



Aan

Minister

nota

Verhoging maximumsnelheid 130 km/u onderteken
ontwerp-verkeersbesluiten

TER BESLISSING

Datum

18 december 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/368274

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Beslistermijn

19-12-2024

Bijlage(n)

33

Aanleiding

De afgelopen periode zijn detailonderzoeken uitgevoerd naar de vier trajecten uit batch 1 om te onderzoeken of de maximumsnelheid zonder mitigerende maatregelen voor stikstof en geluid overdag verhoogd kan worden naar 130 km/u. Voor drie van de vier trajecten zijn de detailonderzoeken afgerond. Voor deze trajecten kunt u de ontwerp-verkeersbesluiten tekenen. Middels een Kamerbrief over de actieagenda auto, waar verhoging maximumsnelheid naar 130 km/u onderdeel van is, wordt de Tweede Kamer hierover geïnformeerd. Over het vierde traject wordt u begin volgend jaar geïnformeerd.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om:

- Kennis te nemen van de resultaten van de detailonderzoeken en de ontwerp-verkeersbesluiten.
- Akkoord te gaan met de ontwerp-verkeersbesluiten voor de volgende trajecten en deze dit jaar te ondertekenen
 - A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug.
 - A7 Afsluitdijk tussen Stevin sluizen en Lorentzsluizen.
 - A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland.
- Akkoord te gaan met de passage over verhoging maximumsnelheid 130 km/u in de Kamerbrief over de actieagenda auto en in te stemmen met verzending van bijgevoegde Kamerbrief aan de Tweede Kamer.

Kernpunten

Zoals eerder per nota (IENW/BSK-2024/262417) aangegeven zijn er voor de eerste batch vier kansrijke trajecten in beeld waar de maximumsnelheid overdag mogelijk op korte termijn verhoogd zou kunnen worden naar 130 km/u. De afgelopen periode zijn detailonderzoeken uitgevoerd naar deze vier trajecten. Hierbij is onder andere gekeken naar de aspecten stikstof, geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. De detailonderzoeken voor drie van de vier trajecten zijn inmiddels afgerond.

Uit de afgeronde onderzoeken blijkt dat de maximumsnelheid op onderstaande trajecten overdag verhoogd kan worden naar 130 km/u:

Nr.	Traject	Lengte
1	A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug	Ca. 18 km
2	A7 Afsluitdijk tussen Stevin sluizen en Lorentzsluizen	Ca. 44 km
3	A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland	Ca. 24 km

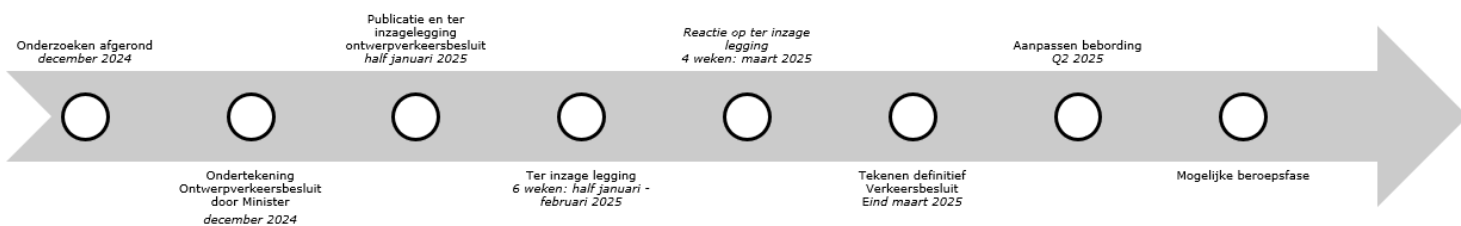
Voor deze drie trajecten zijn ontwerp-verkeersbesluiten opgesteld waarin de verschillende belangen tegen elkaar zijn afgewogen. De ontwerp-verkeersbesluiten kunnen door u dit jaar nog ondertekend worden.

Ten opzichte van de trajecten die in de vorige Kamerbrief zijn gemeld, heeft één grote wijziging in trajectlengte plaatsgevonden die u eerder ook medegedeeld is: Uit de toets op geluidreferentiepunten bleek dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u overdag op het traject A7 tussen knooppunt Zuidbroek en de grens met Duitsland zou leiden tot een overschrijding van het geluidproductieplafond. Om overschrijding te voorkomen kan de maximumsnelheid op een kleiner deel van de A7 worden verhoogd dan beoogd, namelijk op het traject A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland.

Voor het traject A37 tussen knooppunt Holssloot en aansluiting Zwartemeer worden de detailonderzoeken naar verwachting in januari 2025 afgerond. Als uit deze onderzoeken blijkt dat de maximumsnelheid daar ook verhoogd kan worden zal ook voor dit traject het ontwerp-verkeersbesluit getekend kunnen worden.

