

Vergaderjaar 2011–2012

32 646

Maximumsnelheden hoofdwegennet

Nr. 33

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2012

Met deze brief kom ik mijn toezegging na uw Kamer voor de zomer te informeren over de maximumsnelheden die per 1 september 2012 gelden op de Nederlandse autosnelwegen.

Per 1 september 2012 wordt de maximumsnelheid van 130 km/h de norm op Nederlandse autosnelwegen. Deze nieuwe maximumsnelheid geldt dan op 48% van de autosnelwegen, waarvan de gehele dag op 32% van de autosnelwegen en in de avond en nacht op 16% van de autosnelwegen. Deze 48% zijn inclusief 5% extra trajecten na het uitvoeren van natuuronderzoeken voor de 19% «gele trajecten» waarvoor ik een voorbehoud maakte in mijn brief van 28 november 2011¹. Tot begin 2015 komt hier 6% bij, na uitvoering van de maatregelen voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid. Voor een overzicht van de maximumsnelheden op autosnelwegen per 1 september 2012, verwijst ik naar de kaart in bijlage 1 bij deze brief².

In deze kaart zijn de volgende zaken verwerkt ten opzichte van het beeld dat ik op 28 november 2011 heb gepresenteerd: de bovengenoemde natuuronderzoeken (5%), de door uw Kamer aangenomen moties over investeringen voor de luchtkwaliteit³ en de verkeersveiligheid, en de definitieve toetsing van de snelheidsverhoging aan de geluidproductieplafonds van de Wet SWUNG, die 1 juli 2012 in werking treedt.

Hieronder licht ik nader toe hoe het snelhedenbeeld tot stand is gekomen. Verder informeer ik uw Kamer over de effecten van de snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties NO₂ in de grote steden in de Randstad. Tot slot schets ik kort een beeld van de voorgenomen communicatie over de verhoging van de maximumsnelheid.

Meer snelheidsverhoging na onderzoeken natuur

In mijn brief van 28 november 2011⁴ heb ik een voorbehoud gemaakt voor snelheidsverhoging op 19% van de autosnelwegen, vanwege nog uit te voeren onderzoeken naar de effecten op de natuur. Deze onderzoeken zijn

¹ Kamerstukken 2011–2012, 32 646, nr. 13.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

³ In mijn brief van 8 februari jl. (Kamerstukken 2011–2012 32 646, nr. 29) heb ik reeds uiteengezet wat afzien van investeringen in schermen voor de luchtkwaliteit betekent voor de snelhedenkaart.

⁴ Kamerstukken 2011–2012 32 646, nr. 13.

nu afgerond. Hieruit blijkt dat de maximumsnelheid per 1 september 2012 op nog eens ca. 5% van de autosnelwegen dag naar 130 km/h kan worden verhoogd (ca. 1% permanent en ca. 4% in de avond en nacht). Het betreft de trajecten weergegeven op de kaart in bijlage 2¹. Op dit moment is de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) nog niet afgerond. Na inwerking-treding van de PAS kan alsnog ruimte ontstaan voor het verhogen van de maximumsnelheid op meer autosnelwegen. Het is aan een volgend kabinet hierover een besluit te nemen.

Fasering uitrol maatregelen verkeersveiligheid

In mijn brief van 8 maart jl. (kamerstuk 32 646, nr. 31) heb ik aangegeven uw Kamer nader te informeren over het effect van het uitvoeren van de verkeersveiligheidsmaatregelen op de fasering van de uitrol van de snelheidsverhoging. Die fasering is afgebeeld op het kaartje in bijlage 3. Op de trajecten van het experiment zijn de maatregelen per 1 september 2012 getroffen. Dat geldt inmiddels ook op delen van de A2 en de A4; in mijn brief van 8 maart jl. ging ik er nog van uit dat de snelheid op deze wegen pas later verhoogd kon worden. Nu geldt nog voor 6% van de autosnelwegen dat de veiligheidsmaatregelen in de loop van 2013 en 2014 worden getroffen.

Minder snelheidsverhoging na toetsing aan geluidproductieplafonds

Zoals aangekondigd in de rapportage bij mijn brief van 28 november 2011, kon de definitieve toetsing van de snelheidsverhoging aan de geluidproductieplafonds (GPP's) plaatsvinden na vulling van het geluidregister. De verhoging van de maximumsnelheid past op 20 km autosnelweg (ca. 1%) niet binnen het GPP. Op die trajecten wordt de maximumsnelheid dan ook niet verhoogd.

Op 48% van de autosnelwegen per 1 september 2012 kan de maximumsnelheid verhoogd worden zonder overschrijding van de geluidproductieplafonds. Deze toetsing heb ik uitgevoerd voor alle autosnelwegen waarop een snelheidsverhoging binnen de andere randvoorwaarden (luchtkwaliteit, natuur, verkeersveiligheid) mogelijk is gebleken. De resultaten van deze toetsing aan de geluidproductieplafonds zijn weergegeven op de kaart in bijlage 4.

Op ca. 0,8% van de ruim 61 000 referentiepunten langs autosnelwegen blijkt de ruimte onder het geluidproductieplafonds beperkt te zijn (kleiner of gelijk aan 0,2 dB). Voor deze trajecten breng ik conform de Wet milieubeheer (Swung), in kaart op welke wijze ik een overschrijding van het geluidproductieplafond zal voorkomen. Hiervoor verricht ik onderzoek naar mogelijke maatregelen.

In het geluidregister staat informatie over meer dan 61 000 referentiepunten langs het hoofdwegennet. Het geluidregister is gevuld conform het Reken- en Meetvoorschrift, zoals op 12 juni 2012 vastgesteld door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.² Rijkswaterstaat heeft het register gevuld en meermaals gecontroleerd. Ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voert een oplevertoets uit bij de totstandkoming van het register. De ILT brengt eind juni a.s. zijn bevindingen naar buiten.

Niettemin blijkt het register, en daarmee de geluidtoetsing, nog onvolkomenheden te bevatten. Omdat het mogelijk moet zijn steeds verbeteringen aan te brengen in de gebruikte modellen en onderliggende brongegevens, is er in het kader van Swung een «lichte» besluitvormingsprocedure (vanaf 1 juli 2012 artikel 11.47 Wet milieubeheer) opgenomen die reparatie van eventuele onvolkomenheden in het register mogelijk maakt.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Publicatie in de Staatscourant volgt voor 1 juli 2012.

Voor een beperkt aantal losse, individuele referentiepunten worden ten onrechte overschrijdingen van het geluidproductieplafond geprognosticeerd, onder meer door invoerfouten. Daarnaast zijn er schijnoverschrijdingen als gevolg van onder meer inconsistenties in onderliggende verkeersmodellen. Beide punten pak ik voor 1 september a.s. aan. Waar nodig start ik conform de Wet milieubeheer (Swung) een procedure voor de aanpassing van de geluidproductieplafonds.

Mocht blijken dat een schijnoverschrijding toch een werkelijke overschrijding is, dan zal de snelheid ter plaatse niet worden verhoogd. De snelheidsverhoging voer ik immers uit binnen de wettelijke kaders.

Achtergrondconcentraties grote steden

In het Algemeen Overleg luchtkwaliteit op 29 februari jl. (kamerstuk 30 175, nr. 134) heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de uitkomsten van de gevoeligheidsanalyse naar de effecten van de landelijke snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties NO₂ in de grote steden in de Randstad. Het RIVM heeft deze gevoeligheidsanalyse in mijn opdracht uitgevoerd en deze opgenomen in de GCN rapportage 2012 die op 19 juni jl. is gepubliceerd¹.

Het RIVM komt op basis van deze gevoeligheidsanalyse tot de conclusie dat het effect van de landelijke snelheidsverhoging op de grootschalige concentraties in de Randstad verwaarloosbaar is. De toename van de totale emissies door de verhoging van de maximumsnelheid leidt volgens het RIVM tot een toename van de grootschalige NO₂-concentraties van minder dan 0,04 g/m³ in Utrecht en Rotterdam en minder dan 0,02 g/m³ in Amsterdam en Den Haag. Dit komt doordat er zo goed als geen permanente snelheidsverhogingen in de Randstad zijn gepland. Ik constateer dat dit gaat om zeer kleine waarden in relatie tot de grenswaarde (voor de concentratie NO₂ bedraagt deze 40,5 g/m³ in 2015) en de schommelingen die onder invloed van een veelheid aan factoren van jaar op jaar optreden in de grootschalige concentraties. Het effect van de concentratieverhoging levert naar verwachting van het RIVM geen of hooguit in uitzonderlijke gevallen extra overschrijdingen op van grenswaarden in steden.

Dit betekent dat de voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid op de 80 km zones doorgang kan vinden. Overigens worden de ontwikkelingen in de reguliere NSL-monitoring gevolgd.

In mijn brief van 28 november 2011 heb ik aangegeven het belangrijk te vinden dat de automobilist het nieuwe snelhedenbeleid begrijpt. In de komende periode zorg ik daarom voor een goede communicatie richting de weggebruiker. Via een crossmediale campagne onder de paraplu van «Van A naar Beter» (advertenties, korte filmpjes op de website), wordt het nieuwe snelhedenbeleid onder de aandacht gebracht.

De kernboodschap is daarbij: «Sneller waar het kan, langzamer waar het moet».

Als ergens een lagere snelheid geldt, is dat altijd met een reden: bijvoorbeeld de luchtkwaliteit, de geluidsnormen of de verkeersveiligheid. Verder wordt aandacht gevraagd voor dynamische maximumsnelheden, waarbij op een aantal wegen 's avonds en 's nachts 130 km/h kan worden gereden en overdag niet.

Door de inzet van bebording zorg ik dat de automobilist op elk moment kan weten welke maximumsnelheid ter plaatse geldt. De automobilist kan

¹ Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland, Rapportage 2012, RIVM, 19 juni 2012. De rapportage is te downloaden van de website van het RIVM.

informatie over de achtergronden van een lagere maximumsnelheid dan 130 km/h op autosnelwegen vinden op een interactieve kaart op de website *www.vanAanarBeter.nl*.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus