

Vergaderjaar 2011–2012

32 646

Maximumsnelheden hoofdwegennet

Nr. 31

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 maart 2012

Op 22 december 2011 heeft uw Kamer twee moties aangenomen die betrekking hebben op de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen. In het Algemeen Overleg over de snelheidsverhoging op 14 en 20 december 2011 (Kamerstuk 32 646, nrs. 27 en 28), heeft uw Kamer mij verzocht u schriftelijk te informeren over de wijze waarop ik uitwerking geef aan deze moties. In deze brief ga ik in op motie 32 646 nr. 16. Daarbij maak ik onderscheid tussen de aanpak van de kritische ontwerpelementen in algemene zin en die op de trajecten van het experiment.

Eerder berichtte ik u reeds bij brief d.d. 8 februari 2012 over de wijze waarop ik uitwerking geef aan de motie met nummer 32 646, nr. 15¹.

De motie 32 646 nr. 16 verzoekt de regering de maximumsnelheid pas te verhogen nadat de kritische ontwerpelementen zijn aangepakt ten behoeve van de verkeersveiligheid. Zoals ik in het debat heb benadrukt, zijn alle Nederlandse autosnelwegen veilig (Road Protection Score van 3 of 4 sterren). Door de aanpak van de kritische ontwerpelementen wordt de verkeersveiligheid verder verbeterd.

Tijdens het VAO op 22 december 2011 (Handelingen II 2011/12, nr. 40, item 5, blz. 10 t/m 18) heb ik aangegeven deze motie zo te lezen, dat ik de kritische ontwerpelementen aanpak op de trajecten op het kaartje bij de brief met de beantwoording van de schriftelijke vragen², alvorens ik de snelheid op deze trajecten verhoog. Op die manier voer ik uw motie dan ook uit: eerst de maatregelen uitrollen, dan de snelheid verhogen. Bij de selectie van deze wegen heb ik de volgende criteria gehanteerd: een relatief hoog ongevalrisico, in combinatie met een hoog aantal kritische ontwerpelementen en een hoge verkeersintensiteit. Deze selectie betreft 342 km autosnelweg, ofwel 14% van het aantal kilometers autosnelweg³.

Rijkswaterstaat stelt momenteel een plan van aanpak op voor de uitwerking en fasering van de landelijke uitrol van de snelheidsverhoging. Daarin wordt vastgelegd op welke trajecten en op welk moment de

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 646, nr. 29.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 646, nr. 24.

³ Ca. een vijfde (18%) van de autosnelwegen waarop een snelheidsverhoging is voorzien.

kritische ontwerpelementen kunnen worden aangepakt. Op basis hiervan zal ik uw Kamer voor de zomer informeren over de fasering van de verdere uitrol. Er is dan ook duidelijkheid over de uitkomsten van het natuuronderzoek op de 19% van de autosnelwegen waarvoor ik in mijn brief van 28 november jl. een voorbehoud heb gemaakt.

Dan de (deel)trajecten van het experiment waarop kritische ontwerpelementen zijn geconstateerd. Deze trajectdelen hebben een totale lengte van 107 km, ofwel ca. 4% van de autosnelwegen. Zoals ik in het VAO op 22 december 2011 heb aangegeven, heeft het mijn voorkeur de maximumsnelheid op deze (deel)trajecten niet tijdelijk weer te verlagen. Ik wil de weggebruiker duidelijkheid bieden en voorkomen dat de maximumsnelheid in korte tijd enkele malen wordt aangepast (120-130-120-130). Ik heb steeds benadrukt dat óók de wegen van het experiment veilig zijn (RPS van 3 of 4 sterren).

Voor de maatregelen op de experimenttrajecten heeft Rijkswaterstaat het plan van aanpak al gereed. Het betreft de volgende trajecten; A7 , A16, A17/A58, A32 en de A58. Rijkswaterstaat zal vóór 1 september 2012, het moment van de landelijke uitrol, de benodigde maatregelen uitvoeren voor de verdere verbetering van de verkeersveiligheid op deze trajecten. Een uitzondering hierop vormt de A58 waar 22 maatregelen moeten worden genomen. Van deze maatregelen kunnen er 18 voor 1 september gerealiseerd worden. Er resteren dan vier maatregelen op de A58: twee maatregelen worden naar verwachting daar voor het eind van 2012 gerealiseerd en twee maatregelen in het eerste kwartaal van 2013. Met de maatregelen die voor 1 september 2012 worden getroffen, valt de A58 overigens al niet meer onder bovengenoemde criteria.

De maatregelen op de experimenttrajecten betreffen onder meer in/uitvoegers die worden verlengd en obstakels die worden weggenomen of afgeschermd. Op een aantal punten wordt het ongevalsrisico verlaagd door andere, compenserende of mitigerende maatregelen, bijvoorbeeld het aanbrengen van waarschuwingborden en/of markering. In de tussentijd blijft de maximumsnelheid op de trajecten van het experiment 130 km/h, op basis van het experimenteerverkeersbesluit. Op 1 september treedt op de trajecten van het experiment dan het definitieve snelheidsregime in werking, zoals neergelegd in mijn brief van 28 november 2011.

Samengevat: voor 1 september 2012 neem ik de benodigde maatregelen op de relevante trajectdelen van het experiment om de veiligheid op deze wegen verder te verbeteren. Daarbij blijft het snelheidsregime van het experiment van kracht.

In mijn brief van 28 november 2011 heb ik een snelheidsverhoging aangekondigd op in ieder geval 58% van de autosnelwegen. Als gevolg van de motie over luchtkwaliteit gaat de snelheidsverhoging niet door op 2,7% van de autosnelwegen. Op 10% van de autosnelwegen verhoog ik de maximumsnelheid later deze kabinetsperiode, na het aanpakken van de kritische ontwerpelementen. De maximumsnelheid van 130 km/h geldt daarmee per 1 september in ieder geval op 45% van de autosnelwegen (58%-2,7%-10%), hetzij de gehele dag, hetzij in de avond en nacht.

Bovenop de 58% doe ik op dit moment voor 19% van de autosnelwegen nog onderzoek naar de effecten op de natuur.

Over de uitkomsten van het natuuronderzoek en de fasering van de verkeersveiligheidsmaatregelen informeer ik u voor de zomer. Dan stuur ik u ook een nieuwe snelhedenkaart per 1 september 2012 en het uiteindelijke eindbeeld.

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