsekade 85A	3645BC	Vinkeveen	5,4	NO	56	87g lid 3	43
Groenlandsekade 87	3645BC	Vinkeveen	1,8	NO	51	87g lid 3	43
Groenlandsekade 87	3645BC	Vinkeveen	5,4	NO	55	87g lid 3	43
Groenlandsekade 89	3645BC	Vinkeveen	1,8	NO	50	87g lid 3	43
Groenlandsekade 89	3645BC	Vinkeveen	5,4	NO	55	87g lid 3	43
Groenlandsekade 89A	3645BC	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Groenlandsekade 89A	3645BC	Vinkeveen	5,4	O	56	87g lid 3	43
Groenlandsekade 93A	3645BC	Vinkeveen	3,0	O	53	87g lid 3	43

Groenlandsekade 105A	3645BC	Vinkeveen	1,8	O	53	87g lid 3	43
Groenlandsekade 105A	3645BC	Vinkeveen	5,4	O	56	87g lid 3	43
Groenlandsekade 107	3645BC	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Groenlandsekade 107	3645BC	Vinkeveen	4,5	O	54	87g lid 3	43
Groenlandsekade 111	3645BC	Vinkeveen	1,8	NO	52	87g lid 3	43
Groenlandsekade 111	3645BC	Vinkeveen	5,4	NO	55	87g lid 3	43
Molenkade 1	3645AX	Vinkeveen	1,8	NO	53	87g lid 3	43
Molenkade 1	3645AX	Vinkeveen	5,4	NO	54	87g lid 3	43
Plaswijk 19	3645AS	Vinkeveen	4,5	O	53	87g lid 3	43
Plaswijk 22	3645AV	Vinkeveen	4,5	O	52	87g lid 3	43
Plaswijk 24	3645AV	Vinkeveen	5,4	O	53	87g lid 3	43
Plaswijk 25	3645AS	Vinkeveen	4,5	O	52	87g lid 3	43
Plaswijk 27	3645AS	Vinkeveen	4,5	O	50	87g lid 3	43
Plaswijk 30	3645AV	Vinkeveen	1,8	O	50	87g lid 3	43
Plaswijk 30	3645AV	Vinkeveen	4,5	O	53	87g lid 3	43
Plaswijk 31	3645AV	Vinkeveen	1,8	O	50	87g lid 3	43
Plaswijk 31	3645AV	Vinkeveen	4,5	O	53	87g lid 3	43
Plaswijk 33	3645AS	Vinkeveen	1,8	O	49	87g lid 3	43
Plaswijk 33	3645AS	Vinkeveen	4,5	O	52	87g lid 3	43
Plaswijk 54	3645AW	Vinkeveen	4,5	O	52	87g lid 3	43
Plaswijk 60	3645AW	Vinkeveen	4,5	O	52	87g lid 3	43
Plaswijk 63	3645AT	Vinkeveen	1,8	O	49	87g lid 3	43
Plaswijk 63	3645AT	Vinkeveen	4,5	O	53	87g lid 3	43
Plaswijk 64	3645AW	Vinkeveen	1,8	O	49	87g lid 3	43
Plaswijk 64	3645AW	Vinkeveen	4,5	O	53	87g lid 3	43
Plaswijk 65	3645AT	Vinkeveen	1,8	O	51	87g lid 3	43
Plaswijk 65	3645AT	Vinkeveen	4,5	O	53	87g lid 3	43
Plaswijk 72	3645AW	Vinkeveen	1,8	O	51	87g lid 3	43
Plaswijk 72	3645AW	Vinkeveen	4,5	O	53	87g lid 3	43
Plaswijk 73	3645AT	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Plaswijk 73	3645AT	Vinkeveen	4,5	O	54	87g lid 3	43
Vinkenkade 1	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 1	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 1	3645AN	Vinkeveen	8,4	O	58	87g lid 3	43
Vinkenkade 1A	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 1A	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	56	87g lid 3	43
Vinkenkade 1B	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 1B	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 5	3645AN	Vinkeveen	1,8	NO	51	87g lid 3	43
Vinkenkade 5	3645AN	Vinkeveen	5,4	NO	54	87g lid 3	43
Vinkenkade 7	3645AN	Vinkeveen	1,8	NO	51	87g lid 3	43
Vinkenkade 7	3645AN	Vinkeveen	5,4	NO	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 9	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	53	87g lid 3	43
Vinkenkade 9	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	56	87g lid 3	43
Vinkenkade 5A	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43

Vinkenkade 5A	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	56	87g lid 3	43
Vinkenkade 5B	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 5B	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 11	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 11	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 11A	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 11A	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 13	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	49	87g lid 3	43
Vinkenkade 13	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	53	87g lid 3	43
Vinkenkade 15	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 15	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 17	3645AN	Vinkeveen	1,8	NO	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 17	3645AN	Vinkeveen	5,4	NO	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 19	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 19	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 21	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 21	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 23	3645AN	Vinkeveen	1,8	O	50	87g lid 3	43
Vinkenkade 23	3645AN	Vinkeveen	5,4	O	54	87g lid 3	43
Vinkenkade 29	3645AN	Vinkeveen	1,8	NO	51	87g lid 3	43
Vinkenkade 29	3645AN	Vinkeveen	5,4	NO	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 33	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 33	3645AP	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 35	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	53	87g lid 3	43
Vinkenkade 35	3645AP	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 37	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	53	87g lid 3	43
Vinkenkade 37	3645AP	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 47	3645AP	Vinkeveen	1,8	NO	50	87g lid 3	43
Vinkenkade 47	3645AP	Vinkeveen	5,4	NO	53	87g lid 3	43
Vinkenkade 49	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 49	3645AP	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 51	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 51	3645AP	Vinkeveen	4,5	O	54	87g lid 3	43
Vinkenkade 55	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 55	3645AP	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 57	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 57	3645AP	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 59	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 59	3645AP	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 61	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 61	3645AP	Vinkeveen	5,4	O	54	87g lid 3	43
Vinkenkade 63	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 63	3645AP	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 65	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 65	3645AP	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43
Vinkenkade 67	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	52	87g lid 3	43
Vinkenkade 67	3645AP	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43

Vinkenkade 71	3645AP	Vinkeveen	1,8	O	53	87g lid 3	43
Vinkenkade 71	3645AP	Vinkeveen	5,4	O	55	87g lid 3	43

Tabel 5 Vastgestelde hogere waarden gemeente Breukelen

Adres	Postcode	Plaats	Hoogte	Gevel	Vastgesteld		
					Hgw (Lden)	Art. Wgh	Binnenwaarde
Julianalaan 20	3626AM	Breukelen	4,5	O	50	87f	33
Van Renessestraat 1	3626BA	Nieuwer ter Aa	1,8	NO	54*	87f	33
Van Renessestraat 1	3626BA	Nieuwer ter Aa	4,5	NO	55*	87f	33
Van Renessestraat 1	3626BA	Nieuwer ter Aa	7,5	NO	56*	87f	33
Van Renessestraat 2	3626BA	Nieuwer ter Aa	1,8	NO	54*	87f	33
Van Renessestraat 2	3626BA	Nieuwer ter Aa	4,5	NO	55*	87f	33
Van Renessestraat 2	3626BA	Nieuwer ter Aa	7,5	NO	56*	87f	33
Van Renessestraat 3	3626BA	Nieuwer ter Aa	1,8	NO	54*	87f	33
Van Renessestraat 3	3626BA	Nieuwer ter Aa	4,5	NO	55*	87f	33
Van Renessestraat 3	3626BA	Nieuwer ter Aa	7,5	NO	56*	87f	33
Van Renessestraat 4	3626BA	Nieuwer ter Aa	1,8	NO	54*	87f	33
Van Renessestraat 4	3626BA	Nieuwer ter Aa	4,5	NO	55*	87f	33
Van Renessestraat 4	3626BA	Nieuwer ter Aa	7,5	NO	56*	87f	33
Van Renessestraat 5	3626BA	Nieuwer ter Aa	1,8	NO	54*	87f	33
Van Renessestraat 5	3626BA	Nieuwer ter Aa	4,5	NO	55*	87f	33
Van Renessestraat 5	3626BA	Nieuwer ter Aa	7,5	NO	56*	87f	33
Van Renessestraat 6	3626BA	Nieuwer ter Aa	1,8	NO	54*	87f	33
Van Renessestraat 6	3626BA	Nieuwer ter Aa	4,5	NO	55*	87f	33
Van Renessestraat 6	3626BA	Nieuwer ter Aa	7,5	NO	56*	87f	33
Van Renessestraat 7	3626BA	Nieuwer ter Aa	1,8	NO	54*	87f	33
Van Renessestraat 7	3626BA	Nieuwer ter Aa	4,5	NO	55*	87f	33
Van Renessestraat 7	3626BA	Nieuwer ter Aa	7,5	NO	56*	87f	33
Van Renessestraat 8	3626BA	Nieuwer ter Aa	1,8	NO	54*	87f	33
Van Renessestraat 8	3626BA	Nieuwer ter Aa	4,5	NO	55*	87f	33
Van Renessestraat 8	3626BA	Nieuwer ter Aa	7,5	NO	56*	87f	33
Van Renessestraat 9	3626BA	Nieuwer ter Aa	1,8	NO	54*	87f	33
Van Renessestraat 9	3626BA	Nieuwer ter Aa	4,5	NO	55*	87f	33
Van Renessestraat 9	3626BA	Nieuwer ter Aa	7,5	NO	56*	87f	33
Van Renessestraat 10	3626BA	Nieuwer ter Aa	1,8	NO	54*	87f	33
Van Renessestraat 10	3626BA	Nieuwer ter Aa	4,5	NO	55*	87f	33
Van Renessestraat 10	3626BA	Nieuwer ter Aa	7,5	NO	56*	87f	33
Breukelerwaard 4	3621LE	Breukelen	1,8	ZO	59	87g lid4	43
Breukelerwaard 4	3621LE	Breukelen	4,5	ZO	60	87g lid4	43
Galgerwaard 9	3621LW	Breukelen	1,8	NO	58	87g lid4	43
Galgerwaard 10	3621LW	Breukelen	1,8	NO	58	87g lid4	43
Galgerwaard 11	3621LW	Breukelen	1,8	NO	58	87g lid4	43
Oud Aa 18 A	3621LC	Breukelen	1,5	Z	51	87f	33
Oud Aa 18 B	3621LC	Breukelen	1,5	Z	51	87f	33

Artikel 4 Overige maatregelen

1. Ter plaatse van knooppunt Holendrecht (tussen km 35.7 en 35.8) wordt een waterberging ter grootte van ca. 1000 m² aangebracht aan de westzijde van de A2.(kaart UTPO 2006-11-470).
2. Ter plaatse van de Evenaarswetering (km 48.1) wordt nabij de fauna voorziening aan de oostzijde van de rijksweg een ecologische stapsteen ontwikkeld in aansluiting op de loopstrook in de duiker. (kaart UTPO 2006-11-477A).
3. In verband met de kap van 4 bomen ter plaatse van de aanlanding van de fietsbrug in de gemeente Maarssen zal compensatie plaatsvinden in de gemeente Maarssen.

Artikel 5 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

1. Gelet op de nauwkeurigheid waarmee het ontwerp is uitgewerkt, kan het definitieve ontwerp hiervan binnen de op de kaarten aangegeven grenzen van dit wegaanpassingsbesluit met de volgende marges afwijken: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden.
2. Voorts geldt dat van het ontwerp, zoals beschreven in dit wegaanpassingsbesluit en weergegeven op de daarbij behorende kaarten, kan worden afgeweken als dat wenselijk is op grond van innovatieve en kostenbesparende methoden. De toegestane afwijkingen van het ontwerp kunnen betrekking hebben op: de lengte- en dwarsprofielen van de weg, zoals weergegeven op de kaarten. Daarbij mag de situering van het dwarsprofiel niet meer dan 2 meter naar weerszijden afwijken, en mag de situering van het lengteprofiel niet meer dan 1 meter omhoog of omlaag afwijken. In afwijking van het hierboven gestelde is de toegestane afwijking van de situering van de fietsbrug ter hoogte van Maarssen maximaal 5 meter naar weerszijden.
3. De hiervoor onder sub 1 en sub 2 genoemde afwijkingen van het ontwerp zijn slechts toegestaan onder voorwaarden dat:
 - A: uit de wijzigingen geen negatieve gevolgen voortvloeien voor de omgeving;
 - B: de afwijkingen niet tot gevolg hebben dat de bij dit wegaanpassingsbesluit vastgestelde hogere waarden en/of wettelijk geldende milieunormen worden overschreden en/of deze afwijkingen niet leiden tot nieuw vast te stellen hogere grenswaarden;
 - C: deze afwijkingen niet leiden tot afwijking van de bij dit wegaanpassingsbesluit vastgestelde maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige terreinen bedoeld in de Wet geluidhinder;
 - D: de grenzen van het wegaanpassingsbesluit zoals aangegeven op de kaarten niet worden overschreden;
 - E: er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 6 Nadeelcompensatie

Indien een belanghebbende ten gevolge van het onherroepelijk wegaanpassingsbesluit of ten gevolge van een onherroepelijk besluit ter uitvoering van dit wegaanpassingsbesluit als bedoeld in artikel 7, eerste lid van de Spoedwet wegverbreding schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven, en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende op andere wijze is verzekerd, zal degene op diens verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding worden toegekend. Ter zake is de "Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999" van toepassing. Voor kabels en leidingen is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwerken 1999 dan wel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet, en de overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Verkeer & Waterstaat en Energied, VELIN en VEWIN, van toepassing.

Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het wegaanpassingsbesluit is vastgesteld. De beslissing op een verzoek om schadevergoeding zal niet eerder worden genomen dan nadat het schadeveroorzakend besluit onherroepelijk is geworden.

Vastgesteld op 18 december 2009

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



ir. Camiel Eurlings

2 KAARTEN

De volgende kaarten maken onderdeel uit van het wegaanpassingsbesluit. De kaarten zijn gebundeld en separaat bijgevoegd:

- Overzichtskaart, schaal 1: 20.000, nr. UTPO 2006-11 -482;
- Detailkaarten, schaal 1: 2000; nr. UTPO 2006-11-470 t/m 2006-11-481, inclusief lengte- en dwarsprofielen.

3 TOELICHTING

1 Inleiding

1.1 Aanleiding tot het project

De A2 tussen Amsterdam en Utrecht, tussen de knooppunten Holendrecht en Oudenrijn, is een belangrijke schakel in het Nederlandse hoofdwegennet. Op de A2 staan dagelijks files. Daarom is in 1995 al besloten de A2 tussen deze steden te verbreden: het CAU besluit (Corridor Amsterdam-Utrecht)¹. Er wordt al hard gewerkt om de bereikbaarheidsproblemen het hoofd te bieden, onder meer door de aanleg van een vierde rijstrook tussen Holendrecht en de afslag Maarssen en de aanleg van een hoofd en parallelbaansysteem bij Leidsche Rijn te Utrecht. Toch blijkt uit de prognoses voor 2020 dat het toenemende autoverkeer de doorstroming op deze belangrijke weg opnieuw flink onder druk zet. Het Nederlandse beleid voor verkeer en vervoer (de Nota Mobiliteit) geeft bovendien aan dat de functie van de A2 als internationale verbinding van vitaal belang is voor de economie. De A2 is dé verbinding tussen de economische zones van de noordvleugel van de Randstad (Amsterdam/Schiphol/Utrecht) en het zuiden (Eindhoven/Zuidoost-Brabant/Zuid-Limburg) en verder naar België en de zuidkant van het Ruhrgebied. Ook de rest van de A2 (tot en met Maastricht) wordt in de komende jaren verbreed.

Per 24 april 2009 is de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten in werking getreden, met terugwerkende kracht tot 1 januari 2009, waarbij zowel de Spoedwet wegverbreding als de Tracéwet gewijzigd zijn. Het onderhavige project valt hiermee onder de Spoedwet wegverbreding en wordt genoemd in de bijlage bij die wet, onder A nummer 14a. Als gevolg hiervan zijn er wijzigingen opgetreden in de procedure van de milieueffectrapportage voor de betreffende wegprojecten, in het luchtonderzoek en in de houdbaarheid van de onderzoeksgegevens die aan de besluitvorming ten grondslag liggen.

Onder pt. 1.3 worden de wijzigingen in de besluitvormingsprocedure nader toegelicht.

In het kader van de Spoedwet wegverbreding worden die wegen aangepakt die tot de grootste knelpunten van het wegennet worden gerekend. Bij de selectie heeft verder een rol gespeeld dat de projecten binnen afzienbare tijd kunnen worden gerealiseerd, alsmede of deze uit het beschikbare budget kunnen worden gefinancierd.

Dit wegaanpassingsbesluit voorziet in de aanpassing van de A2 Holendrecht – Maarssen (van km 34.35 (oostbaan) / 34.55 (westbaan) bij Holendrecht tot km 56.6 bij Maarssen) waarbij de autosnelweg van 2x4 naar 2x5 rijstroken wordt uitgebreid.

¹ Brief BSG/95/9968a, dd. 25/04/1995 van Minister V&W aan Tweede Kamer. Dit besluit is van voor de inwerkingtreding van de Tracéwet en derhalve geen Tracébesluit.

1.2 Historie van het project

Voor de verbreding van de A2 Holendrecht-Maarssen is de besluitvormingsprocedure op grond van de Tracéwet in september 1999 gestart met het uitbrengen van de Startnotitie A2 Holendrecht-Oudenrijn, de openbaarmaking van het voornemen door het kabinet. Vervolgens is een Trajectnota/Milieueffectrapport (TN/MER) opgesteld voor de verbreding van de A2 Holendrecht-Oudenrijn, die ingaat op nut en noodzaak van het voornemen, de mogelijke alternatieven, de milieueffecten en de bijbehorende kosten. Deze TN/MER is op 6 september 2005 ter visie gelegd. In totaal zijn 22 verschillende inspraakreacties ontvangen. De inspraakreacties zijn voorzien van een antwoord en op 19 mei 2006 per brief toegezonden aan de insprekers. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 22 december 2005 een positief toetsingsadvies over de TN/MER A2 Holendrecht-Oudenrijn uitgebracht. Vervolgens heeft de Minister van Verkeer & Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), het Standpunt bepaald op 12 mei 2006. Het Standpunt wordt hieronder nader toegelicht. Met name vanwege de noodzakelijke luchtkwaliteitsonderzoeken is er in het vervolg van de besluitvormingsprocedure vertraging ontstaan.

Standpunt

Op 12 mei 2006 heeft de Minister van Verkeer & Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), een Standpunt ingenomen over de A2 Holendrecht-Oudenrijn.

Na de wettelijke inspraaktermijn, het uitbrengen van het toetsingsadvies door de Cie m.e.r. en de adviezen van de wettelijke adviseurs is het Standpunt ingenomen. In het Standpunt is de keuze gemaakt voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) uit de Trajectnota/MER.

Samengevat wordt over de verbreding van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen het volgende in het Standpunt aangegeven:

- de A2 tussen Maarssen en Oudenrijn wordt niet verder uitgewerkt. De noodzaak van aanpassingen wordt uitgezocht in de Verkenning voor de Ring Utrecht.
- er wordt per rijrichting een extra vijfde rijstrook aangelegd tussen Holendrecht en de aansluiting Maarssen (over een lengte van 21 kilometer);
- de rijbanen worden voorzien van een deklaag van geluidsarm asfalt (tweelaags ZOAB) of een asfalttype met soortgelijke kenmerken);
- de maximumsnelheid wordt teruggebracht van 120 km/uur naar 100 km/uur op het gehele traject;
- er wordt een extra kruisende fietsverbinding aangelegd tussen Maarssen en het recreatiegebied Haarzuilens;
- de ecologische verbindingzone Venen-Vechtplassen wordt versterkt door aanleg van een natuurvriendelijke oever van het Amsterdam-Rijnkanaal bij Nigtevecht;
- ter verbetering van de verkeersveiligheid worden extra maatregelen toegepast zoals doortrekken van strepen bij toeritten en bij samenvoeging van rijstroken.

Het convenant 2x5 = 2010

Vervoerorganisaties hebben aandacht gevraagd voor de hoge filekosten op dit wegvak, in 2006 al 45 miljoen euro per jaar alleen voor het vrachtverkeer. In reactie hierop heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat met Bouwend Nederland, het ONRI en PSI Bouw een convenant getekend, waarin de gezamenlijke ambitie is opgeschreven.

Voor het einde van 2010 moeten 2x5 rijstroken beschikbaar zijn tussen Holendrecht en Oudenrijn, uiteraard binnen de wettelijke kaders en beschikbare projectmiddelen. De werkzaamheden rondom de weg kunnen voortduren tot 2012.

Als gevolg van dit convenant is de toekomstige uitvoering van de verbreding naar 2x5 van A2 Holendrecht-Oudenrijn vervlochten met de uitvoering van het CAU besluit, de verbreding naar 2x4. De werkzaamheden op de A2 zijn parallel aan de besluitvormingsprocedure in volle gang; in het contract met de aannemer wordt geanticipeerd op een wegaanpassingsbesluit 2x5. Het wegaanpassingsbesluit dient vastgesteld te zijn alvorens de 2x5 rijstroken in gebruik genomen kunnen worden. De 2x5 past op de faseringsbreedte die voor de 2x4 wordt aangelegd.

1.3 Wijzigingen in de besluitvormingsprocedure en actualiteit van de TN/MER.

Zoals hierboven reeds aangegeven, is recentelijk de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten in werking getreden, met terugwerkende kracht tot 1 januari 2009. De besluitvormingsprocedure voor deze wegaanpassing valt hierdoor per 1 januari 2009 onder de gewijzigde Spoedwet wegverbreding en niet langer onder de Tracéwet. Het onderhavige wegaanpassingsbesluit is dus vastgesteld op grond van de Spoedwet wegverbreding.

De Spoedwet wegverbreding wijst in de bijlage onder A, nummer 14a, de inhoud van de aanpassing aan de A2 Holendrecht-Maarssen aan.

Dit betekent dat de keuze van de ingreep door de wetgever is gedaan: de weg wordt in beide richtingen verbreed van 4 naar 5 rijstroken. Bij de wettelijk verplichte milieu-effectrapportage (m.e.r.) gaat het dus nog uitsluitend om afweging van deze wegaanpassing ten opzichte van het referentie-alternatief. Het referentie-alternatief betreft de situatie die in de toekomst (2020) zou bestaan, wanneer het project niet wordt uitgevoerd. Dat is de situatie inclusief realisatie van de, in uitvoering zijnde, verbreding naar 2x4 rijstroken tussen Holendrecht en Maarssen. De in de Trajectnota/MER A2 Holendrecht-Oudenrijn van 2005 gemaakte afweging tussen referentie-alternatief en de verbreding naar 2x5 rijstroken is nog steeds actueel en bevat de voor deze afweging noodzakelijke informatie. De Trajectnota/MER wordt als bijlage bij dit wegaanpassingsbesluit ter visie gelegd, inclusief de inspraaknota met de beantwoording van de inspraakreacties op de Trajectnota/MER.

Verder zijn op basis van de gewijzigde Spoedwet wegverbreding diverse procedure-stappen uit de bedoelde m.e.r.-procedure niet langer verplicht, zoals het vaststellen van Richtlijnen voor de m.e.r. en van een Standpunt door het bevoegd gezag.

Dit neemt echter niet weg dat in het onderhavige besluit wel rekening is gehouden met hetgeen in het Standpunt uit 2006 is aangegeven.

1.4 Leeswijzer toelichting

In hoofdstuk 2 worden de verkeerscijfers en het ontwerp nader toegelicht. Hoofdstuk 3 behandelt de effecten van de verbreding van de A2 Holendrecht-Maarssen op haar omgeving. Hierbij gaat het over geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Hoofdstuk 4 behandelt de aspecten natuur en landschap, inclusief bodem en water. Hoofdstuk 5 betreft de inspraak op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit. Hoofdstuk 6 bevat een weergave van de wijzigingen in het wegaanpassingsbesluit in vergelijking tot het ontwerp-besluit. De verdere procedure wordt behandeld in hoofdstuk 7 en de beroepsmogelijkheden in hoofdstuk 8. De rechtsgevolgen van het wegaanpassingsbesluit worden beschreven in hoofdstuk 9.

2 Uitgangspunten en beschrijving van de infrastructurele maatregelen

2.1 Verkeersprognoses

Bij het opstellen van het wegaanpassingsbesluit is uitgegaan van de meest recente inzichten in de verkeerssituatie voor 2020. Er is gebruik gemaakt van de Toelichting gebruik verkeersmodellen, april 2009 (zie bijlage 2). Deze bevat een toelichting op het gebruikte verkeersmodel en de daarbij gehanteerde uitgangspunten.

De gebruikte verkeersprognoses voor 2020 zijn gemaakt met behulp van het Nieuw Regionaal Model (NRM) voor Utrecht. In dit verkeersmodel zijn de meest recente ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen opgenomen, die duidelijk zijn geworden na het opstellen van de TN/MER A2 Holendrecht-Oudenrijn. Door het opnemen van de laatste ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen zijn de prognoses voor de verkeersbelastingen gewijzigd ten opzichte van de in de TN/MER opgenomen waarden.

Voor de geluidonderzoeken zijn tevens prognoses voor de jaren 1986, 1999, 2008 en 2022 bepaald.

De belangrijkste gewijzigde ontwikkelingen zijn de volgende.

Er is uitgegaan van een situatie in 2020 waarbij alle in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT 2009) opgenomen projecten (categorie 0 en 1) zijn gerealiseerd, met uitzondering van de Ring Utrecht en het Knooppunt Hoevelaken, voor welke projecten ten tijde van de totstandkoming van de modelprognoses (voorjaar 2009) nog geen duidelijkheid bestond over de invulling van deze projecten.

Verder is uitgegaan van een situatie waarbij alle projecten uit het programma Spoedaanpak wegen zijn uitgevoerd.

Er is niet uitgegaan van een vorm van prijsbeleid. Op grond van artikel 3a van de Spoedwet wegverbreding worden bij het opstellen van een milieueffectrapport voornemens tot invoering van een prijs voor het rijden met een motorrijtuig op de weg buiten beschouwing gelaten.

Tabel 1 Intensiteiten etmaal

Wegvak	Aantal motorvoertuigen per etmaal op gemiddelde werkdag 2020	
	A2 = 2x4	A2 = 2x5
Maarssen – Breukelen	220.000	231.000
Breukelen – Vinkeveen	227.000	236.000
Vinkeveen – Abcoude	237.000	249.000
Abcoude - Holendrecht	243.000	252.000

Tabel 2 intensiteiten spitsen A2 = 2x4, in 2020

Wegvak		Mvt/ ¹ uur	IC ²	Mvt/ ¹ uur	IC ²
Maarssen - Breukelen	oostbaan	7500	>0,9	8700	>0,9
	westbaan	8500	>0,9	8000	>0,9
Breukelen – Vinkeveen	Oostbaan	8000	>0,9	8900	>0,9
	westbaan	8500	>0,9	8400	>0,9
Vinkeveen – Abcoude	oostbaan	8100	>0,9	8700	>0,9
	westbaan	8500	>0,9	8600	>0,9
Abcoude - Holendrecht	oostbaan	8600	0,8-0,9	8900	>0,9
	westbaan	8200	0,8-0,9	8700	0,8-0,9

Tabel 3 intensiteiten spitsen A2 = 2x5, in 2020

Wegvak		Mvt/ ¹ uur	IC ²	Mvt/ ¹ uur	IC ²
Maarssen - Breukelen	oostbaan	7500	<0,8	9600	0,8-0,9
	westbaan	9500	0,8-0,9	8500	0,8-0,9
Breukelen – Vinkeveen	oostbaan	8000	<0,8	9600	0,8-0,9
	westbaan	9300	0,8-0,9	9100	0,8-0,9
Vinkeveen – Abcoude	oostbaan	8200	<0,8	9400	0,8-0,9
	westbaan	9200	0,8-0,9	9300	0,8-0,9
Abcoude - Holendrecht	oostbaan	8600	<0,8	9400	<0,8
	westbaan	8600	<0,8	9000	<0,8

Toelichting bij de tabellen:

¹) motorvoertuigen per uur

²) verhouding tussen intensiteit en capaciteit. Deze verhouding is een maat voor de doorstroming. Als vuistregel kan men hanteren dat bij een IC- verhouding <0,8 er geen file is, bij een verhouding tussen de 0,8 en 0,9 er sprake is van een matige verkeersafwikkeling en daarboven (>0,9) sprake is van een slechte verkeersafwikkeling.

Uit tabel 2 blijkt dat in de situatie van de A2 2x4 tussen Holendrecht en Maarssen in 2020 geen sprake is van een vlotte doorstroming. De IC-verhouding stijgt op het merendeel van de wegvakken boven de 0,9. Dit geeft vrijwel zeker filevorming. Bij een verbreding naar 2x5 is op veel wegvakken in 2020 nog reservecapaciteit aanwezig ($IC < 0,8$): zie tabel 3. De kans op filevorming is daarmee fors afgenomen.

Herkomst en bestemming verkeer

Een groot deel van het verkeer op de A2 tussen Holendrecht en Maarssen is doorgaand verkeer. De gemiddelde verplaatsingsafstand is bijna 60 km. In 2003 is uit verkeersonderzoek achterhaald waar reizigers op de A2 vandaan komen en naar toe gaan. Veel verkeer rijdt heen en weer tussen Amsterdam of noordelijker gelegen regio's en de stad Utrecht. Bijna de helft van het verkeer (43%) rijdt tussen Amsterdam/Schiphol en Gelderland, Rotterdam en omstreken en de zuidelijke provincies (Noord-Brabant/Limburg).

