



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Boxtel  
College van burgemeester en wethouders  
de heer F.H.J.M. van Beers  
Postbus 10000  
5280 AD Boxtel

GEMEENTE BOXTEL			
03 AUG 2011			
		ovb	
afd.	RO		kopie

Datum 1 augustus 2011  
Betreft Rijksweg A2

**Directoraat-Generaal  
Mobiliteit**  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
www.rijksoverheid.nl

**Contactpersoon**  
drs. L.P. Couvreur  
clustercoördinator  
T 070 351 7176  
M +31(0)6-54388142  
F 070 351 7051

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/109805

Geachte heer Van Beers,

In uw brief van 6 juli jl. informeert u de minister van Infrastructuur en Milieu over een motie die is aangenomen door de gemeenteraad van Boxtel. Daarin geeft de raad aan een verhoging van de maximumsnelheid op de A2 bij Boxtel onwenselijk te vinden. Daarnaast geeft de raad aan een verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/h wenselijk te vinden, mits dit een gunstig effect heeft op de luchtkwaliteit en geen congestie tot gevolg heeft.

Een verlaging van de maximumsnelheid op de A2 zou contrair zijn aan de huidige beleidsontwikkeling, die direct voortvloeit uit het Regeerakkoord. Daarnaast wordt langs de A2 bij Boxtel voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Een verlaging van de maximumsnelheid op dit traject wordt daarom niet overwogen.

In haar brief van 28 februari jl. (bijgevoegd) heeft de minister de Tweede Kamer geïnformeerd over haar voornemens de maximumsnelheid op het gehele hoofdwegennet zoveel mogelijk te verhogen. De mogelijkheden voor een snelheidsverhoging worden voor alle hoofdwegen getoetst aan de wettelijke normen voor lucht en geluid en de beleidsmatige doelstellingen voor verkeersveiligheid en klimaat. Indien voor de A2 bij Boxtel blijkt dat de verhoging niet mogelijk is binnen de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluid, ligt er een keuze voor: de snelheid slechts voor een deel van de dag verhogen, investeren in hinderbepalende maatregelen of de maximumsnelheid op het huidige niveau laten.

De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit in Nederland, mede door succesvol beleid, verbeterd, ook langs de autosnelwegen. Een belangrijke bijdrage wordt geleverd doordat het wagenpark steeds schoner wordt. Binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn er langs de A2 bij Boxtel geen knelpunten geconstateerd. Er wordt bij Boxtel dus aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit (PM10 in 2011 en NO<sub>2</sub> in 2015) voldaan.

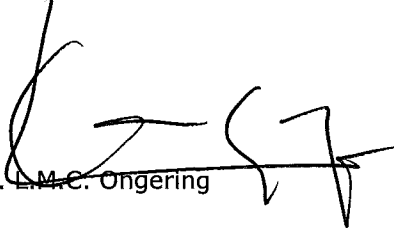


Dit najaar informeert de minister de Tweede Kamer over haar plannen voor de landelijke uitrol van de snelheidsverhoging. Op dat moment wordt ook duidelijk welke maximumsnelheid kan gaan gelden op de A2 bij Boxtel.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL MOBILITEIT



drs. L.M.C. Ongerling

**Directoraat-Generaal  
Mobiliteit**

**Datum**  
1 augustus 2011

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/109805

Vergaderjaar 2010–2011

**32 646**

## **Maximumsnellheden hoofdwegennet**

**Nr. 1**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 februari 2011

Hierbij informeer ik u over mijn aanpak om de maximumsnelheid op de autosnelwegen in Nederland te verhogen, zoals toegezegd bij de begrotingsbehandeling. Ook ontvangt u hierbij de evaluatie van de experimenten met dynamische maximumsnellheden (dynamax).<sup>1</sup> Deze evaluatie was door mijn ambtsvoorganger toegezegd in de brief van 19 juni 2009 (Kamerstuk 31 700 XII, nr. 71).

#### **Ambitie**

Ik verwacht op minimaal een derde van de autosnelwegen de maximumsnelheid in de nabije toekomst naar 130 km/h te verhogen. Op het kaartje in de bijlage staan de meest kansrijke trajecten aangegeven.<sup>1</sup> De verhoging van de maximumsnelheid levert een kortere reistijd op (tot maximaal 8%). De economie vaart hier wel bij. Ook wil ik de maximumsnelheid beter laten aansluiten bij het verwachtingspatroon van de automobilist. Veel weggebruikers vragen zich in mijn ogen terecht af waarom de maximumsnelheid 80, 100 of 120 km/h is, als er weinig verkeer op de weg is. Daarom bezie ik of tijdens rustige uren (bijvoorbeeld in de avond en nacht) en op rustige trajecten de maximumsnelheid omhoog kan.

De verhoging van de maximumsnelheid naar 130, 120 of 100 km/h, permanent dan wel dynamisch, rol ik gefaseerd uit. In maart start ik met een experiment met dynamische snelheidsverhogingen op acht trajecten.

#### **Eerste traject met 130 km/h**

Op 1 maart a.s. open ik op de A7 tussen Wognum en de Afsluitdijk (Zurich) het eerste traject met een maximumsnelheid van 130 km/h. Het gaat hier om een permanente – dat wil zeggen, de hele dag – verhoging van de maximumsnelheid. Vanaf mei gaat de maximumsnelheid vervolgens op de A6 tussen Almere-Buiten-Oost en Joure in de avond en nacht naar 130 km/h. Op de A16 tussen Moerdijk en Breda en op de A2 tussen Everdingen en Deil gaat de maximumsnelheid buiten de drukke

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

spitsuren naar 130 km/h. Dit gebeurt ook vanaf mei. Op de A17/A58 tussen Moerdijk en Bergen op Zoom, de A32 tussen Steenwijk en Heerenveen, de A37 tussen Hoogeveen en Klazienaveen en op de A58 tussen Bergen op Zoom en Vlissingen gaat de maximumsnelheid vanaf begin juli gedurende de gehele dag naar 130 km/h. Al deze trajecten maken onderdeel uit van een experiment met dynamische snelheidsverhogingen. Met dit experiment zet ik de eerste stap in de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h op het Nederlandse autosnelwegennet. De resultaten van dit experiment gebruik ik om de precieze landelijke uitrol vorm te geven.

Mijn ambitie is om de maximumsnelheid uiteindelijk overal te verhogen waar dat mogelijk is, of dit nu is naar 130, 120 of 100 km/h. Dit, om het maximale uit elke meter asfalt te halen, zonder dat daarvoor grote investeringen nodig zijn. Uitgangspunt daarbij is wel de maximumsnelheid op zoveel mogelijk trajecten van het autosnelwegennet permanent te verhogen naar 130 km/h. Op het bijgevoegde kaartje (bijlage 1) staan de trajecten waar ik verwacht dat een permanente maximumsnelheid van 130 km/h in de zeer nabije toekomst mogelijk is. De komende maanden gebruik ik voor nader detailonderzoek, in relatie tot doorstroming, luchtkwaliteit, geluidhinder, natuur, klimaat, verkeersveiligheid en ruimtelijke ordening.

### **Dynamische snelheidsverhogingen**

Bij het verhogen van de maximumsnelheid ga ik zowel voortvarend als zorgvuldig te werk. Zoals in het Regeerakkoord aangekondigd, houd ik rekening met de effecten op de luchtkwaliteit, de geluidhinder en de verkeersveiligheid. Het blijkt binnen deze randvoorwaarden niet mogelijk de maximumsnelheid op alle autosnelwegen permanent te verhogen naar 130 km/h. Waar deze permanente snelheidsverhoging niet mogelijk is, zie ik of een *dynamische* verhoging van de maximumsnelheid wel tot de mogelijkheden behoort. Dan gaat de maximumsnelheid bijvoorbeeld tijdens rustige uren naar 130 km/h. Het afgeronde experiment op de A1 tussen Bussum en Muiderberg biedt daartoe aanknopingspunten; uit de bijgevoegde evaluatie blijkt dat dit experiment succesvol verlopen is. Deze dynamische snelheidsverhoging zal ik dan ook voortzetten, nadat de werkzaamheden aan het traject zijn afgerond.

