

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/106325

Datum 28 november 2011  
Betreft Landelijke uitrol snelheidsverhoging

Geachte voorzitter,

In mijn brief van 11 februari jl.<sup>1</sup> heb ik een experiment aangekondigd met een (dynamische) maximumsnelheid van 130 km/h op 8 trajecten. Dat experiment is succesvol verlopen. Daarom verhoog ik per 1 september 2012 de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland naar 130 km/h. Daarnaast verhoog ik de maximumsnelheid op vier van de vijf 80 km zones bij de grote steden per 1 juli 2012 weer naar 100 km/h.

Mijn uitgangspunt is "harder waar het kan, langzamer waar het moet". Kortweg "130, tenzij": overall waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Kan 130 km/h niet de hele dag, dan via een dynamische maximumsnelheid voor een gedeelte daarvan. Dit geldt bijvoorbeeld voor het grootste deel van de A2 tussen Amsterdam en Den Bosch. De hogere maximumsnelheid sluit beter aan bij de beleving van de automobilist en leidt jaarlijks tot aanzienlijke reistijdbaten. Als er een lagere snelheid geldt, dan is dat altijd met een reden: het blijven binnen de randvoorwaarden voor milieu of verkeersveiligheid.

Per 1 september 2012 geldt de maximumsnelheid van 130 km/h in elk geval op bijna 60% van de autosnelwegen de hele dag of een deel van de dag. Voor nog eens 19% van de autosnelwegen onderzoek ik de mogelijkheden nog verder. Het eindbeeld is weergegeven op het bijgevoegde kaartje.

**In stappen naar het eindbeeld**

Per 1 september 2012 treedt de aanpassing van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) in werking. Daarmee wordt 130 km/h uitgangspunt voor autosnelwegen. Op dat moment gaat de maximumsnelheid gedurende de hele dag omhoog op ruim 900 km van de autosnelwegen (39%). Dit zijn de groene trajecten op de kaart. Tegelijk kan op nog eens bijna 500 km (19%) autosnelweg via een dynamisch regime in de avond en de nacht (19.00-06.00 uur) 130 km/h worden gereden (blauwe trajecten).

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, Kamerstukken vergaderjaar 2010-2011, 32646 nr. 1.

Op nog eens ruim 450 km van de autosnelwegen (nog eens 19%), gelegen langs Natura2000 gebieden en Beschermden natuurmonumenten (gele trajecten op de kaart), wil ik de maximumsnelheid ook verhogen naar 130 km/h. Een voorbeeld van een traject naast een Natura2000 gebied is het noordelijk deel van de A2 tussen knooppunt Holendrecht en Vinkeveen. Voor deze gebieden vindt de komende maanden nog een beoordeling van de effecten op de beschermde natuur plaats. Hierover informeer ik u in het voorjaar van 2012. Dan is ook duidelijk of er meerkosten aan verbonden zijn. Ik streef ernaar ook op deze trajecten de snelheid per 1 september 2012 te verhogen.

Op wegen waar de maximumsnelheid niet de hele dag naar 130 km/h kan, wordt de lagere snelheid aangegeven met verkeersborden "120" of "100". Een dynamische maximumsnelheid wordt via onderborden met tijdvensters aangegeven. De totale kosten voor nieuwe verkeersborden bedragen €5 mln.

Op twee belangrijke snelwegen in de Randstad, te weten de A4 Burgerveen – Delft-Zuid en de A12 Den Haag – Utrecht kies ik voor een dynamisch snelheidsregime met een ruimer tijdvenster. Voor het einde van 2014 wil ik op deze trajecten 130 km/h niet alleen in de avond en de nacht, maar ook overdag buiten de spitsen mogelijk maken. Ik investeer daarom in extra schermen voor de luchtkwaliteit en pas de signalering aan (ca. €7 mln.) om de dynamische maximumsnelheid duidelijk aan te geven voor de automobilist.