2.2 Ontwerp

Gebruikte richtlijnen:

De basis wordt gevormd door de A2 zoals deze gebouwd wordt in het kader van het CAU besluit uit 1995. Deze is ontworpen volgens de toen geldende richtlijnen. Bij het ontwerpen van de 2x5 is gebruik gemaakt van de ROA richtlijnen. Er is een toets gedaan of de ontwerpen voldoen aan de inmiddels van kracht geworden NOA. Voor de onderdelen die onder dit wegaanpassingsbesluit vallen bleek dit inderdaad het geval te zijn. Onderdelen die door dit wegaanpassingsbesluit niet wijzigen maar die in het kader van de uitvoering van het CAU besluit aangelegd worden, zijn niet getoetst.

2.3 Beschrijving van de infrastructurele maatregelen

2.3.1 Huidige situatie: ontwerp 2x4

De ingreep betreft de A2 tussen het knooppunt Holendrecht (de A9/Gaasperdammerweg) en de aansluiting Maarssen. De A2 heeft aansluitingen met een gemeentelijke weg (aansluiting Abcoude) en de provinciale wegen N201 (aansluiting Vinkeveen), N401 (aansluiting Breukelen) en de N230/Noordelijke Rondweg Utrecht (aansluiting Ring Utrecht-Noord).

Als huidige situatie wordt het ontwerp van de 2x4 uit het CAU besluit beschouwd. In het ontwerp behorende bij het voorliggende wegaanpassingsbesluit zijn alleen de wijzigingen ten opzichte van dit 2x4-ontwerp aangegeven.

Met name de hoogteligging van de weg en de vormgeving van de aansluitingen zijn ongewijzigd. Bovendien wordt gebruik gemaakt van de aanwezige ruimte op het zandlichaam om de wegverbreding te maken, zodat extra ruimtebeslag ten opzichte van de 2x4 ook voorkomen is.

2.3.2 Beschrijving van de wegaanpassing

Het betreft de aanleg van een extra rijstrook van knooppunt Holendrecht (km 34.35 op de oostbaan, 34.55 op de westbaan) tot aan de aansluiting Maarssen (km 56.6 bij Maarssen.) Alle rijstroken hebben een breedte van 3.50 meter. Ook de vluchtstroken hebben een breedte van 3.50 meter, tenzij uit de beschrijving hieronder anders blijkt.

Op beide rijbanen wordt tussen km 38.75 tot km 53.4 een extra onderhoudsstrook van 2 meter toegevoegd (om hindervrij groot onderhoud uit te kunnen voeren) aan de binnenzijde van de rijbaan. Hiermee komt de totale verbreding op 5.50 meter. Om veiligheidsredenen wordt deze onderhoudsstrook ingericht als redresseerstrook. Daarmee ontstaat een situatie met vijf rijstroken die rechts geflankeerd worden door een vluchtstrook, en links door een redresseerstrook.

Tracering

Gedeelte knooppunt Holendrecht

Amsterdam – Utrecht, westbaan

De WAB-grens is gelegen op km 34.55 bij de westbaan.

Het gedeelte knooppunt Holendrecht betreft het deel A2 Amsterdam - Utrecht van km 34.35 tot km 37.5. In het knooppunt is de ontwerpsnelheid vanwege ruimtebeslag 90 km/uur (tot en met km 36.3). Het aansluitende deel van de A2 (tussen km 36.3 en km 37.5) is ontworpen op een ontwerpsnelheid van 120 km/uur. Tussen km 34.75 en km 35.02 wordt de hoofdrijbaan uitgebreid van twee naar drie rijstroken. De extra rijstrook wordt gecreëerd door middel van het verschuiven van de weg, waardoor een 2x3 situatie ontstaat met een rechter vluchtstrook. De kantverharding aan de binnenkant van de rijbaan blijft ongewijzigd ten opzichte van de 2x2 situatie. Net voorbij knooppunt Holendrecht Zuid voegt op km 36.7 aan de rechterzijde de parallelstrook samen vanuit knooppunt Holendrecht Noord. De hoofdrijbaan bestaat nu uit vier rijstroken met vanaf km 36.7 ook een linker vluchtstrook. De verbreding bedraagt hier 3.50 meter.

Vervolgens voegen op km 37.27 de rijstroken uit de richting Amstelveen samen met de rijstroken op de hoofdrijbaan.

Utrecht – Amsterdam, oostbaan

Het gedeelte knooppunt Holendrecht betreft het deel A2 Utrecht – Amsterdam van km 34.35 tot km 37.5. Tot en met km 36.3 is de ontwerpsnelheid 90 km/uur.

Tussen km 36.3 en km 37.5 is de ontwerpsnelheid 120 km/uur.

In noordelijke richting wordt de verharding met 3,50m verbreed ten behoeve van de extra rijstrook. De rechter rijstroken vormen de uitvoegstroken naar de A9 in de richting van Amstelveen. Op km 37.2 voegen deze stroken uit waarna ter hoogte van km 37.05 aan de binnenzijde van de hoofdrijbaan een afstreping wordt aangebracht om van vier naar drie rijstroken te gaan. Nabij de afstreping vervalt ook de linker vluchtstrook.

Op km 36.5 komt aan de rechterzijde een uitvoegstrook voor verkeer in de richting van knooppunt Holendrecht Noord. Ter hoogte van km 36.25 voegt deze strook uit en bestaat de hoofdrijbaan uit drie rijstroken. Nabij km 34.65 vervalt door afstreping de linker rijstrook en sluiten de twee overblijvende rijstroken aan op de bestaande situatie.

Gedeelte Abcoude - Maarssen

Amsterdam – Utrecht, westbaan

Het gedeelte betreft het deel A2 Amsterdam – Utrecht tussen km 37.5 en km 53.4 en is ontworpen voor een snelheid van 120 km/uur. Ten opzichte van de huidige situatie (de 2x4 situatie) vindt er aan de middenbermzijde van de verharding een verbreding plaats van 3.50 meter ten behoeve van de vijfde rijstrook. Aan de binnenzijde is een redresseerstrook, aan de buitenzijde is een vluchtstrook aanwezig.

Vanaf km 37.5 gaat door middel van een blokmarkering de rechter rijstrook over in de uitvoegstrook van de aansluiting Abcoude. Deze oplossing biedt een betere doorstroming dan een oplossing waarbij de linker rijstrook wordt afgestreept en er een aparte uitvoeger voor Abcoude wordt gecreëerd.

Op km 38.83 voegt de uitvoegstrook uit en gaat de hoofdrijbaan verder met vijf rijstroken met aan beide zijden een vluchtstrook. De vijfde rijstrook wordt gerealiseerd aan de binnenzijde van de rijbaan ten opzichte van de huidige situatie. Vanaf km 38.75 wordt een extra onderhoudstrook van 2 meter toegevoegd (om hindervrij groot onderhoud uit te kunnen voeren) aan de binnenzijde van de rijbaan. Hiermee komt de totale verbreding op 5.50 meter. Deze extra verbreding is vervolgens over de gehele lengte van dit gedeelte (tot km 53.4) aanwezig.

Utrecht – Amsterdam, oostbaan

Het gedeelte betreft het deel A2 Utrecht – Amsterdam tussen km 37.5 en km 53.4 en is ontworpen voor een snelheid van 120 km/uur. Ten opzichte van de huidige situatie vindt er aan de middenbermzijde van de verharding een verbreding plaats ten behoeve van de vijfde rijstrook. Deze verbreding bedraagt 3.50 meter. Aan de binnenzijde is een redresseerstrook, aan de buitenzijde is een vluchtstrook aanwezig.

Vanaf km 38.75 wordt een extra onderhoudstrook van 2 meter toegevoegd (hindervrij groot onderhoud) aan de binnenzijde van de rijbaan. Hiermee komt de totale verbreding op 5.50 m. Deze extra verbreding is vervolgens over de gehele lengte van dit gedeelte (tot km 53.4) aanwezig.

Tussen de aansluiting Abcoude en knooppunt Holendrecht Zuid voegt de rijstrook vanuit de aansluiting Abcoude samen met de hoofdrijbaan en bij knooppunt Holendrecht Zuid voegen twee rijstroken uit naar de A9 in de richting Amstelveen.

Dwarsprofielen

Voor de concrete dwarsprofielen wordt verwezen naar de kaarten bij dit wegaanpassingsbesluit (zie deel 2).

Gedeelte knooppunt Holendrecht

Ter hoogte van km 34.35 (ten noorden van knooppunt Holendrecht) begint de uitbreiding naar een extra rijstrook. De verharding zal toegevoegd worden aan de buitenzijde van de rijbaan waardoor een 2x3 situatie ontstaat met een vluchtstrook. De breedte van de verharding bedraagt 14.2 meter. De kant verharding aan de binnenzijde van de rijbaan blijft gelijk met de 2x2 situatie. Door de uitbreiding aan de buitenzijde van de rijbaan moet de aangrenzende omgeving aangepast worden. De aanwezige greppel wordt circa 5 à 10 meter verschoven in westelijke richting. Het steunpunt van de fietsbrug ter plaatse van de westelijke rijbaan staat te dicht op de huidige rijbaan waardoor bij verbreding er aanpassingen aan de vluchtstrook noodzakelijk zijn. De vluchtstrook zal in de richting van Amsterdam naar Utrecht ingesnoerd worden tot een breedte tussen kantstreep en rand verharding van circa 1.75 meter ter plaatse van de fietsbrug, na de brug verloopt de vluchtstrook weer naar de breedte van 3.50 meter. De vluchtstrook in de richting van Utrecht naar Amsterdam blijft ongewijzigd.

Ter hoogte van de uitvoeger van Abcoude (richting Amsterdam - Utrecht) is het profiel aan de binnenzijde van de rijbaan verbreed met 3.50 meter extra verharding voor de vluchtstrook. Vervolgens wordt de bestaande vluchtstrook ingericht als rijstrook en de nieuwe verharding als vluchtstrook. De kantverharding aan de buitenzijde van de rijbaan blijft ongewijzigd. Ten opzichte van de 2x4 situatie is het invoegpunt voor de 2x5 situatie verschoven van 36.75 km in noordelijke richting naar km 36.7. Het totale profiel heeft een breedte van 28.85 meter.

Gedeelte Abcoude - Maarssen

De situatie 2x5 wordt gecreëerd door aan de binnenzijde van de rijbanen ten opzichte van het ontwerp van 2x4 extra verharding aan te brengen voor de redresseerstrook en onderhoudsreservering met een totale breedte van 5.50 meter. De weg is ongewijzigd gebleven. De breedte van de vluchtstrook is 3.50 meter en van de onderhoudsreservering 2 meter. Het totale profiel heeft een breedte van 26.90 meter per rijbaan.

Ten zuiden van de aansluiting Maarssen wordt een tweede uitvoeger toegevoegd waardoor het verkeer via 2 rijstroken de A2 kan verlaten. De totale breedte is hier 30.95 meter per rijbaan.

Infrastructurale maatregel

Ter hoogte van km 53.6 bij Maarssen wordt een fietsbrug aangelegd. In de tekeningen behorend bij het WAB is deze fietsbrug ingetekend. De locatie van deze extra fietsbrug is afgestemd met gemeente Maarssen en Utrecht en sluit aan bij de plannen tot herinrichting van het stadspark naast de geluidschermen. Naar aanleiding van de inspraak op het Ontwerp-wegaanpassingsbesluit door Waternet/WRK, de gemeente Maarssen en diverse inwoners van Maarssen is de vormgeving van de aanlanding van de fietsbrug aan de Maarssense kant aangepast. Om aan veel bezwaren tegemoet te komen is in overleg met de gemeente de aansluiting op het Maarssense fietsnetwerk anders vormgegeven. In verband met de veranderde aanlanding van de brug is kap van 4 bomen noodzakelijk. Daartoe is een kapvergunning aangevraagd bij de gemeente. Op grond van het bepaalde in de Boswet zal compensatie plaatsvinden. In overleg met de gemeente Maarssen zal worden bepaald waar compensatie van de bomen binnen de bebouwde kom van Maarssen plaats zal vinden.

De fietsverbinding is vooral bedoeld als recreatieve verbinding tussen Maarssen en het achterliggende gebied van het Stadsgewest Utrecht en het in ontwikkeling zijnde recreatiegebied Haarzuilens en Kasteel De Haar. Hiermee sluiten we tevens aan op de plannen die de Dienst Landelijk Gebied in samenwerking met de Provincie Utrecht, Natuurmonumenten en de gemeente Utrecht heeft ontwikkeld. Dit samenwerkingsverband staat bekend als de Landinrichtingscommissie Haarzuilens.

2.3.3

Verkeersveiligheid

Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden, wanneer dat in concrete situaties noodzakelijk blijkt, extra maatregelen toegepast:

- het realiseren van een draagkrachtige berm;
- het uitrusten van de geleiderail bij bochten van toe- en afritten met een beveiliging voor motorrijders;

- het doortrekken van de streep bij toeritten en bij het samenvoegen van rijstroken ter vermindering van weefbewegingen; als gevolg van laatst genoemde maatregel zal er sprake zijn van minder flankongevallen.

Bij de verbreding naar 2x5 rijstroken zal er als gevolg van verbetering van de doorstroming ook sprake zijn van afname van het aantal kop-staart-ongevallen.

Het besluit 2x5 behelst verder een toegestane maximumsnelheid van 100 km/uur. Met het Openbaar ministerie wordt overlegd om tot invoering van trajectcontrole te komen om snelheidsovertredingen terug te dringen.

Tenslotte wordt hier opgemerkt dat vanwege het toevoegen van het extra asfalt voor groot onderhoud er overbreedte aanwezig is in de eindsituatie. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en van onderhoud aan de middenberm is het veiliger en overzichtelijker om aan de binnenzijde van de rijbaan een redresseerstrook in te richten. Dat geeft weggebruikers de mogelijkheid om bij ongevallen ook naar de linkerzijde uit te wijken.

3 Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid

3.1 Geluidhinder

3.1.1 *Inleiding*

Op grond van artikel 5, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding zijn afdeling 2A van hoofdstuk VI en artikel 111a van de Wet geluidhinder van overeenkomstige toepassing op de wegaanpassingsprojecten die in de bijlage onder A staan behorende bij de Spoedwet wegverbreding.

Het wegaanpassingsbesluit moet op grond van artikel 5, tweede lid van de Spoedwet wegverbreding de resultaten van een akoestisch onderzoek bevatten en eventueel een beslissing tot het vaststellen van hogere grenswaarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting en een aanduiding van de te treffen geluidsreducerende maatregelen.

Als basis voor het WAB is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit rapport 'WAB A2 Holendrecht-Maarssen', Akoestisch onderzoek d.d. november 2009 is als bijlage 1 bijgevoegd. Het akoestisch onderzoek voor het WAB is grotendeels gelijk aan het akoestisch onderzoek dat voor het OWAB is uitgevoerd. In hoofdstuk 6 van deze toelichting en in de samenvatting van het akoestisch onderzoek staan de aanpassingen beschreven. De uitgangspunten van het akoestisch onderzoek worden mede bepaald door het CAU-besluit (Corridor Amsterdam-Utrecht) uit 1995 en de daaruit voortvloeiende geluidprocedures op basis waarvan momenteel de verbreding van de A2 tot 2x4 rijstroken in uitvoering is.

3.1.2 *Wet geluidhinder*

De Wet geluidhinder geeft de ten hoogste toelaatbare waarden voor de, door het wegverkeer veroorzaakte, geluidsbelasting op de gevel van de woningen langs de weg en andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals scholen en ziekenhuizen) binnen de zogenaamde geluidzone.

Deze geluidzone begrenst het onderzoeksgebied en de breedte hangt af van het aantal rijstroken dat de weg heeft. De breedte van de geluidzone is voor dit project 600 meter aan weerszijden van de rijksweg. In de lengterichting van het project is het onderzoeksgebied begrensd door de projectgrens aan de noord- en aan de zuidzijde van het project met de voorgeschreven extra uitbreiding van 200 meter. Het onderzoeksgebied is gelegen tussen km 34.15 en km 56.8 van de rijksweg A2.

Per 1 januari 2007 geldt de nieuwe Wet geluidhinder. Het akoestisch onderzoek is verricht conform de systematiek van de nieuwe Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

In de Wet geluidhinder wordt voor de woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen onderscheid gemaakt in twee situaties:

- geluidsgevoelige bestemmingen waar de geluidsbelasting in 1986 al te hoog was, dat wil zeggen hoger dan 60 dB(A). Deze bestemmingen vallen onder de situatie 'sanering';

- geluidsgevoelige bestemmingen waar de geluidsbelasting in 1986 niet hoger was dan 60 dB(A) of die op 1 maart 1986 nog niet aanwezig waren. Deze bestemmingen vallen onder de situatie 'aanpassing'.

Sanering

Voor 'saneringswoningen', waarvoor niet eerder de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting is vastgesteld, moeten maatregelen onderzocht worden om de toekomstige geluidsbelasting, in de regel 10 jaar na openstelling van de gewijzigde weg, terug te brengen tot de voorkeurswaarde van 48 dB.

Aanpassing

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen waar geen sprake is van sanering en voor geluidsgevoelige bestemmingen waar wel sprake was van sanering maar eerder al een waarde is vastgesteld, gaat de systematiek van de Wet geluidhinder uit van een gefaseerde onderzoeksaanpak. Voor elke geluidsgevoelige bestemming wordt op grond van de wet eerst de voorkeurswaarde bepaald. Deze voorkeurswaarde is de laagste van de heersende geluidsbelasting of een eerder vastgestelde waarde, met een minimum van 48 dB. Vervolgens wordt gezien of deze voorkeurswaarde in de toekomstige situatie, in de regel 10 jaar na openstelling van de gewijzigde weg, met tenminste 2 dB overschreden wordt. Als dit het geval is, dan is volgens artikel 87b van de Wet geluidhinder sprake van 'aanpassing van een weg' en moeten geluidsmaatregelen overwogen worden om de toekomstige geluidsbelasting terug te brengen tot de voorkeurswaarde. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidschermen of - wallen).

Normstelling

Wanneer het een woning of andere geluidsgevoelige bestemming betreft die op 1 maart 1986 al aanwezig was, en toen al een geluidsbelasting ondervond van meer dan 60 dB(A), en voor die woning of geluidsgevoelige bestemming is nog niet eerder met toepassing van artikel 90 of 87g van de Wet geluidhinder een (hogere waarde voor de) ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vastgesteld, geldt dat de te hanteren grenswaarde voor deze woning of geluidsgevoelige bestemming altijd 48 dB bedraagt. Voor alle overige woningen en geluidsgevoelige bestemmingen geldt als grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder, de heersende waarde in het jaar voordat met de uitvoering van de wijziging van de weg wordt begonnen.

In de gewijzigde Wet geluidhinder is daarnaast bepaald dat wanneer een geluidsgevoelige bestemming voor het eerst na 1 januari 2007 is geprojecteerd, en hiervoor geen hogere grenswaarde is vastgesteld, de geldende grenswaarde altijd 48 dB bedraagt.

Dit is anders indien in het verleden reeds een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting is vastgesteld. In dat geval moet op grond van de Wet geluidhinder als grenswaarde de laagste waarde van de volgende twee geluidsbelastingswaarden worden gehanteerd:

- de heersende waarde in het jaar voordat met de uitvoering van de wijziging van de weg wordt begonnen;

- de waarde van reeds vastgestelde hogere waarde(n) voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Hierbij geldt dat een geluidsbelasting van 48 dB altijd toegestaan is, dus de te hanteren grenswaarde is nooit lager dan 48 dB.

Toetsing van de berekende geluidsbelastingen aan de normen van de Wet geluidhinder vindt alleen plaats als er sprake is van een "aanpassing van een weg" en als sprake is van een "saneringssituatie". In de Wet geluidhinder worden voorkeursgrenswaarden gegeven en zogenoemde plafondwaarden waaraan getoetst moet worden in geval er sprake is van aanpassing van de weg. De plafondwaarden mogen in geen geval worden overschreden.

Voorkeursgrenswaarden

De voorkeursgrenswaarde is gelijk aan de grenswaarde zoals deze hiervoor bij aanpassing van de weg is gedefinieerd. Dat wil zeggen dat in geval van een "aanpassing van de weg" (een toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de grenswaarde met, afgerond, 2 dB of meer) de toekomstige geluidsbelasting in beginsel teruggebracht zou moeten worden tot de grenswaarde. Het onderzoek naar eventueel te treffen maatregelen moet hier dan ook op gericht zijn.

Plafondwaarden

In situaties waarin de toepassing van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend is dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, kunnen de Ministers een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde vaststellen. Er geldt behalve een absoluut plafond ook een limiet aan de toename van de geluidsbelasting. Indien er sprake is van een aanpassing van een weg, is de maximale toename 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde.

In tabel 4 zijn de plafondwaarden bij aanpassing van een weg vermeld. Deze waarden zijn afgeleid uit de artikelen 87f en 87g van de Wet geluidhinder. Artikel 87g is van toepassing op geluidgevoelige bestemmingen die in 1986 al aanwezig waren, en toen al een geluidsbelasting vanwege de A2 ondervonden van meer dan 60 dB(A) (ook wel "saneringswoningen" genoemd). Artikel 87f is op alle overige geluidgevoelige bestemmingen van toepassing.

Tabel 4 Plafondwaarden bij aanpassing van een weg

Situatie	Maximale toelaatbare geluidsbelasting in dB	
	Waarde wordt vastgesteld ex. art. 87f Wgh	Waarde wordt vastgesteld ex. art. 87g Wgh
Woningen	58	68 *)
Woonwagenterreinen	53	-
Scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen	58	68
Andere gezondheidszorggebouwen	53	58
Andere geluidgevoelige terreinen	58	-

*) in uitzonderlijke situaties hoger

3.1.3

Hogere grenswaarde

Blijkt het - hetzij voor 'nog niet afgehandelde sanering' hetzij voor 'aanpassing' - niet redelijkerwijs mogelijk om met maatregelen de geluidsbelasting tot de voorkeurswaarde terug te brengen, dan dient de toekomstige geluidsbelasting van de desbetreffende geluidsgevoelige bestemming te worden vastgesteld. In de Wet geluidhinder heet dit een hogere grenswaarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. In het vervolg van deze toelichting wordt daarom ook van een 'hogere grenswaarde' gesproken als een vast te stellen geluidsbelasting. Uit de artikelen 87 f, vierde en zesde lid ('aanpassingssituaties') en 87 g, vierde en zevende lid ('saneringssituaties') van de Wet geluidhinder volgt dat een hogere grenswaarde slechts kan worden vastgesteld als het toepassen van maatregelen onvoldoende doeltreffend is, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. De Wet geluidhinder biedt in het geval dat door de te treffen geluidmaatregelen de geluidsbelasting bij te saneren geluidsgevoelige bestemmingen teruggebracht wordt tot 48 dB of lager, geen mogelijkheid om voor deze bestemmingen een 'hogere grenswaarde' van 48 dB vast te stellen. In een dergelijke situatie wordt wel voldaan aan de voorkeursgrenswaarde maar de sanering wordt formeel niet afgehandeld.

Binnenwaarde

De Wet geluidhinder stelt in art. 111a tevens grenswaarden aan de geluidsbelasting binnen geluidsgevoelige vertrekken van geluidsgevoelige gebouwen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld. Daarom moet gevelisolatie-onderzoek worden uitgevoerd bij alle geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor in het wegaanpassingsbesluit een hogere waarde is vastgesteld.

Indien uit dit onderzoek blijkt dat de binnenwaarden in de toekomstige situatie worden overschreden, zullen zodanige voorzieningen aan de gevel moeten worden getroffen dat de overschrijding teniet wordt gedaan. De kosten van deze voorzieningen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Burgemeester en wethouders van de gemeente waarin het betreffende geluidsgevoelige gebouw is gelegen zijn formeel verantwoordelijk voor het treffen van de voorzieningen.

Nadat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden, wordt het gevelisolatieonderzoek uitgevoerd voor de geluidsgevoelige gebouwen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, waarna in overleg met de bewoners/eigenaars en met de betreffende gemeenten de benodigde voorzieningen zullen worden aangebracht.

Een bewoner/eigenaar heeft daarbij het recht een aangeboden voorzieningenpakket te weigeren (artikel 114a van de Wet geluidhinder). Daarmee vervalt echter wel de verplichting tot het treffen van voorzieningen in verband met de uitvoering van het wegaanpassingsbesluit (bij eventuele toekomstige verbouwingen van het geluidsgevoelige gebouw moet de eigenaar/bewoner alsdan op eigen kosten alsnog de benodigde voorzieningen treffen om aan de wettelijke binnenwaarden te voldoen).

3.1.4 *Normstelling en de relatie met het CAU-besluit 1995*

Voor dit project is uitgegaan van een bijzondere normstelling. Uitgangspunt daarbij is, dat niemand benadeeld wordt vanwege de twee aparte elkaar in korte tijd opvolgende procedures '2x3 naar 2x4' en '2x4 naar 2x5'. Ook de in het kader van de eerdere procedure '2x3 naar 2x4' toegezegde geluidmaatregelen blijven minimaal gegarandeerd.

In 1995 is het CAU-besluit genomen om de A2 te gaan verbreden van 2x3 naar 2x4 rijstroken. De daaruit voortvloeiende geluidprocedures zijn inmiddels afgerond en de verbreding is volop in uitvoering. In het kader van het (O)WAB Holendrecht – Maarssen 2x5 is een nieuw akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Voor dit project wordt voor de normstelling uitgegaan van de situatie waarin de verbreding van de rijksweg van 2x3 naar 2x4 is afgerond. Er dient dan een toets op de grenswaarden te worden uitgevoerd voor de verbreding van 2x4 naar 2x5. Bij een toename die minder is dan 1.5 dB behoeven er dan geen maatregelen onderzocht te worden voor de betreffende woningen.

In theorie is het mogelijk dat er woningen zijn die bij de verbreding van 2x3 naar 2x4 al een toename hadden van bijvoorbeeld 1.4 dB en dat daarvoor destijds geen maatregelen zijn onderzocht. Om te voorkomen dat er nu locaties zijn waar een toename van 2 maal 1.4 dB mogelijk is zonder dat daarvoor maatregelen worden onderzocht, is een extra toetsing aan de grenswaarden uitgevoerd voor de verbreding van 2x3 naar 2x5. Op die manier is gewaarborgd dat de totale toename nooit meer kan zijn dan 1.5 dB zonder dat maatregelen worden overwogen.

In het akoestisch onderzoek zijn daarom de volgende toetsen uitgevoerd:

- een vergelijking van de (fictieve) situatie in 2008, 2x4 rijstroken, met de situatie in 2022, 2x5 rijstroken: Deze vergelijking is in het onderzoek beschreven als Toets 2x4 naar 2x5. Deze toets is de basis voor dit onderzoek;
- een vergelijking van de huidige situatie in 1999, 2x3 rijstroken, met de situatie in 2022, 2x5 rijstroken. Deze vergelijking is in het onderzoek beschreven als Toets 2x3 naar 2x5. Deze toets is een extra toets.

Hieronder is per toets beschreven wat de uitgangspunten zijn geweest en welke hogere waarden zijn gehanteerd voor het bepalen van de grenswaarde. Op basis van de toets die maatgevend is zijn aanvullende geluidsmaatregelen bepaald.

Toets 2x4 naar 2x5 (hoofdtoets)

Het jaar voor de heersende situatie is bij deze toets het jaar 2008, dit is één jaar voor aanvang van de werkzaamheden voor de verbreding van 2x4 naar 2x5 rijstroken.

Deze situatie is in werkelijkheid niet aanwezig in 2008; de werkzaamheden voor de verbreding naar 2x4 duren van 2000 tot 2012 en er is in het Standpunt aangegeven dat gekozen wordt voor één enkele reconstructie. Om toch een vergelijking te kunnen doen tussen de procedureel geregelde 2x4 en de voorgestelde 2x5 is ervoor gekozen om de 'aanvang van werkzaamheden' te definiëren als het jaar voorafgaand aan het WAB, zijnde 2008. Hierbij wordt rekening gehouden met de geluidsmaatregelen uit de verbreding van 2x3 naar 2x4.

Bij de toets, van 2x4 rijstroken in 2008 naar 2x5 rijstroken in 2022, worden als uitgangspunten aangehouden:

- op basis van de geluidsbelasting in 1986 wordt vastgesteld of er sprake is van niet afgehandelde saneringssituaties (bij de toen aanwezige weg en geluidsgevoelige bestemmingen);
- de heersende situatie is de geluidsbelasting in het jaar 2008 (zoals hiervoor beschreven)
- de toekomstige situatie, 2x5 rijstroken in 2022, is de geluidsbelasting tien jaar na openstelling van de gewijzigde weg, opdat geconstateerd kan worden of er sprake is van een aanpassing in de zin van de Wet geluidhinder. In deze situatie zijn de geluidschermen die in het kader van het 2x4 project worden aangelegd, alsmede de verhoging van het scherm bij de gemeente Maarssen als aanwezig aangenomen. Tevens zijn een tweetal autonome geluidsafschermingen meegenomen, namelijk het scherm wat voorzien is in het (ontwerp-)bestemmingsplan Haarrijn en de zichtwal bij Abcoude.

Bij deze toets zijn alle hogere waarden meegenomen inclusief de hogere waarden zoals die zijn vastgesteld door Gedeputeerde Staten in het kader van de procedures voor de verbreding van 2x3 naar 2x4.

Voor woningen waar sprake is van een niet afgehandelde saneringssituatie en waar formeel nog geen hogere waarden zijn vastgesteld zijn ook de geïnterpoleerde hogere waarden buiten beschouwing gelaten. De grenswaarde voor deze woningen is derhalve de voorkeursgrenswaarde vanwege sanering: 48 dB. Aangezien er voor deze woningen nooit een hogere waarde vanwege sanering is vastgesteld door het ministerie van VROM, is de sanering formeel niet afgehandeld. In het onderzoek naar de sanering zijn deze woningen echter wel als te saneren locaties beschouwd om zodoende tot optimale maatregelen te komen voor alle saneringswoningen.

Toets 2x3 naar 2x5

De reconstructietoets van 2x3 naar 2x5 wordt aanvullend onderzocht om te voorkomen dat tweemaal een toename van bijvoorbeeld 1.4 dB mogelijk is, zonder dat er maatregelen worden overwogen.

Bij deze toets, van 2x3 in 1999 naar 2x5 in 2022, zijn als uitgangspunten aangehouden:

- op basis van de geluidsbelasting in 1986 wordt vastgesteld of er sprake is van niet afgehandelde saneringssituaties (bij de toen aanwezige weg en geluidsgevoelige bestemmingen);
- de heersende situatie is de geluidsbelasting één jaar voor aanvang van de werkzaamheden voor de verbreding naar 2x4, dit is de situatie 2x3 in 1999;
- de toekomstige situatie is de geluidsbelasting tien jaar na openstelling van de gewijzigde weg, de situatie 2x5 naar 2022, opdat geconstateerd kan worden of er sprake is van een aanpassing in de zin van de Wet geluidhinder. In deze situatie zijn de geluidschermen van de situatie 2x3 in 1999 opgenomen zonder de hoge schermen van Maarssen, aangezien een deel van deze schermen wordt gerealiseerd als onderdeel van de verbreding naar 2x4. Tevens zijn een tweetal autonome geluidsafschermingen meegenomen, namelijk het scherm wat voorzien is in het (ontwerp-)bestemmingsplan Haarrijn en de zichtwal bij Abcoude.

Bij deze toets zijn de hogere waarden uit de toets 2x4 naar 2x5 meegenomen, met uitzondering van de hogere waarden zoals die zijn vastgesteld door Gedeputeerde Staten in het kader van de procedures voor de verbreding van 2x3 naar 2x4.

Eerder vastgestelde hogere waarden

In het onderzoek hebben voor een aantal adressen waar eerder hogere waarden zijn vastgesteld interpretaties plaatsgevonden bij het opstellen van het akoestisch onderzoek voor de verbreding naar 2x4 rijstroken. Conform de toen geldende afspraken zijn hogere waarden die formeel niet waren vastgesteld, toegekend aan woningen. Omdat het onderzoek naar de 2x4 voor wat betreft de vergelijking met de oorspronkelijke 2x3-situatie opnieuw plaatsvindt, is besloten om deze eerdere interpretatie van hogere waarden voor dit project voor de desbetreffende woningen in stand te houden. Bij deze interpretatie gaat het in een aantal gevallen om:

- extra woonlagen waarvoor geen hogere waarde was vastgesteld: deze hebben de hogere waarde van de hoogste bouwlaag met een vastgestelde hogere waarde toegekend gekregen;
- begane grond woonlagen die een hogere waarde hebben toegekend gekregen die is afgeleid van een hogere waarde op hogere bouwlagen;
- bebouwingsblokken waar niet voor alle woningen een hogere waarde was vastgesteld: voor de resterende woningen is de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) als hogere waarde gehanteerd.

De hogere waarden die zijn vastgesteld onder het regime van de oude Wet geluidhinder (op basis van etmaalwaarden), zijn voor dit onderzoek omgerekend naar L_{den} -waarden. Voor de omrekening is gebruik gemaakt van de geluidsbelastingen in de heersende situatie (2008 voor de toets 2x4 naar 2x5, 1999 voor de toets 2x3 naar 2x5), waarbij het verschil tussen etmaalwaarde en L_{den} is gebruikt om de hogere waarden te corrigeren.

Garanties minimaal maatregelenpakket

Voor het treffen van maatregelen is bepalend of voor de geluidsgevoelige bestemmingen sprake is van een nog niet afgehandelde saneringssituatie of van een zogenoemde aanpassing in de zin van de Wet geluidhinder. Indien dit het geval is, is onderzocht welke geluidmaatregelen doelmatig zijn om de toekomstige geluidsbelasting terug te brengen.

Uitgangspunt bij dit project is dat het in het onderzoek vast te stellen maatregelenpakket nooit minder zal zijn dan het pakket dat in het onderzoek voor de verbreding naar 2x4 is vastgesteld.

Bovendien is in het Standpunt vastgelegd dat gekozen is voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief met als verharding geluidarm tweelaags ZOAB en een maximum snelheid van 100 km/u.

Uitzonderingen nieuw vast te stellen hogere waarden

In onderliggend onderzoek is door het uitvoeren van twee toetsen gewaarborgd dat er geen situaties voorkomen waarbij een toename optreedt van 1.5 dB of meer en waarvoor geen maatregelen worden overwogen. Na het treffen van maatregelen dient echter voor een aantal woningen nog een hogere waarde opnieuw vastgesteld te worden.

In het verleden is echter de geluidprocedure voor de verbreding van 2x3 naar 2x4 al doorlopen en dat heeft geleid tot inmiddels vastgestelde hogere waarden. Door dezelfde verbreding nu opnieuw deel uit te laten maken van de toets van 2x3 naar 2x5, kunnen bewoners in uitzonderlijke gevallen benadeeld worden. Om dit te ondervangen is voor een tweetal situaties een uitzondering gemaakt:

- Vast te stellen hogere waarden 2x4 naar 2x5. Als vanwege de normstelling van 2x4 naar 2x5 een hogere waarde vastgesteld zou moeten worden die maximaal 1 dB hoger is dan de eerder vastgestelde hogere waarde vanwege de reconstructie naar 2x4, dan wordt deze niet opnieuw vastgesteld. Dit zou in het nadeel van de betrokkenen zijn. Bij het onderzoek naar de noodzakelijke gevelmaatregelen wordt wel uitgegaan van de 1 dB hogere waarde.
- Vast te stellen hogere waarden toets 2x3 naar 2x5. Als uit de toets van 2x3 naar 2x5 blijkt dat een lagere hogere waarde vastgesteld dient te worden dan al voor die woning is vastgesteld bij de geluidprocedures voor de verbreding van 2x3 naar 2x4, dan wordt deze opnieuw vastgesteld in het kader van onderliggend onderzoek.

3.2 Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek

Algemeen

Ten behoeve van het WAB is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het akoestisch onderzoek voor het WAB is grotendeels gelijk aan het akoestisch onderzoek dat voor het OWAB is uitgevoerd. In hoofdstuk 6 van deze toelichting en in de samenvatting van het akoestisch onderzoek staan de aanpassingen beschreven. In dit onderzoek zijn de geluidsbelastingen voor de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen berekend volgens de op grond van de Wet geluidhinder voorgeschreven methode. Dit onderzoek beperkt zich tot de A2 omdat er geen wijzigingen plaatsvinden aan het aansluitende wegennet. Immers, de

uitbreiding van 2x4 naar 2x5 rijstroken vindt plaats aan de middenbermzijde van de A2.

Ook is op grond van artikel 87d, derde lid, van de Wet geluidhinder door middel van akoestisch onderzoek nagegaan of sprake is van een toename van 2 dB of meer vanwege de reconstructie van de A2 op andere wegen dan de te verbreden weg en op de niet te wijzigen delen van de A2.

Tenslotte is op grond van artikel 87g en artikel 87i van de Wet geluidhinder onderzocht of zich langs andere wegen en spoorwegen welke binnen het tracé van de uitbreiding van de A2 zijn gelegen, nog zogenaamde bestaande situaties volgens de Wet geluidhinder bevinden, waarvoor nog niet eerder een (hogere waarde voor de) ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 90 respectievelijk artikel 87g van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

Verkeer

In paragraaf 2.1 van deze Toelichting is ingegaan op de verkeersprognoses, deze vormen de basis voor de geluidberekeningen.

Snelheid

De maximum snelheid bedraagt op de A2 100 km/u voor het jaar 1986. Voor het jaar 1999 is de maximum snelheid ten noorden van de aansluiting Maarsse 120 km/u.

Deze snelheid is ingevoerd na de landelijke afspraak (in 1988) om de maximum snelheden op een groot deel van het hoofdwegennet te verhogen naar 120 km/u. Ter compensatie van de toegenomen geluidsbelasting zou dan bij het eerstvolgende groot onderhoud de weg van een verharding van ZOAB worden voorzien. Vanwege de stabiliteit van het baanlichaam van de A2 kon op dit deel van de rijksweg geen ZOAB worden aangebracht.

In overleg met VROM-Inspectie en de provincie Utrecht is daarom bij de start van het onderzoek voor de verbreding naar 2x4 afgesproken om in het akoestisch onderzoek voor de A2 bij de bepaling van de geluidsbelastingen in 1999 uit te gaan van de situatie met een maximum snelheid van 100 km/u en een verharding van dicht asfalt beton (DAB). Dit uitgangspunt is bij het nieuwe onderzoek in stand gelaten. Voor het jaar 2008 is de maximum snelheid op de A2 ten noorden van de aansluiting Maarsse 120 km/u. Voor de toets aan de normstelling van de Wet geluidhinder in het tiende jaar na openstelling van de weg (het jaar 2022) is uitgegaan van een maximumsnelheid van 120 km/u. Overeenkomstig het Standpunt van de Minister is vervolgens als geluidbeperkende maatregel rekening gehouden met het vaststellen van 100 km/u voor de maximum snelheid.

Wegdekverharding

Op hoofdlijnen is de verharding van de doorgaande rijbanen van de A2, zoals gehanteerd in het rekenmodel, weergegeven in tabel 5.

Tabel 5 Gehanteerde wegdekverharding

Jaar	Situatie (overwegend)	Verharding hoofdrijbaan en eventuele parallelbanen (globaal weergegeven)
1986	2x3	DAB over het gehele traject
1999	2x3	ZOAB tussen Abcoude en Holendrecht-Zuid, overig DAB
2008	2x4	ZOAB over het gehele traject
2022	2x5	tweelaags ZOAB als geluidbeperkende maatregel conform het Standpunt van de Minister tussen de projectgrenzen: <ul style="list-style-type: none"> • oostbaan van km. 34.35 tot 56.6 • westbaan van km. 34.55 tot 56.6

Geluidschermen

De geluidberekeningen vinden plaats voor de wegsituaties 1986-2x3, 1999-2x3, 2008-2x4 en 2022-2x5. In alle genoemde situaties is sprake van aanwezige geluidafschermingen. De situatie 2008-2x4 is een fictieve situatie waarbij er vanuit gegaan wordt, dat de verbreding A2 2x4 rijstroken uitgevoerd is en de in dat kader bepaalde geluidschermen aanwezig zijn. Voor de situatie 2022-2x5 is sprake van twee varianten. Bij de toets 2x4 naar 2x5 zijn de geluidafschermingen dezelfde als bij de situatie 2008-2x4, maar zijn een tweetal autonome geluidafschermingen toegevoegd. Bij de toets 2x3 naar 2x5 is uitgegaan van de geluidafschermingen in de situatie 1999-2x3, maar zijn ook hier een tweetal autonome geluidafschermingen toegevoegd.

3.2.1 Resultaten akoestisch onderzoek

Uit het akoestisch onderzoek (zie bijlage 1) voor dit wegaanpassingsbesluit blijkt dat er 117 woningen in de gemeenten De Ronde Venen en Maarssen zijn met een nog niet afgehandelde saneringssituatie. Voor 10 van deze woningen, in de gemeente De Ronde Venen, zijn in het kader van de eerdere geluidprocedures voor de verbreding naar 2x4 rijstroken hogere waarden vastgesteld, zodat voor deze woningen geen waarden vastgesteld kunnen worden in het kader van de sanering. Voor 24 woningen is de geluidbelasting in de eindsituatie 48 dB of lager, waardoor ze niet vastgesteld kunnen worden. Dit betekent dat voor in totaal 83 woningen een hogere waarde in het kader van de sanering wordt vastgesteld. Bij 1755 woningen is er sprake van een aanpassing van de weg zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Op basis van het Standpunt van de Ministers wordt als wegdekverharding tweelaags ZOAB aangebracht en de snelheid teruggebracht naar 100 km/u. In het onderzoek is het effect van maatregelen in de overdracht (geluidschermen/geluidswallen) in kaart gebracht. Hierbij is als uitgangspunt gehanteerd het maatregelenpakket dat reeds in het kader van de verbreding naar 2x4 is vastgesteld en dat als uitgangspunt heeft gediend voor de geluidprocedures voor deze verbreding. Ter hoogte van de gemeente Maarssen wordt bovendien als uitgangspunt gehanteerd het hoge scherm dat nu op initiatief van de gemeente wordt gebouwd. Vervolgens is nagegaan of aanvullende geluidmaatregelen doelmatig zijn.

Op basis van het akoestisch onderzoek zijn de doelmatige geluidmaatregelen bepaald. Bij uitvoering van dit pakket blijven er 114 woningen over waar sprake is van aanpassing en waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. Voor 1 woning is de vast te stellen waarde dezelfde als welke reeds in het kader van de

geluidprocedure 2x4 is vastgesteld. Deze hoeft dus niet opnieuw te worden vastgesteld. Voor 2 woningen is de vast te stellen hogere waarde 1 dB hoger dan de reeds in het kader van de geluidprocedure 2x4 vastgestelde hogere waarde. Ook voor deze woningen worden geen waarden vastgesteld.

Dit is in het voordeel van de bewoner, immers des te lager de vastgestelde hogere waarde, des te strenger de geluidnorm voor de toekomst. Uiteindelijk wordt voor 111 woningen waar sprake is van een aanpassing, een hogere waarde vastgesteld. Bovendien zijn er ook 83 woningen met een niet afgehandelde sanering waarbij na maatregelen de geluidbelasting nog hoger is dan de grenswaarden (48 dB) en waarvoor een hogere waarde vastgesteld dient te worden. Deze geluidsgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen de gemeenten Amsterdam, Ouder Amstel, Abcoude, de Ronde Venen en Breukelen. Na vaststellen van deze hogere waarden zal voor deze woningen nog onderzocht worden of de bestaande gevelisolatie voldoende is.