Vervolg en planning

De ontwerp-verkeersbesluiten van de drie trajecten worden in januari in de Staatscourant gepubliceerd. De ontwerpbesluiten worden tegelijkertijd ter inzage gelegd, zodat een ieder met een zienswijze op de ontwerpbesluiten kan reageren. Na het verwerken van de ingediende zienswijzen zullen de definitieve verkeersbesluiten worden vastgesteld. Nadat de definitieve verkeersbesluiten zijn vastgesteld zal de bebording zo snel mogelijk worden aangepast. De planning (onder voorbehoud) ziet er als volgt uit.



Datum
18 december 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/368274

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan
Minister

Bijlage(n)
33

Figuur 1 - Stroomschema vervolgplanning voor drie trajecten

Na vaststelling van de verkeersbesluiten voor de trajecten in deze eerste batch, start het onderzoek naar de mogelijkheid de maximumsnelheid overdag te verhogen op een volgend aantal trajecten in een tweede batch. Zodra hierover meer duidelijkheid is, wordt u daarover geïnformeerd.

Toelichting resultaten detailonderzoeken

Natura 2000-gebieden (stikstofdepositie en geluid)

Significante gevolgen door stikstofdepositie of geluid zijn de enige potentiële relevante effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van de verkeersbesluiten. In de hiervoor uitgevoerde onderzoeken is geconcludeerd dat significante gevolgen op grond van objectieve gegevens op voorhand kunnen worden uitgesloten. Daarom kan een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit achterwege blijven voor de verhoging van de maximumsnelheid op deze drie trajecten.

Soortenbescherming

Storen en verstoren van vogels of andere dieren vanwege de toename aan geluid zijn de enige potentieel relevante effecten als gevolg van dit verkeersbesluit voor soortenbescherming. Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van een overtreding van het verbod op het opzettelijk storen van vogels of het verstoren van dieren als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid. Daarom kan een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit achterwege blijven.

Geluid

Er is onderzocht of het verhogen van de maximumsnelheid voor de drie trajecten mogelijk is binnen de (geluid)ruimte die het huidige geluidproductieplafond biedt. Daarvoor is een berekening gemaakt van de geluidproductie in 2025, zijnde het eerste kalenderjaar met verhoogde maximumsnelheid. Deze is vergeleken met het geluidproductieplafond om zo te toetsen of de verhoging van de maximumsnelheid leidt tot een overschrijding van de geluidproductieplafonds. Uit de toets op geluidreferentiepunten blijkt dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u niet leidt tot een overschrijding van de geluidproductieplafonds. Rijkswaterstaat monitort jaarlijks of de geluidproductie het geluidproductieplafond niet overschrijdt of dreigt te overschrijden.

Zoals eerder gemeld blijkt uit de toets op geluidreferentiepunten dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u overdag op het traject A7 tussen knoppunt Zuidbroek en de grens met Duitsland zou leiden tot een overschrijding van het geluidproductieplafond. Om overschrijding te voorkomen kan de maximumsnelheid op een kleiner deel van de A7 worden verhoogd dan beoogd, namelijk op het traject A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland. De verhoging van de maximumsnelheid leidt op de andere wegen niet tot een overschrijding van de geluidproductieplafonds. Op het traject tussen aansluiting Zuidbroek en aansluiting Winschoten kan de maximumsnelheid naar 130 km/u overdag verhoogd worden zodra er op dit traject groot onderhoud is uitgevoerd door RWS. Groot onderhoud vindt naar verwachting in de periode 2028-2032 plaats.

Verkeersveiligheid

Voor de drie trajecten is gekeken naar het algemene effect van de verhoging van de maximumsnelheid op de verkeersveiligheid. Ook zijn per traject de kritische ontwerpelementen onderzocht en beoordeeld middels de methode die ook voor de

Datum

18 december 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/368274

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

33

verhoging van de maximumsnelheid in 2011 gebruikt is. Hieruit is geconcludeerd dat de trajecten niet als kritisch beschouwd worden en een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u vanuit verkeersveiligheidsoogpunt aanvaardbaar is.

Luchtkwaliteit

De verhoging van de maximumsnelheid zal voor de luchtkwaliteit leiden tot een beperkte toename van met name de concentratie stikstofdioxide(NO₂), maar zal niet leiden tot overschrijding van de omgevingswaarden.

Gezondheid

De verhoging van de maximumsnelheid zorgt voor een (geringe) toename van emissies naar de lucht en van geluid, hierdoor is er sprake van een gering effect op de gezondheid. Het voldoen aan de omgevingswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen. Uit de uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat ook met de snelheidsverhoging aan deze omgevingswaarden voldaan blijft worden.

Klimaat

In de Klimaatwet is vastgelegd dat in 2030 de nationale emissies ten minste 55% lager moeten zijn dan in 1990. PBL verwacht dat de kans uiterst gering is dat Nederland deze doelstelling haalt. Dit staat het nemen van een verkeersbesluit waarbij de CO₂-uitstoot toeneemt niet in de weg. Individuele activiteiten – zoals het nemen van een verkeersbesluit – worden niet getoetst aan de doelen uit de klimaatwet. Het kabinet zal maatregelen moeten treffen om te kunnen voldoen aan de doelen uit de Klimaatwet. Deze maatregelen kunnen zowel binnen als buiten het mobiliteitsdomein worden genomen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

18 december 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/368274

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

33

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Ontwerpverkeersbesluit A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug	Trajectspecifiek
1.1	Verantwoordingsrapportage verkeersgegevens Verhoging maximumsnelheid 130 km/u overdag - batch 1	Relevant voor alle trajecten
1.2	Uitgangspunten depositieberekeningen verhoging maximumsnelheid overdag A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug	Trajectspecifiek
1.3	Akoestisch onderzoek geluidreferentiepunten Verhoging maximumsnelheid overdag A6 Lelystad Noord – Ketelbrug	Trajectspecifiek
1.4	Voortoets Natura 2000	Trajectspecifiek

	Verhoging maximumsnelheid A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug	
1.5	Luchtonderzoek Verhoging maximumsnelheid 130 km/u overdag batch 1	Relevant voor alle trajecten
1.6	Effecten op CO ₂ -emissie Verhoging maximumsnelheid overdag A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug	Trajectspecifiek
1.7	Analyse Verkeersveiligheid Verhoging maximumsnelheid 130 km/u overdag A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug	Trajectspecifiek
1.8	Kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling 130km/u	Relevant voor alle trajecten
1.9	Kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling 130km/u, bijlage A	Relevant voor alle trajecten
1.10	Overzichtskaart kritische wegvakken veiligheid invoering 130 km/u	Relevant voor alle trajecten
2	Ontwerpverkeersbesluit A7 Afsluitdijk tussen Stevinsluizen en Lorentzsluizen	Trajectspecifiek
2.1	Verantwoordingsrapportage verkeersgegevens Verhoging maximumsnelheid 130 km/u overdag - batch 1	Relevant voor alle trajecten
2.2	Uitgangspunten depositieberekeningen verhoging maximumsnelheid overdag A7 Afsluitdijk tussen Stevinsluizen en Lorentzsluizen	Trajectspecifiek
2.3	Akoestisch onderzoek geluidreferentiepunten Verhoging maximumsnelheid overdag A7 Afsluitdijk tussen Stevinsluizen en Lorentzsluizen	Trajectspecifiek
2.4	Voortoets Natura 2000 Verhoging maximumsnelheid overdag A7 Afsluitdijk tussen Stevinsluizen en Lorentzsluizen	Trajectspecifiek
2.5	Luchtonderzoek Verhoging maximumsnelheid 130 km/u overdag batch 1	Relevant voor alle trajecten
2.6	Effecten op CO ₂ -emissie Verhoging maximumsnelheid overdag A7 – Afsluitdijk tussen Stevinsluizen en Lorentzsluizen	Trajectspecifiek

Datum

18 december 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/368274

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

33

2.7	Analyse Verkeersveiligheid Verhoging maximumsnelheid 130 km/u overdag A7 Afsluitdijk tussen Stevinssluisen en Lorentzsluisen	Trajectspecifiek
2.8	Kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling 130km/u	Relevant voor alle trajecten
2.9	Kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling 130km/u, bijlage A	Relevant voor alle trajecten
2.10	Overzichtskaart kritische wegvakken veiligheid invoering 130 km/u	Relevant voor alle trajecten
3	Ontwerpverkeersbesluit A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland	Trajectspecifiek
3.1	Verantwoordingsrapportage verkeersgegevens Verhoging maximumsnelheid 130 km/u overdag - batch 1	Relevant voor alle trajecten
3.2	Uitgangspunten depositieberekeningen verhoging maximumsnelheid overdag A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland	Trajectspecifiek
3.3	Akoestisch onderzoek geluidreferentiepunten Verhoging maximumsnelheid overdag A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland	Trajectspecifiek
3.4	Voortoets Natura 2000 Verhoging maximumsnelheid overdag A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland	Trajectspecifiek
3.5	Luchtonderzoek Verhoging maximumsnelheid 130 km/u overdag batch 1	Relevant voor alle trajecten
3.6	Effecten op CO2-emissie Verhoging maximumsnelheid overdag A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland	Trajectspecifiek
3.7	Analyse Verkeersveiligheid Verhoging maximumsnelheid 130 km/u overdag A7 tussen aansluiting Winschoten en grens met Duitsland	Trajectspecifiek
3.8	Kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling 130km/u	Relevant voor alle trajecten
3.9	Kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling 130km/u, bijlage A	Relevant voor alle trajecten

Datum
18 december 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/368274

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir. Wegen en Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan
Minister

Bijlage(n)
33

3.10	Overzichtskaart kritische wegvakken veiligheid invoering 130 km/u	Relevant voor alle trajecten
------	---	------------------------------

Datum
18 december 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/368274

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan
Minister

Bijlage(n)
33