### **80 km zones**

Mede door succesvol (bron)beleid is de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen jaren verbeterd, ook langs de autosnelwegen. Uit de uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat de luchtkwaliteit ook op en langs de ringwegen van de grote steden is verbeterd, en wel zodanig dat er binnen de normen ruimte is ontstaan voor een snelheidsverhoging. Daarnaast is uit eerdere evaluatie gebleken dat de doorstroming op enkele 80 km zones slechter geworden is. Daarom verhoog ik de maximumsnelheid op de 80 km zones met ingang van 1 juli 2012 weer naar 100 km/h gedurende de gehele dag. Uitzondering hierop vormt de 80 km zone op de A20 bij Rotterdam; ik wil de resultaten van het nog lopende experiment afwachten alvorens een definitief besluit te nemen over dit traject. Hierover zal ik u begin volgend jaar nader informeren.

### **Experiment en onderzoek**

De afgelopen maanden heb ik de mogelijkheden voor de snelheidsverhoging uitvoerig onderzocht. Voor de belangrijkste uitkomsten van het experiment en de uitgevoerde onderzoeken verwijs ik u naar de bijgevoegde eindrapportage van Rijkswaterstaat<sup>2</sup>.

Het eindbeeld in 2015 voldoet aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit (Wet milieubeheer) Om het eindbeeld binnen de kaders van het NSL in te passen, investeer ik de komende jaren €35 mln. in schermen voor de luchtkwaliteit<sup>3</sup>.

Voor geluid is vanaf 2012 de Wet Swung van toepassing. Hierin wordt gewerkt met geluidproductieplafonds. Door de snelheidsverhoging wordt de werkruimte

---

<sup>2</sup> "Titel: Onderzoek invoering 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging", Rijkswaterstaat/DVS (november 2011).

<sup>3</sup> Daarvan stond € 10 mln. reeds geprogrammeerd in het NSL.

onder de plafonds eerder gevuld dan wanneer het alleen om autonome groei zou gaan. Dit betekent dat eerder geïnvesteerd moet worden om maatregelen te nemen die ertoe leiden dat voor een periode van 15 jaar weer binnen het plafond gebleven wordt. Bij deze eerdere investeringen als gevolg van autonome ontwikkelingen en snelheidsverhoging gaat het in deze kabinetsperiode om een bedrag van €42-57 mln. Deze investeringen waren al voor latere jaren becijferd, maar hoeven in die latere jaren niet meer gedaan te worden om tot en met 2030 binnen de geluidproductieplafonds van de wet SWUNG te blijven.

Het eindbeeld in 2015 is eveneens in overeenstemming met de beleidsmatige doelstellingen voor verkeersveiligheid, natuur en klimaat<sup>4</sup>.

### **Verkeersveiligheid**

In eerder overleg over de snelheidsverhoging, heeft uw Kamer terecht veel aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid. Zoals ik steeds heb aangegeven, houd ik onverkort vast aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. De ontwikkeling van de aantallen dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden op het hoofdwegennet ligt op dit moment op koers in het licht van de afgesproken reducties voor 2020.

In het kader van het experiment is een analyse uitgevoerd van de ontwikkeling van een aantal verkeerskundige indicatoren. De gemiddelde snelheid neemt iets toe. Dit geldt ook voor de onderlinge snelheidsverschillen. Op de 8 trajecten is in de loop van het experiment geen opvallende ontwikkeling in het aantal ongevallen naar voren gekomen.

Zonder aanvullende maatregelen zou het eindbeeld naar verwachting leiden tot een effect van ordegrrootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet. Om de dalende trend in de aantallen doden en ernstig gewonden vast te houden richting 2020, kom ik met een pakket van maatregelen voor de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. In het licht van de doelstellingen voor 2020 ga ik daarbij verder dan noodzakelijk om het effect van de snelheidsverhoging te compenseren.

Autosnelwegen die conform de richtlijnen voor 120 km/h zijn ontworpen, bieden voldoende kwaliteit om het verkeer bij 130 km/h comfortabel en veilig af te wikkelen. Ik heb per traject een inventarisatie uitgevoerd naar de uitwerking van het wegontwerp en de ongevalrisico's. Op basis van deze analyse investeer ik de komende jaren waar nodig in verbeteringen in het wegontwerp. Op wegen waar een verhoogd ongevalrisico geldt, verminder ik dit risico door de infrastructuur verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verlengen van in/uitvoegstroken en weefvakken, het vergroten van de obstakelvrije ruimte en het afschermen van obstakels langs autosnelwegen<sup>5</sup>. In totaal gaat het om een additionele investering van €45 mln. in de jaren 2012-2014.

Deze investeringen komen bovenop de €54 mln. die ik via het Programma Meer Veilig 2 deze kabinetsperiode al investeer in infrastructurele aanpassingen voor de verbetering van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. Om het positieve effect van Meer Veilig 2 kracht bij te zetten, reserveer ik nu reeds €40 mln. voor de verlenging ervan in de periode 2015-2018 (Meer Veilig 3).

In totaal investeer ik hiermee tot 2018 €139 mln. in het nog veiliger maken van het hoofdwegennet. Met deze investeringen verwacht ik de komende jaren een

<sup>4</sup> Tweede Kamer, Kamerstukken vergaderjaar 2010-2011, 32 646 nr. 3 herdruk.

<sup>5</sup> Voor een nadere beschrijving van de maatregelen: zie bijgevoegde eindrapportage.

slachtofferreductie te kunnen realiseren in de ordegrootte van 7 tot 11 doden en 47 tot 78 ernstig gewonden per jaar op het hoofdwegennet.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

De handhaving van de maximumsnelheid is van groot belang voor de verkeersveiligheid. De minister van Veiligheid en Justitie zorgt daarom met ingang van 1 januari 2012 voor een scherpere handhaving van de maximumsnelheid op 130 wegen en voor hogere boetes op forse snelheidsovertredingen. Bovendien zetten de minister van Veiligheid en Justitie en ik, naast de reguliere verkeershandhaving, de komende jaren in op extra handhaving met behulp van trajectcontrolesystemen, onder meer op een aantal 130-wegen. Begin 2012 wordt een trajectcontrolesysteem geplaatst op de A17/A58 tussen Roosendaal en Bergen op Zoom. In de tweede helft van 2012 wordt de nieuwe trajectcontrole op de A2 tussen Amsterdam en Utrecht operationeel. Voor het einde van deze kabinetsperiode volgen in ieder geval nog twee nieuwe trajectcontroles.

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/106325

### **Communicatie**

Er gaat veel veranderen op het vlak van snelheden. Op veel trajecten gaat de maximumsnelheid omhoog. Aangezien 130 km/h de norm wordt, komen er nieuwe verkeersborden met "120" op de wegen waar de huidige maximumsnelheid blijft gelden. Bovendien voer ik voor het eerst op grote schaal dynamische maximumsnelheden in. Voor het dynamiseren van de snelheid gebruik ik onderborden en de signalering, zodat ter plekke op de weg volstrekt duidelijk is welke maximumsnelheid geldt. Ik vind het belangrijk dat de automobilist het snelhedenbeleid kan begrijpen. Mijn speciale aandacht gaat daarom uit naar een goede communicatie richting de weggebruiker over het nieuwe beleid.

### **Wat gebeurt er nog tot 1 september 2012?**

Tot 1 september blijft het regime van (dynamisch) 130 km/h van kracht op de 8 trajecten van het experiment (11% van de autosnelwegen). Verder neem ik de praktische voorbereidingen voor de landelijke uitrol ter hand. Zo rond ik de aanpassing af van het RVV 1990, na de advisering door de Raad van State. Voor wegen waarop 130 km/h niet of niet de hele dag mogelijk is, bereid ik de komende maanden een of meerdere verkeersbesluiten voor. Daarin regel ik de lagere maximumsnelheden en/of het tijdvenster. Voor 19% van de autosnelwegen onderzoek ik de effecten van een snelheidsverhoging op naastgelegen natuurgebieden. Rijkswaterstaat zorgt verder voor de detailuitwerking, aanbesteding en plaatsing van de benodigde verkeersborden (2012) en de maatregelen voor verkeersveiligheid en luchtkwaliteit (2012 en verder). Tenslotte zorg ik voor een tijdige en goede communicatie over het snelhedenbeleid richting de weggebruiker. Het is mijn ambitie om, indien dit mogelijk blijkt, het moment van de landelijke uitrol nog naar voren te halen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

## Bijlage 1: Kaartje eindbeeld snelheidsverhoging 2015

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IenM/BSK-2011/106325