Door middel van akoestisch onderzoek is nagegaan of er op andere wegen dan de te reconstrueren A2 sprake is van een geluidtoename van 2 dB of meer ten gevolge van de reconstructie van de A2. Het betreft zowel aansluitende wegvakken van autosnelwegen als van kruisende wegen.

Ook hierbij is een dubbele toets als boven genoemd toegepast, dat wil zeggen dat de eindsituatie (2x5 in 2022) zowel is vergeleken met de situatie 2x4 in 2008 als met de situatie 2x3 in 1999. In eerste instantie is het verschil bepaald, waarbij in de eindsituatie ook de autonome groei van het verkeer is meegenomen. Bij deze vergelijking is in sommige gevallen de toename 2 dB of meer, juist als gevolg van deze autonome groei. Vervolgens is de vergelijking gemaakt voor het jaar 2022 met en zonder de verbreding van de A2, waarbij de basissituatie 2022-2x4 is bepaald inclusief de autonome verkeersgroei. Aldus wordt het werkelijke effect van de verbreding naar 2x5 in beeld gebracht. Bij deze vergelijking is de toename van geluid vanwege de verbreding van de A2 op de overige wegen steeds ruimschoots onder de 2 dB.

In het akoestisch onderzoek is ook nagegaan of er nog sprake is van te saneren woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen langs kruisende wegen en spoorwegen. Deze bestemmingen dienen, om voor sanering in aanmerking te komen, binnen het tracé van de A2 te liggen.

Bij de kruising van de A2 met de spoorlijn Breukelen – Woerden is sprake van een mogelijke saneringssituatie. Er is één woning gelegen binnen het aandachtsgebied, maar de geluidbelasting van deze woning was in 1987 lager dan de wettelijke saneringsgrens voor railverkeer, zodat geen sprake is van een situatie met niet afgehandelde sanering.

De resultaten van het akoestisch onderzoek naar de effecten van de verbreding van de A2 op stiltegebieden, de Natura 2000-gebieden, de Beschermde Natuurmonumenten, de ecologische hoofdstructuur-gebieden en de weidevogelgebieden zijn beschreven in paragraaf 4.2 Natuur en Landschap.

3.2.2 *Geluidsreducerende maatregelen: wegdek*

In het besluit is opgenomen dat op de doorgaande rijbanen over het gehele traject tweelaags ZOAB of een geluidreducerend wegdek met minimaal dezelfde akoestische kwaliteiten als geluidbeperkende maatregel wordt toegepast.

3.2.3 *Geluidsreducerende maatregelen: snelheid*

In het besluit is opgenomen dat op het gehele traject een maximum snelheid van 100 km/uur gaat gelden.

3.2.4 *Geluidsreducerende maatregelen: geluidschermen*

Het akoestisch onderzoek toont aan dat de geplande schermen langs de A2 vanwege de verbreding 2x4 niet verhoogd hoeven te worden ten behoeve van de verbreding tot 2x5 rijstroken.

Wel blijkt bij Abcoude dat het aan de oostzijde van de A2 geplande geluidscherm in noordelijke richting verlengd moet worden met een scherm van 6 meter hoog en 150 meter lang van km 37.614 – km 37.764.

Tabel 6 Afscherpende maatregelen

Gemeente	Kilometrerig	Ligging	Hoogte t.o.v. kant verharding weg	Reflectie (wegzijde)
Abcoude	Km 37.614 – 37.764	Hoofdrijbaan, oost	6,0 m	Reflecterend

3.2.5 *Hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting*

Na het treffen van de maatregelen zoals die in paragraaf 3.2.2 en 3.2.3 zijn opgesomd blijft er voor 83 woningen waar sprake is van nog niet afgehandelde sanering sprake van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB. Voorts blijft er voor 114 van 1755 woningen waar sprake is van 'aanpassing' sprake van overschrijding van de grenswaarde. Voor 1 woning is de vast te stellen waarde dezelfde als welke reeds in het kader van de geluidprocedure 2x4 is vastgesteld. Deze hoeft dus niet opnieuw te worden vastgesteld. Voor 2 woningen is de vast te stellen hogere waarde 1 dB hoger dan de reeds in het kader van de geluidprocedure 2x4 vastgestelde hogere waarde. Ook voor deze woningen worden geen waarden vastgesteld. Dit is in het voordeel van de bewoner, immers hoe lager de vastgestelde hogere waarde, des te strenger de geluidnorm voor de toekomst. Uiteindelijk wordt voor 111 woningen waar sprake is van een aanpassing een hogere waarde vastgesteld. Zie artikel 3 van het besluit voor deze vastgestelde hogere waarden.

Voor deze woningen is ook berekend wat de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege de A2 en andere gezoneerde bronnen zal zijn indien de hogere waarden worden vastgesteld.

Deze gecumuleerde geluidsbelastingen geven geen aanleiding tot het overwegen van extra geluidsbeperkende maatregelen.

Tabel 7 Overzicht aantal vast te stellen hogere waarden

Gemeente	Sanering (art 87g lid 3 Wgh)	Aanpassing (art 87f Wgh)	Aanpassing van eerdere sanering (art 87g lid 4 Wgh)
Amsterdam	-	4	-
Ouder-Amstel	-	1	1
Abcoude	-	88	-
De Ronde Venen	83	-	-
Loenen	-	-	-
Breukelen	-	13	4
Maarssen	-	-	-
Utrecht	-	-	-
Totaal	83	106	5

3.3 Luchtkwaliteit

Op grond van art. 5.16 eerste lid, onder d, juncto art.5.16, tweede lid sub e van de Wet milieubeheer kan een wegaanpassingsbesluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dat wegaanpassingsbesluit is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van art. 5.12, eerste lid, of art. 5.13 eerste lid, van de Wet milieubeheer vastgesteld programma. Dit programma betreft het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De Europese Commissie heeft Nederland op 7 april 2009 op basis van het Ontwerp NSL derogatie verleend voor fijn stof (PM₁₀) tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015. Voor de agglomeratie Heerlen/Kerkrade is echter met betrekking tot stikstofdioxide (NO₂) slechts tot 2013 derogatie verleend.

Het NSL is door de Minister van VROM, met in achtneming van de opmerkingen van de Europese Commissie en in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Tweede Kamer der Staten-Generaal, op 1 augustus 2009 vastgesteld en inwerking getreden.

Het project A2 Holendrecht-Maarssen is als 'niet in betekende mate- (NIBM) project' opgenomen in dit NSL.

De daar vermelde projectkenmerken van onderhavig project zijn:

1. ligging (in coördinaten): 127630,469707;
2. omvang: verbreding van de A2 naar 2x5 rijstroken van km 34,4 tot en met km 56,6. Maximumsnelheid 100 km/uur;
3. datum toonaangevend besluit: wegaanpassingsbesluit in 2009;
4. datum ingebruikname, fasering: openstelling 2010.

Het project voldoet met haar projectkenmerken zoals beschreven in artikel 1 van dit wegaanpassingsbesluit, aan de in het NSL opgenomen projectkenmerken, zodat het project gerealiseerd kan worden met de grondslag art.5.16, eerste lid, onder d van de Wet milieubeheer.

3.4 Externe Veiligheid

3.4.1 Inleiding

Voor het wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen is een onderzoek gedaan naar de effecten van de wegaanpassing op externe veiligheid. Hierin zijn de waarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) berekend. Deze risico's zijn getoetst aan de geldende normering, de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

3.4.2 Beleid en regelgeving

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg is de *Wet vervoer gevaarlijke stoffen* (WVGS, 1995) de wettelijke basis. Het *Besluit vervoer gevaarlijke stoffen* (BVGS, 1996) is het uitvoeringsbesluit bij deze wet. Voor vervoer over de weg is dit verder uitgewerkt in de *Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen* (1998). De vertaling van de veiligheid naar de ruimtelijke inrichting rond transportassen heeft vorm gekregen in de nota *Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen* (RNVGS, 1996), waarin is aangegeven aan welke veiligheidsnormen moet worden voldaan bij transport van gevaarlijke stoffen over de transportas. Voor toepassing van deze Nota RNVGS in praktijksituaties is verder de *Handreiking Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen* (Den Haag, 1998) uitgebracht. De *Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen* (augustus 2004) vervangt de Nota.

3.4.3 Criteria

Voor het aspect externe veiligheid worden twee criteria onderscheiden: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het **plaatsgebonden risico** wordt uitgedrukt in de kans op overlijden van een denkbeeldig aanwezige persoon op een bepaalde plaats in de nabijheid van een weg als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die weg. Deze norm is vastgesteld op een kans van 1 op de 1 miljoen per jaar dat een persoon overlijdt. Het **groepsrisico** wordt uitgedrukt in de kans op overlijden ineens van een groep personen als gevolg van een verkeersongeval met gevaarlijke stoffen. De normstelling geldt voor het risico per km van het tracé, per jaar. Deze norm is vastgesteld op een kans van 1 op 10.000 per jaar voor 10 doden, 1 op de 1 miljoen per jaar voor 100 doden, etc. Deze normstelling voor het GR heeft een status van oriëntatiewaarde.

3.4.4 Onderzoek en effecten

Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit is een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid voor de huidige situatie, autonome ontwikkeling (2x4) en de situatie met wegverbreding (2x5; voorkeursalternatief). Voor het bepalen van het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico zijn met de nieuwe telgegevens, nieuwe groeiprognoses conform GE scenario en de laatste ruimtelijke ontwikkelingen met het rekenmodel RBM II risicoberekeningen uitgevoerd voor 2006 en 2020.

Bij de uitbreiding naar 2x5 rijbanen wordt de middenberm gebruikt waardoor de situering van de weg niet verandert en gelijk blijft aan de huidige situatie 2x4. Daarmee is het resultaat van de autonome ontwikkeling gelijk aan die van het voorkeursalternatief. De autonome ontwikkeling wordt daarom niet apart berekend. Voor PR wordt de afstand vanaf het midden van de weg tot de PR-contour (m) weergegeven. Voor GR wordt berekend de normwaarde. Dit is de maximale waarde

van het GR. Een normwaarde van meer dan 0,01 betekent een overschrijding van de oriëntatie waarde van het GR.

In onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven.

Tabel 8 Plaatsgebonden risico en groepsrisico in 2006 en 2020

Traject	Huidige situatie			Toekomstige situatie		
	PR10 ⁻⁶	PR10 ⁻⁷	GR	PR10 ⁻⁶	PR10 ⁻⁷	GR
Noord	na	30	0,00042	Na	40	0,00042
Midden	na	30	0,00005	Na	30	0,00006
Zuid	na	35	0,00214	na	35	0,00348

na: niet aanwezig

Traject Noord: knp. Amstel-afrif Vinkeveen;

Traject Midden: Baambrugge- Loenen a/d Vecht (overlap van traject Noord en Zuid)

Traject Zuid: afrif Vinkeveen-Zuilense ring Utrecht

Nergens is de PR grenswaardecontour van 10⁻⁶ aanwezig. De normwaarde GR is het hoogst bij Utrecht (zuid) waar dichte bebouwing nabij de weg aanwezig is. De grote toename van het GR in de toekomst op traject zuid kan veroorzaakt zijn door toekomstige bebouwing, toekomstig transport en/of de wegaanpassing. Op de locatie in traject zuid, waar het GR wijzigt, is een extra variantberekening uitgevoerd om aan te tonen welke factor de oorzaak is van de GR toename. De extra variant omvat het toekomstig transport, de huidige bebouwing en de huidige infrastructuur (deze is gelijk aan toekomstige infrastructuur). Het GR is 0,00214 en gelijk aan de huidige situatie. Dit levert het bewijs dat het GR alleen toeneemt door bouwplannen nabij Leidsche Rijn Utrecht en bij Breukelen (traject zuid). Ook traject midden, dat een overlap is van traject noord en zuid, heeft een geringe GR toename, welke veroorzaakt wordt door de autonome groei van het vervoer gevaarlijke stoffen want de risicobron verandert niet (ligging en breedte) en er zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen rondom dit traject.

3.4.5

Maatregelen

De normen voor het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) worden niet overschreden. Ook vindt geen toename plaats van het groepsrisico door de wegaanpassing. Uit het oogpunt van externe veiligheid behoeven er derhalve geen maatregelen genomen te worden.

4 Natuur en Landschap

4.1 Compensatie

In verband met de kap van 4 bomen ter plaatse van de aanlanding van de fietsbrug in de gemeente Maarssen zal compensatie plaatsvinden. In overleg met de gemeente Maarssen zal bepaald worden waar de bomen worden gecompenseerd. Dit gebeurt op grond van het bepaalde in de Boswet. De kapvergunning is aangevraagd bij de gemeente Maarssen.

Voor het realiseren van het project hoeven er verder geen bomen gekapt te worden.

4.2 Natuurvriendelijke oever Nigtevecht.

In het Standpunt van de ministers naar aanleiding van de Trajectnota/MER is het meest milieuvriendelijke alternatief gekozen. Hierin is een aanvullende natuurmaatregel opgenomen, de versterking van de ecologische verbinding Venen - Vechtplassen door een bijdrage te leveren aan de aanleg van een natuurvriendelijke oever bij Nigtevecht.

In het Standpunt was ervoor gekozen deze maatregel onderdeel te maken van de Trajectnota/MER. Inmiddels is het wettelijk kader voor de A2 Holendrecht Maarssen gewijzigd. Hierdoor zal de natuurvriendelijke oever niet langer onderdeel uitmaken van het wegaanpassingsbesluit. Voor de planologische regeling van deze natuurvriendelijke oever is een procedure nodig op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Overleg hierover is inmiddels opgestart met de gemeente Abcoude.

Locatie Nigtevecht maakt onderdeel uit van de meest noordelijke deelverbindingszone van de Ecologische Verbinding Venen en Vechtplassen. Met name de aanwezigheid van ecologisch waardevolle structuren (de Vecht, het Gein, Fort Nigtevecht) maakt de locatie geschikt voor de aanleg van een natuurvriendelijke oever. Daarmee wordt een belangrijke stapsteen in de EHS gerealiseerd. De 5 ha grond aan de westzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal die benodigd is voor de aanleg is reeds eigendom van de Staat. In opdracht van RWS Utrecht is een ecologisch ontwerp gemaakt van de inrichting van de natuurvriendelijke oever. Voor de aanleg van de natuurvriendelijke oever is geld gereserveerd binnen de begroting van het A2-project.

Om de natuurvriendelijke oever aan te kunnen leggen moet ruimte worden gecreëerd langs het kanaal. Hiervoor zal de westelijke kanaaldijk moeten worden verplaatst. De dijk fungeert als primaire waterkering voor dijkkring 14. Op grond van de Wet op de waterkering dient een dijkaanpassingsplan te worden vastgesteld om deze primaire waterkering te kunnen verplaatsen. Ter voorbereiding van deze procedure is reeds contact gelegd met de provincie Utrecht.

4.3 Gebiedsbescherming Natura 2000, EHS en beschermde natuurmonumenten

De bescherming van gebieden is in Nederland op twee niveaus geregeld. De bescherming van beschermde natuurmonumenten en Natura 2000-gebieden door de (nieuwe) Natuurbeschermingswet 1998 en de veiligstelling van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in de Nota Ruimte, de Streekplannen en de Bestemmingsplannen.

Op ruime afstand van de A2 (meer dan 1,5 km) liggen de Natura 2000-gebieden Botshol en Oostelijk Vechtplassengebied. Als gevolg van de voorziene ingreep kunnen mogelijk tijdelijke of permanente effecten optreden op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden. Daarom dient, volgens de Natuurbeschermingswet 1998 getoetst te worden wat de eventuele effecten van de ingreep zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden Botshol en Oostelijk Vechtplassengebied. De mogelijke effecten kunnen bij dit project ontstaan door geluid en verzuring. Aldus dienen ook de mogelijke effecten van de ingreep op enkele in de nabijheid van de A2 gelegen beschermde natuurmonumenten (zie tabel 9) gezien te worden.

De A2 doorsnijdt tevens gebieden welke deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het tracé van de verbreding van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen doorkruist op enkele plaatsen de EHS. Bij aantasting van de EHS is compensatie noodzakelijk

Vernietiging

Natura 2000

De extra rijstroken aan de middenberm-zijde leiden niet tot vernietiging van de Natura 2000-gebieden Botshol en Oostelijk Vechtplassengebied. Er wordt immers geen extra verharding aangelegd.

Beschermde natuurmonumenten

De extra rijstroken aan de middenbermzijde leiden niet tot vernietiging van beschermde natuurmonumenten. Er wordt immers geen extra verharding aangelegd.

EHS

De verbreding komt in de middenberm van de huidige rijksweg te liggen, buiten de EHS en leidt dus niet tot vernietiging van oppervlakte EHS.

Verstoring door licht

Op dit moment is langs de gehele rijksweg verlichting aanwezig. Bij de verbreding van de A2 wordt de bestaande verlichting niet veranderd. De ingreep leidt niet tot toename van verstoring door licht.

Verstoring door geluid

In het kader van het WAB is onderzocht of er sprake is van effecten op beschermde gebieden en beschermde flora en fauna. Dit is beschreven in het akoestisch onderzoek (bijlage 1). Ter plaatse van de beoogde ingreep zijn geen beschermde gebieden of beschermde dier- en plantensoorten aanwezig. De ingreep vindt immers plaats aan de binnenzijde van de rijbanen. Van vernietiging, dan wel extra versnippering is dan ook geen sprake.

Het onderzoek betreft zowel de Natuurbeschermingswetgebieden (Natura 2000 gebieden en beschermde Natuurmonumenten), als (provinciale) EHS-gebieden, weidevogelgebieden en stiltegebieden. Uit het akoestisch onderzoek WAB A2 Holendrecht – Maarssen d.d. november 2009 (zie bijlage 1) blijkt dat de capaciteitsvergroting van de A2 geen negatieve effecten heeft op de in de omgeving

van het plangebied aanwezige beschermde natuurgebieden. Zie tabel 9 en bijlage 3 voor de ligging van deze gebieden.

De geluidbelasting in de binnen het invloedsgebied van de rijksweg A2 gelegen stiltegebieden, Natura 2000-gebieden, beschermde natuurmonumenten en in de ecologische hoofdstructuur en weidevogelgebieden neemt overwegend af in de toekomst (2x5 in 2022) zowel ten opzichte van de huidige situatie (2x3 in 1999), als de fictieve situatie 2x4 in 2008. Er is één uitzondering, namelijk aan de uiterste noordgrens van het project is er sprake van een kleine toename van geluid in de ecologische hoofdstructuur bij de vergelijking van de eindsituatie (2x5 in 2022) met de 2x4-situatie in 2008. Deze verslechtering is echter theoretisch. De verslechtering vindt plaats binnen het gebied waar de A9 invloed heeft op de geluidbelasting. Deze geluidbelasting als gevolg van de A9 is dermate hoog dat de kleine toename als gevolg van het onderhavig project teniet wordt gedaan. Verder pakt ook hier de vergelijking van de eindsituatie (2x5 in 2022) met de huidige situatie (2x3 in 1999) gunstig uit. Er is dan ook geen sprake van significante effecten in de Natura 2000 gebieden, noch van mogelijke nadelige effecten in de overige gebieden. Om die reden is geen passende beoordeling nodig en voorts geen vergunning nodig op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

Tabel 9 Natuurgebieden

Type gebied	naam
Stiltegebied	Polder Ronde Hoep
Stiltegebied	Wijde Blick en Loenerveense plas
Stiltegebied	Polders Portengen, Kockengen
Stiltegebied	Maarsseveense plassen
Natura 2000	Botshol
Natura 2000	Oostelijk Vechtplassengebied
BNM*	Oeverlanden Winkel
BNM*	Schraallanden Utrecht West
BNM*	Oeverlanden Gein c.a.
BNM*	Terra Nova
EHS	Conform Natuurgebiedsplannen De Venen en Vecht- en Plassengebied (provincie Utrecht)
Weidevogelgebied	Polder baambrugge Oostzijds, - Het groenland, - De Roodenmolen en - Donkervliet.
Weidevogelgebied	Polder Oukoop
Weidevogelgebied	Polder Kortrijk

* BNM = Beschermd Natuurmonument

Eutrofiëring en verzuring

Natura 2000

Het Natura 2000 gebied Oostelijk Vechtplassengebied bestaat uit een van oorsprong Habitat- en vogelrichtlijngebied. Het Vogelrichtlijngebied ligt binnen de zone van 3 km, het habitatrictlijngebied daarbuiten. De stikstofdepositie vanaf de rijksweg is niet buiten de 3 km vanaf de bron merkbaar.

Het Natura 2000 gebied Botshol ligt grotendeels binnen de zone van 3 km. Het gebied is aangewezen voor de habitattypen: kranswieren (H3149), meren met krabbenscheer (H3150), blauwgrasland (H6410), ruigten en zomen (moerasspirea) (H6430A), overgangs- en trilvenen (H7140A) en galigaanmoerassen (H7140). Al

deze habitattypen zijn gevoelig of zeer gevoelig voor stikstofdepositie. Alleen het type ruigte en zomen (moerasspirea) is minder tot niet gevoelig. De huidige depositiewaarde (2008) betekent een overschrijding van de kritische depositiewaarde. De verbreding van de A2 zal echter niet leiden tot een toename van de overschrijding van de kritische depositiewaarde. Zoals blijkt uit het rapport Stikstofdepositieberekening in het kader van de verbreding van de A2 Holendrecht Maarssen (zie bijlage 4), is er bij realisatie van de verbreding geen toename van de in 2008 aanwezige stikstofdepositie op het bedoelde natuurgebied, noch in 2011, noch in 2020. Derhalve kan vastgesteld worden dat er geen negatieve gevolgen zijn op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied Botshol. Er vindt dus geen aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied plaats.

Beschermde natuurmonumenten

In de inspraak is aandacht gevraagd voor de stikstofdepositie op de beschermde natuurmonumenten (zie tabel 9). Hiervoor is aanvullend onderzoek uitgevoerd, dat is vastgelegd in het rapport "Stikstofdepositieberekeningen in het kader van de verbreding van de A2 Holendrecht Maarssen, beschermde natuurmonumenten, oktober 2009". (zie bijlage 5). Hieruit blijkt dat realisatie van de verbreding ten opzichte van 2008 een afname laat zien van de aanwezige stikstofdepositie op de beschermde natuurmonumenten, zowel in 2011 als in 2020. Daarnaast laat de plansituatie (2x5) een afname van de stikstofdepositie zien ten opzichte van de autonome situatie (2x4) in zowel 2011 als 2020. Er vindt dus geen aantasting van de natuurwetenschappelijke kenmerken en natuurschoon van de beschermde natuurmonumenten plaats, en er is dus geen vergunning nodig.

4.4 Soortenbescherming

De Flora- en faunawet bevat regels ter bescherming van in het wild voorkomende planten en dieren. De wet zelf wijst vrijwel alle zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en een groot aantal vissen als beschermde diersoorten aan. Daarnaast zijn verschillende andere diersoorten (o.a. dagvlinders, libellen) en soorten planten als beschermd aangewezen. Ten aanzien van al deze soorten gelden bepaalde verbodsbepalingen, waaronder het doden, opzettelijk verontrusten en het vernielen van nest of verblijfplaatsen. Naast de meer specifieke verbodsbepalingen bevat de wet ook een algemene zorgplicht die een ieder verplicht voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren. Deze zorgplicht heeft ook betrekking op planten en dieren die niet behoren tot een beschermde soort. Iedereen moet zich aan deze bepalingen houden, zowel binnen beschermde natuurgebieden als daarbuiten.

Hoewel het voorkomen van het overtreden van deze verboden (preventie) steeds voorop moet staan, zijn uitzonderingen soms mogelijk. Of dit zo is hangt met name af van het belang waarvoor men een project of handeling wil realiseren, de vraag of er alternatieven bestaan, en de mate waarin de benadeelde soorten beschermd zijn. Wanneer dit het geval is kan een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet worden aangevraagd, de gunstige staat van instandhouding van de soort moet wel gewaarborgd blijven. Voor de Flora- en faunawet zijn met name de zwaarder beschermde, ontheffingsplichtige soorten van tabel 2 en 3 (AMvB Flora- en faunawet) van belang bij het vaststellen van maatregelen om de gunstige staat van instandhouding te waarborgen.

De feitelijke ingreep van dit project vindt plaats in de middenberm. De ingreep wordt gecombineerd met de realisatie van het CAU-besluit (2x4). De realisatie van de 2x5 vindt dus plaats binnen dezelfde fysieke ruimte, waar reeds op grond van de 2x4 het weglichaam en verharding wordt gerealiseerd. Daarom is er voor dit project geen aanvullend veldonderzoek uitgevoerd. Voor de werkzaamheden van het CAU-besluit zijn wel verschillende onderzoeken uitgevoerd en is er indien nodig ontheffing aangevraagd en verleend.

Ten aanzien van de verstoring van broedvogels is bekend dat zij verstoord worden door geluid van de snelweg. Uit het bovengenoemde geluidonderzoek (bijlage 1) blijkt dat door toepassing van tweelaags ZOAB de geluidbelasting in de eindsituatie 2x5 in 2022 zal afnemen zowel ten opzichte van de huidige situatie 1999 als de situatie in 2008.

Hierdoor zal de situatie voor broedvogels niet verslechteren. Ook ten aanzien van andere beschermde soorten doen zich geen nadelige effecten voor.

4.5 Aantasting landschapsstrook

Langs de A2 worden er in het kader van het CAU besluit zogenaamde landschapsstroken gerealiseerd. Deze stroken, parallel aan de rijksweg, hebben een tweeledig doel. Enerzijds zijn deze stroken bedoeld om de A2 landschappelijk in te passen en anderzijds vormen deze stroken een onderdeel van de Ecologische verbinding Venen-Vechtplassen (EVVV). De EVVV bestaat naast deze landschapsstroken ondermeer uit ecologische stapstenen en ecologische voorzieningen onder de rijksweg A2. Acht ecologische voorzieningen worden gerealiseerd. De Holendrecht is er een van. Langs deze veenrivier wordt aan weerszijden een doorgetrokken oever gerealiseerd onder de kunstwerken in de A2. Aan de zuidzijde van de Holendrecht worden aan beide zijden van de A2 landschapsstroken gerealiseerd. Deze landschapsstroken vormen de toevoer naar de ecologische passage onder de A2 door. De doelsoorten voor de ecologische voorziening onder de rijksweg zijn oevergebonden fauna als kleine zoogdieren, amfibieën en insecten zoals libellen.

Uit het geluidonderzoek voor het onderhavige WAB blijkt dat het geluidscherm bij Abcoude aan de noordzijde moet worden uitgebreid. Deze uitbreiding komt tussen de linker rijbaan van de A2 en de landschapsstrook in te staan. Door de schaduwwerking en de visuele barrièrewerking tast deze uitbreiding de beide functies aan. De landschappelijke inpassing wordt teniet gedaan doordat de strook deels niet meer zichtbaar is vanaf de weg. De ecologische functie wordt aangetast doordat als gevolg van schaduwwerking de ontwikkelingsmogelijkheden worden beperkt. Hierdoor zullen andere organismen dan de doelsoorten zich vestigen in deze landschapsstrook, het functioneren van de faunavoorziening Holendrecht wordt hierdoor eveneens aangetast.

De EVVV is echter een samenhangend stelsel aan maatregelen. Hierdoor is het mogelijk, zij het beperkt, om de functie over te laten nemen door een andere gedeelte van de ecologische verbinding. Er is een mogelijke locatie gevonden nabij de faunavoorziening Evenaarswetering.

Nabij de faunavoorziening Evenaarswetering (km 48.1) ligt aan de oostzijde van de rijksweg een overhoek (eigendom van de Staat). Deze overhoek heeft enerzijds een directe koppeling met de faunavoorziening onder de weg en anderzijds grenst het aan een gebied in eigendom van Staatsbosbeheer (SBB) (of van Prorail met

intentie om over te dragen aan SBB). Dit biedt goede kansen om de kwaliteit van de EVVV op deze plek te versterken. De voorziening aan de Evenaarswetering bestaat uit een loopstrook in een duiker. De doelsoorten zijn oeversgebonden fauna, met name kleine zoogdieren en amfibieën. De functie van dit onderdeel van de EVVV kan worden vergroot door de overhoek te ontwikkelen als ecologische stapsteen. Hierdoor wordt de beperkte aantasting van de verbinding rondom de Holendrecht ruimschoots gecompenseerd.

4.6 Archeologie en Cultuurhistorie

Er vindt geen verstoring van bodemprofielen plaats buiten het bestaande weglichaam, waar de profielen reeds zijn verstoord of reeds zijn verdwenen als gevolg van de aanleg van de 2x4. Tevens worden geen cultuurhistorische waarden aangetast.

4.7 Bodem en water

Aangezien voor het voorliggende wegaanpassingsbesluit geen extra ruimtebeslag nodig is, zijn de gevolgen voor het aspect bodem en water beperkt. Door de toename van de hoeveelheid verhard oppervlak ten opzichte van de 2x4 situatie, dient compensatie van de hoeveelheid oppervlaktewater plaats te vinden als gevolg van de toegenomen hoeveelheid afstromend wegwater. Bij de voorbereiding van de uitvoering van de 2x4 is reeds overeenstemming met de waterbeheerders bereikt over de hoeveelheid waterberging. Hierbij is al geanticipeerd op de asfaltbreedte voor een 2x5.

Ten opzichte van de 2x4 bevat de 2x5 volgens voorliggend WAB nog beperkt extra asfalt. Conform de afspraken gemaakt met de waterbeheerders langs het betreffende wegtraject (Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en Waternet/Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vechtstreek) is voorzien in de aanleg van extra oppervlaktewater, te weten 10% van het extra aan te leggen verhard oppervlak.

Het gaat hierbij alleen om een locatie bij knooppunt Holendrecht. Hier wordt tussen km 35,7 en km 35,8 ongeveer 1000m² aan oppervlaktewater aangelegd aan de westzijde van hoofdrijbaan. De waterberging is op kaart UTPO-2006-11-470 aangegeven. Voor de realisatie van deze extra waterberging is door het betreffende waterschap de keurontheffing verleend.

5 Zienswijzen op het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit

Van 7 augustus tot en met 17 september 2009 hebben het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht – Maarssen en de bijbehorende aanvragen voor uitvoeringsbesluiten op de diverse locaties, zoals ook genoemd in par. 7.1 van deze toelichting ter inzage gelegen.

Op de volgende data zijn informatieavonden gehouden:

- 26 augustus 2009 van 17.30u – 20.30u in het Parochiehuis Breukelen aan de Herenstraat 15 te Breukelen;
- 1 september 2009 van 17.30u – 20.30u in de Dorpskerk aan het Kerkplein 45 te Abcoude;
- 3 september 2009 van 17.30u – 20.30u in de Ark aan de Duivenkamp 844 te Maarssenbroek.

Er heeft een extra informatieavond plaatsgevonden op verzoek van de gemeente Loenen op 8 september 2009 van 19.00u – 20.30u in de Montessorischool aan de Hollandstraat 25 te Loenersloot.

Op deze informatieavonden is het OWAB nader toegelicht.

Mondelinge zienswijzen zijn op deze avonden genotuleerd. 15 personen hebben gebruik gemaakt van deze mogelijkheid.

Inclusief deze mondelinge inspraakreacties zijn er in totaal 48 inhoudelijk verschillende inspraakreacties ontvangen. Eén hiervan is voorzien van een handtekeningenlijst, waarin 196 handtekeningen zijn opgenomen.

Er zijn geen zienswijzen binnengekomen van personen of organisaties na afloop van de inspraaktermijn.

Alle hiervoor genoemde zienswijzen zijn in de Nota van Antwoord samengevat en van een reactie voorzien.

De wijzigingen in het WAB naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn weergegeven in hoofdstuk 6 van dit WAB.

Voor een weergave van de ingebrachte zienswijzen en de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de Nota van Antwoord (zie bijlage 6).

6 Wijzigingen in het Wegaanpassingsbesluit

Ten opzichte van het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit is een aantal inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd in besluit en/of toelichting, zowel naar aanleiding van de zienswijzen, als op eigen initiatief van het bevoegd gezag..

6.1 Wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen.

1. De vormgeving van de aanlanding van de fietsbrug (zie artikel 2 van het besluit) tussen Utrecht en Maarssen aan de Maarssense kant is aangepast. Om aan veel bezwaren tegemoet te komen is in overleg met de gemeente de aansluiting op het Maarssense fietsnetwerk anders vormgegeven. De kaarten UTPO 2006-11-480 en UTPO 2006-11-482 zijn aangepast. In verband met de veranderde aanlanding van de brug is kap van enkele bomen noodzakelijk. Daartoe is een kapvergunning aangevraagd bij de gemeente. Op grond van het bepaalde in de Boswet zal herplant plaatsvinden.
2. Stikstofdepositie natuurmonumenten
Naar aanleiding van de inspraak op dit punt is er alsnog onderzoek gedaan naar de stikstofdepositie op beschermde natuurmonumenten, waaronder Schraallanden Utrecht-West. Zie hoofdstuk 4 van de toelichting.
3. Geluid
Naar aanleiding van de inspraakreactie van de bewoner/eigenaar van Groenlandsekade 91 en 93 is nr. 93 toegevoegd aan het akoestisch onderzoek. De hogere waarde voor nr.91 is komen te vervallen omdat deze woning na 1986 is gebouwd. Er kan dus niet sprake zijn van een sanering.

6.2 Wijzigingen op eigen initiatief van het bevoegd gezag.

Naar aanleiding van zowel eigen onderzoek als informatie van derden (bijvoorbeeld gemeenten), heeft het bevoegd gezag enkele aanpassingen aangebracht in de tekst van zowel Wegaanpassingsbesluit en toelichting als ook in een enkele bijlage.

Deze wijzigingen betreffen:

1. De wijzigingen in verband met de aanpassing van ontwerp naar definitief besluit, zoals de toevoeging van dit hoofdstuk 6 en van hoofdstuk 8. Beroep.
2. Geluid

Er zijn enkele wijzigingen aangebracht in de bij dit besluit vastgestelde hogere waarden:

- voor het adres Groenlandsekade 105A te Vinkeveen zijn alsnog hogere waarden vastgesteld.
- voor de adressen Groenlandsekade 55 en 105 te Vinkeveen zijn de hogere waarden, welke waren opgenomen in het ontwerp-besluit, komen te vervallen. De woning Groenlandsekade 55 is namelijk gebouwd na 1986. In een dergelijk geval kan geen sprake zijn van sanering. Het adres Groenlandsekade 105 betreft een woonboot, welke in het kader van de Wet geluidhinder niet geluidgevoelig is.

Een en ander is in tabel 4 van artikel 3 van het besluit verwerkt en uiteraard ook in het akoestisch onderzoek (zie bijlage 1).

7 Verdere procedure

7.1 Wegaanpassingsbesluit

Het Wegaanpassingsbesluit wordt toegezonden aan de hieronder genoemde provincies en gemeenten.

De stukken liggen ter inzage op de volgende plaatsen tijdens reguliere openingstijden:

- de provinciehuizen van Utrecht te Utrecht en van Noord-Holland te Haarlem;
- de gemeentehuizen van de gemeenten Ouder-Amstel, Amsterdam, Abcoude, De Ronde Venen, Breukelen, Loenen, Maarssen en Utrecht, alsmede het stadsdeelkantoor van Amsterdam-Zuidoost;
- het kantoor van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de Plesmanweg 1-6 te Den Haag;
- het kantoor van Rijkswaterstaat Utrecht aan de Griffioenlaan 2 te Utrecht en van Rijkswaterstaat Noord Holland aan de Toekanweg 7 te Haarlem.

Belanghebbenden die op het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit zienswijzen hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, hebben de mogelijkheid om binnen zes weken na de bekendmaking van de definitieve uitvoeringsbesluiten beroep aan te tekenen tegen zowel het wegaanpassingsbesluit als de uitvoeringsbesluiten bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist in enige en hoogste instantie over de ingestelde beroepen.

7.2 Uitvoeringsbesluiten

Parallel aan de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit worden de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit voorbereid, met toepassing van de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde openbare voorbereidingsprocedure.

De volgende procedurestappen vinden in dit verband plaats:

- Binnen 6 weken na bekendmaking van het wegaanpassingsbesluit door de Minister dienen de definitieve uitvoeringsbesluiten door de bestuursorganen genomen te worden.
- Vervolgens maakt de Minister de uitvoeringsbesluiten bekend. Daarmee start de beroepstermijn van 6 weken terzake van het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten.

De Spoedwet wegverbreding gaat er hierbij vanuit, dat de eventuele beroepen tegen het wegaanpassingsbesluit en die tegen de uitvoeringsbesluiten door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegelijkertijd worden behandeld.

Voor de uitvoering van het Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen zijn twee uitvoeringsbesluiten nodig, te weten: (1) de bouwvergunning voor de fietsbrug tussen Maarssen en Utrecht en (2) een kapvergunning in verband met de aanleg van deze fietsbrug.

8 Beroep

Tegen dit wegaanpassingsbesluit en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten kunnen belanghebbenden, die op het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit zienswijzen hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De termijn om een beroepschrift in te dienen bedraagt zes weken. De termijn voor het indienen van een beroepschrift vangt pas aan met ingang van de dag die volgt op de dag waarop de in artikel 10, lid 7 van de Spoedwet wegverbreding bedoelde bekendmaking van de uitvoeringsbesluiten heeft plaatsgevonden.

Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het beroepschrift dient ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. de redenen (gronden) waarom u beroep instelt;
- e. uw handtekening. U moet het beroepschrift ondertekenen;
- f. zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

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

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. de gronden van het verzoek, u geeft aan waarom u denkt dat uw verzoek voldoet aan de voorwaarde van 'onverwijlde spoed';
- e. uw handtekening. U moet het verzoekschrift ondertekenen;
- f. zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft;
- g. Een afschrift van het beroepschrift.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzitter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voor het indienen van een beroep en/of verzoek om een voorlopige voorziening is griffiegeld verschuldigd.

Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener zorg te dragen voor een vertaling.

9 Rechtsgevolgen wegaanpassingsbesluit

9.1 Bestemmingsplan

In artikel 11 van de Spoedwet wegverbreding zijn de rechtsgevolgen van het wegaanpassingsbesluit geregeld. Op grond van lid 8 van dit artikel geldt het Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen, voor zover het in strijd is met een bestemmingsplan, als projectbesluit zoals bedoeld in artikel 3.29, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen werkt daardoor rechtstreeks door in het ruimtelijke beleid van de betrokken gemeenten. De gemeenteraden van de betrokken gemeenten zijn verplicht om binnen een jaar nadat het Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan in overeenstemming met het Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen vast te stellen of te herzien (zie artikel 11 lid 10 van de Spoedwet wegverbreding). Zolang het bestemmingsplan niet is aangepast, is het gemeentebestuur verplicht aan degenen die inzage verlangen in het bestemmingsplan, tevens inzage te verlenen in het vastgestelde Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen. Dit is bepaald in lid 11 van artikel 11 van de Spoedwet wegverbreding.

9.2 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

Artikel 5 van de besluittekst bevat een flexibiliteits- en uitmeetbepaling. Het eerste lid van dit artikel betreft een uitmeetbepaling. Gelet op de nauwkeurigheid waarmee het ontwerp is uitgewerkt (de tracékaarten bij het Wegaanpassingsbesluit hebben een schaal van 1:2000) kan het voor of tijdens de uitvoering blijken dat de maatvoering zoals opgenomen in het Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen in de praktijk voor praktische problemen zorgt. Dan kan met een marge van 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden worden afgeweken, mits is voldaan aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in het derde lid.

Het tweede lid van dit artikel betreft een flexibiliteitsbepaling. Afgezien van de uitmeetbepaling kan het voorkomen dat er in de tijd tussen het Wegaanpassingsbesluit en de daadwerkelijke realisatie daarvan zich ontwikkelingen hebben voorgedaan die een kleine afwijking wenselijk maken. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld innovatieve uitvoering(swijzen), kostenbesparingen en nadere afspraken met de (bestuurlijke) omgeving. Ook in dat geval kan met een marge van 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden worden afgeweken, mits aan de randvoorwaarden uit het derde lid is voldaan. Voor de situering van de fietsbrug ter hoogte van Maarssen is een grotere afwijkingmarge toegestaan. De reden voor deze grotere toegestane afwijking is de noodzaak de fietsbrug door het geluidscherm te leiden.

In het derde lid zijn de randvoorwaarden voor de wijzigingen opgenomen. Deze randvoorwaarden zorgen ervoor dat de rechtszekerheid voor burgers ten aanzien van het genomen besluit wordt gewaarborgd. Ook is de formulering van het derde lid zodanig dat van de lengte en de hoogte van de geluidsafschermdende voorzieningen niet mag worden afgeweken.

9.3 Grondverwerving en onteigening

Ten behoeve van het Wegaanpassingsbesluit A2 Holendrecht-Maarssen is er geen sprake van grondverwerving en onteigening. Het project wordt volledig binnen staatsgrond gerealiseerd.

9.4 Schadevergoeding

Degenen die menen door de verbreding van de A2 Holendrecht-Maarssen en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, bijvoorbeeld waardevermindering van het pand, omrijdschade of beperking van bedrijfsvergroting et cetera, hebben de volgende mogelijkheden om een verzoek tot schadevergoeding te doen.

9.4.1 *Nadeelcompensatieregeling*

De Minister van Verkeer en Waterstaat kent de belanghebbende die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van dit Wegaanpassingsbesluit op zijn verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende, anderszins is verzekerd. Ter zake is de 'Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing.

Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Wegaanpassingsbesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden.

9.4.2 *Bouw- en gewassenschade*

Ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen kan tijdens bouwwerkzaamheden schade ontstaan aan gebouwen en gewassen in de omgeving. Bijvoorbeeld scheuren in muren als gevolg van heiwerkzaamheden of verdroging van gewassen door grondwaterstandverlaging. Op het moment dat sprake is van schade veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend.

Schadeverzoeken dienen bij Rijkswaterstaat te worden ingediend. Schade wordt vastgesteld op basis van vooraf opgestelde opnamerapporten. Deze opnamerapporten worden door een onafhankelijk deskundige opgesteld. Dit rapport is voor inzage beschikbaar en kan bij een notaris gedeponereerd worden.

4 BIJLAGEN

Alle losse bijlagen zijn bijgevoegd:

1. Rapport 'WAB A2 Holendrecht-Maarssen', Akoestisch onderzoek, november 2009.
2. Toelichting gebruik verkeersmodellen, april 2009.
3. Ligging natuurgebieden, 2009.
4. Rapport 'Stikstofdepositieberekening (natuur) in het kader van de verbreding A2 Holendrecht-Maarssen', juli 2009
5. Rapport ' Stikstofdepositieberekeningen in het kader van de verbreding van de A2 Holendrecht Maarssen, beschermde natuurmonumenten' , oktober 2009
6. Nota van Antwoord naar aanleiding van zienswijzen op het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit, oktober 2009.
7. Trajectnota/MER A2 Holendrecht-Oudenrijn, september 2005.

Lijst van afkortingen

BG	=	bevoegd gezag, in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat
Cie m.e.r.	=	Commissie voor de milieueffectrapportage
DAB	=	Dicht Asphalt Beton
EHS	=	Ecologische hoofdstructuur (landelijk)
GHS	=	Groene hoofdstructuur (provinciaal)
IN	=	Initiatiefnemer, in dit geval Rijkswaterstaat Utrecht
m.e.r.	=	Milieueffectrapportage (het proces)
MER	=	Milieueffectrapport (het product)
MMA	=	Meest Milieuvriendelijke Alternatief
NOA	=	Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen
NO ₂	=	Stikstofdioxide
NO _x	=	Stikstofverbindingen
OAB	=	Open Asphalt Beton
(O)WAB	=	(Ontwerp)-Wegaanpassingsbesluit
PM ₁₀	=	Fijn stof
ROA	=	Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen
RWS	=	Rijkswaterstaat
Sw	=	Spoedwet wegverbreding
V&W	=	Verkeer en Waterstaat
VR0M	=	Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Mileubeheer
WAB	=	Wegaanpassingsbesluit
Wgh	=	Wet geluidhinder
ZOAB	=	Zeer Open Asphalt Beton