

Vergaderjaar 2024–2025

32 646

Maximumsnelheden hoofdwegennet

Nr. 45

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 oktober 2024

In het hoofdlijnenakkoord is opgenomen dat het kabinet de maximumsnelheid op de snelweg – daar waar dat kan – wil verhogen naar 130 kilometer per uur. In het regeerprogramma is aangegeven dat er dit jaar een aanpak voor 130 km/u komt. Deze maatregel is onderdeel van de Actieagenda Auto met een breed pakket aan maatregelen gericht op automobilititeit en meer vrijheid voor automobilisten, waarover de Kamer eind dit jaar wordt geïnformeerd. Deze brief schetst de aanpak, uitgangspunten, werkwijzen en planning om zo snel mogelijk op een aantal specifieke trajecten een snelheidsverhoging naar 130 km/u in te voeren.

Tijdens het debat van de vaste commissie voor LNV op 25 juni jl. is door uw Kamer gevraagd om een brief over de aangenomen motie van de leden Grinwis en Vedder. Daarin wordt de regering verzocht pas over te gaan tot verhoging van de maximumsnelheid als alle PAS-melders gelegaliseerd zijn en de garnalenvissers een Wnb-vergunning hebben¹. Met deze brief wordt voldaan aan het verzoek te reageren op de betreffende motie.

Huidig snelheidsregime autosnelwegen

De maximumsnelheid op autosnelwegen is vastgesteld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Sinds de snelheidsverhoging in 2012 staat in het RVV 1990 dat de maximumsnelheid op autosnelwegen 130 km/u is. Dat betekent dat op de autosnelweg 130 km/u gereden mag worden, tenzij met borden (verkeerstekens) een lagere maximumsnelheid is aangegeven. Bij grensovergangen staat ook dat de maximumsnelheid op autosnelwegen 130km/u is.

¹ Kamerstuk 33 576, nr. 385

Met de snelheidsverlaging in 2019² is, door het plaatsen van borden in 2020, de maximumsnelheid overdag (tussen 06 en 19 uur) op alle autosnelwegen teruggebracht naar 100 km/u daar waar deze hoger lag. De avond- en nachtsnelheid (tussen 19 en 06 uur) is destijds ongewijzigd gebleven en kan 80 km/u, 100 km/u, 120 km/u of 130 km/u zijn. De reden dat de maximumsnelheid in de nacht op sommige plekken lager dan 130 km/u is, komt vanwege bijvoorbeeld het wegontwerp of (dreigende) overschrijding van de juridische geluidsnormen.

Voor een snelheidsverhoging op een wegtraject moet een verkeersbesluit worden genomen. Na het verkeersbesluit worden de verkeersborden lang de weg aangepast.

Aanpak, uitgangspunten en werkwijze verhoging maximumsnelheid autosnelwegen 130 km/u

Een invoering van 130 km/u overdag op alle trajecten waar dit voor 2020 het geval was, is niet realistisch. Dat komt met name door de juridische regels (o.a. op stikstof en geluid) waaraan voldaan moet worden. Het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u vraagt op veel trajecten om mitigerende maatregelen. Het zal niet mogelijk zijn overal maatregelen (op korte termijn) uit te kunnen voeren. Daarom wordt gekozen voor een gefaseerde aanpak, waarbij eerst wordt gekeken naar de meest kansrijke trajecten waar zonder mitigerende maatregelen – binnen de wettelijke kaders – de maximumsnelheid verhoogd kan worden naar 130 km/h. Dit zijn trajecten waar nu in de avond en nacht (tussen 19.00 en 06.00 uur) een maximumsnelheid geldt van 130 km/u. Die wegen zijn qua wegontwerp al ingericht op deze snelheid. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan een grote wens van het regeerprogramma om daar waar het kan 130km/u te rijden.

Het in eerste instantie kiezen voor een beperkt aantal trajecten vergroot de kans dat we daadwerkelijk de maximumsnelheid op een aantal plekken snel kunnen verhogen. Een grootschalige aanpak zal jaren duren. Dat vind ik onwenselijk en daarom kies ik voor een gefaseerde aanpak.