Op 18% van de autosnelwegen is de maximumsnelheid op dit moment 100 km/h. Deze maximumsnelheid is ingesteld om redenen van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Een permanente snelheidsverhoging naar 120 of 130 km/h is op deze trajecten niet zonder meer mogelijk zonder grote investeringen in mitigerende maatregelen. Het betreft veelal de bredere wegen in en rond de Randstad; wegen waarop de automobilist graag harder zou willen rijden, al was het maar in de rustige uren. Daarom onderzoek ik of een dynamische verhoging naar 130 of 120 km/h wel tot de mogelijkheden behoort.

### **80 km zones**

Op dit moment zijn er op het hoofdwegennet vijf zogenaamde 80 km zones. In het verleden is daar voor de verbetering van de luchtkwaliteit een maximumsnelheid van 80 km/h ingesteld. De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit in Nederland, mede door succesvol beleid, verbeterd, ook langs de autosnelwegen. Daarom zie ik de mogelijkheden deze 80 km zones op korte termijn aan te pakken. Op de 80 km zone van de A12 bij Voorburg «stad uit» is een experiment gedaan met een snelheidsverhoging naar 100 km/h in de randen van de avondspits en in de nacht. De doelstelling bij dit experiment was om de verslechterde verkeersdoor-

stroming weer te verbeteren. En, om beter te voldoen aan het verwachtingspatroon van de automobilist, met name in de nacht. Dit alles zonder daarbij de luchtkwaliteit te laten verslechteren. Al deze doelstellingen zijn bereikt en het experiment is dus succesvol verlopen. Daarom leg ik dit regime zo snel mogelijk in een definitief verkeersbesluit vast.

Ook geeft het experiment aanleiding deze dynamische snelheidsverhoging op andere 80 km zones in te voeren, mits de normen voor luchtkwaliteit en geluidhinder dat toelaten. Als eerste stap start ik daartoe in juni een experiment met een verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/h in de randen van de spits en in de nacht op de 80 km zone van de Noordbaan van de A20 bij Rotterdam. Mede op basis van het geslaagde experiment bij Voorburg en de uitkomsten van dit nieuwe experiment besluit ik nog dit jaar of ook de andere 80 km zones bij Amsterdam (Ring A10 West), Rotterdam (A13 Overschie) en Utrecht (A12 parallelbaan) permanent of dynamisch naar 100 km/h kunnen worden gebracht.

### **Verkeersveiligheid**

Uiteraard gaat mijn zorg uit naar de effecten van de snelheidsverhoging op de verkeersveiligheid. Ik hou onverkort vast aan mijn doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De komende maanden onderzoek ik flankerende maatregelen om de eventuele negatieve effecten te minimaliseren. Samen met de minister van Veiligheid en Justitie bezie ik daartoe de mogelijkheden om de hogere maximumsnelheid strenger te handhaven door middel van trajectcontrolesystemen: zo gaan «vrijheid en verantwoordelijkheid» hand in hand.

### **Ten slotte**

In het najaar informeer ik u over waar ik verwacht de maximumsnelheid verder te kunnen verhogen, permanent of dynamisch. Bij de besluitvorming betrek ik nadrukkelijk ook de resultaten van het nieuwe experiment met een dynamische maximumsnelheid van 130 km/h op de acht trajecten. Ook informeer ik u dan over de effecten van de voorgenomen snelheidsverhogingen op de doorstroming, de luchtkwaliteit, de geluidproductie, natuur, klimaat en verkeersveiligheid. Over zowel de experimenten als de verdere landelijke uitrol treed ik in overleg met de decentrale overheden.

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



### Mogelijkheden 130 km/h

— trajecten experiment

— kansrijke trajecten voor permanent 130  
(onder voorbehoud van nader onderzoek)

— op alle overige trajecten worden ook mogelijkheden  
voor permanente of dynamische snelheidsverhoging  
naar resp. 100, 120 of 130 onderzocht