Door geluidsexperts van lenW en RWS is allereerst een inschatting gemaakt op welke trajecten het overdag verhogen van de maximumsnelheid naar verwachting niet leidt tot (naderende) overschrijding van geluidproductieplafonds.

De volgende stap is beoordelen of verhoging van de maximumsnelheid op deze trajecten mogelijk is zonder dat dit leidt tot mogelijk significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden. Een ecologische beoordeling is echter een omvangrijk onderzoek dat veel doorlooptijd en capaciteit vraagt. Om de onderzoekslast behapbaar te houden, wordt voor stikstof daarom in een aantal «batches» eerst een verkennend onderzoek uitgevoerd. Op basis van expert judgement zijn voor de eerste batch van het verkennend onderzoek de volgende vier kansrijke trajecten in beeld.

Nr.	Traject	Lengte ¹
1	A7 – Afsluitdijk (Stevensluizen – Lorentzsluizen)	Ca. 46 km
2	A7 tussen aansluiting Zuidbroek en de grens met Duitsland	Ca. 38 km
3	A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer	Ca. 30 km

² Stcrt. 2019, nr. 71032

Nr.	Traject	Lengte ¹
4	A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug	Ca. 19 km

¹ Dit is de lengte in totaal voor beide rijrichtingen. Als in deze kolom 46 km lengte is opgenomen, dan wordt de snelheid verhoogd op ca.23 kilometer in rijrichting A en ca. 23 km in rijrichting B (in totaal dus ca. 46 km)

Planning

Het is op dit moment nog niet zeker of op deze vier trajecten de maximumsnelheid daadwerkelijk verhoogd kan worden, maar deze trajecten zijn wel kansrijk. De trajecten worden in detail onderzocht om een verkeersbesluit te kunnen nemen. In het verkeersbesluit worden diverse belangen afgewogen waarbij onder andere aspecten van verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluid worden betrokken. De ambitie is dat een definitief verkeersbesluit, mits kansrijk, in Q1 2025 genomen kan worden.

Na de uitwerking van de eerste batch zullen meerdere batches met trajecten, waarvan de maximumsnelheid naar 130 km/h mogelijk verhoogd kan worden, volgen. Belangrijk bij deze aanpak is dat we voortgang blijven maken. Een gefaseerde aanpak is daarmee effectiever dan een grote uitrol van de maximumsnelheid over grote delen van Nederland.

Motie leden Grinwis en Vedder (Kamerstuk 33 576, nr. 385)

Deze motie verzoekt de regering pas over te gaan tot verhoging van de maximumsnelheid als alle PAS-melders gelegaliseerd zijn en de garnalenvissers een Wnb-vergunning hebben. Hierbij ga ik in op de afhandeling van deze motie.

Verhoging van de maximumsnelheid en de legalisatie van alle PAS-melders en Wnb-vergunningen voor garnalenvissers hoeven elkaar niet te bijten.

Het huidige plan van aanpak voor 130 km/uur richt zich op het identificeren van (deel)trajecten waar de maximumsnelheid verhoogd kan worden zonder mitigerende maatregelen voor stikstof en geluid.

Concluderend hoeft het verhogen van de maximumsnelheid niet te wachten tot het moment waarop alle PAS-melders gelegaliseerd zijn en de garnalenvissers een natuurvergunning hebben aangezien er geen sprake is van concurrentie om ruimte en de verhoging van de snelheid daarmee ook geen vertragend effect kan hebben op de legalisatie van PAS-meldingen.

Dit neemt niet weg dat het oplossen van de problematiek van de PAS-melders in het stikstofdossier één van de belangrijkste opgaven voor het kabinet is. De ambitie is om PAS-melders zo snel mogelijk van een oplossing te voorzien. Allereerst zal het legalisatieprogramma onverkort uitgevoerd worden. Daarnaast moeten PAS-melders ook kunnen kiezen voor andere oplossingen, bijvoorbeeld via maatwerk, vrijwillige uitkoop en/of een schadevergoeding. De Minister van LVVN zal dit samen met provincies faciliteren.

Wanneer er meer duidelijkheid is over de wegtrajecten die definitief in aanmerking komen voor snelheidsverhoging via een verkeersbesluit, wordt de Kamer daarover geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener