



Aan

Minister

nota

Voortgang verhoging maximumsnelheid autosnelweg naar  
130 km/u

**TER BESLISSING**

**Datum**

3 oktober 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/262417

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Beslistermijn**

06-10-2024

**Bijlage(n)**

4

**Aanleiding**

De afgelopen periode is onderzocht waar de maximumsnelheid op autosnelwegen zonder mitigerende maatregelen voor stikstof of geluid (en daarmee zo snel en adequaat mogelijk) verhoogd kan worden naar 130 km/u. De eerste uitkomsten daarvan meldt u in deze brief aan de Tweede Kamer. Daarnaast is er op 30 augustus een uitstelbrief<sup>1</sup> naar de Tweede Kamer gestuurd waarin is aangegeven dat de Tweede Kamer in oktober geïnformeerd zou worden over de aanpak van de verhoging van de maximumsnelheid en dat de reactie op de motie<sup>2</sup> van de leden Grinwis en Vedder daarin zou worden meegenomen. U heeft aangegeven de Kamerbrief voor het begrotingsdebat van 8 en 10 oktober naar de Tweede Kamer te willen sturen.

**Geadviseerd besluit**

U wordt geadviseerd om:

- Kennis te nemen van de acties zoals beschreven en de kansrijke trajecten die momenteel onderzocht worden.
- In te stemmen met het advies om verkeersbesluiten voor te bereiden met een procedure met inspraak.
- Akkoord te gaan met de reactie in de Kamerbrief op de motie van de leden Grinwis en Vedder.
- Akkoord te gaan met de Kamerbrief en in te stemmen met verzending van bijgevoegde Kamerbrief aan de Tweede Kamer.
- In gesprek te gaan met de staatssecretaris over eventuele CO2-effecten (zie toelichting).

**Kernpunten**

**Aanpak, eerste resultaten en planning**

Zoals eerder aangegeven richt de aanpak zich in eerste instantie op het in beeld brengen van de specifieke trajecten waarop een snelheidsverhoging naar 130 km/u overdag op korte termijn en zonder (mitigerende) maatregelen voor stikstof en geluid ingevoerd kan worden. Dit is immers de snelste route om over te kunnen gaan tot een snelheidsverhoging. Snelheidsverhoging leidt op die trajecten wel tot meer geluid. De marges om in de toekomst eventuele andere maatregelen te nemen die tot meer geluid leiden worden hiermee verder verkleind. Om tot

<sup>1</sup> IENW/BSK-2024/229786

<sup>2</sup> Kamerstuk 33576, nr. 385

kansrijke trajecten te komen die in aanmerking komen voor een verkeersbesluit voor een snelheidsverhoging moeten daarom een aantal stappen doorlopen worden.

Allereerst is de afgelopen periode door geluidsexperts een inschatting gemaakt waar het verhogen van de maximumsnelheid naar verwachting niet leidt tot (naderende) overschrijding van geluidproductieplafonds.

De volgende stap is beoordelen of verhoging van de maximumsnelheid op deze trajecten mogelijk is zonder dat dit leidt tot mogelijk significant negatieve gevolgen (qua stikstof) op Natura 2000-gebieden. Een ecologische beoordeling is echter een omvangrijk onderzoek dat veel doorlooptijd en capaciteit vraagt. Om de onderzoekslast en de uitvoering in de praktijk behapbaar te houden, wordt voor stikstof daarom in een aantal 'batches' eerst een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van snelheidsverhoging zonder mitigerende maatregelen voor stikstof. Binnen een batch zou een traject eventueel versneld opgepakt kunnen worden, zodat eerder overgegaan kan worden op een snelheidsverhoging op een bepaald traject. Op basis van expert judgement zijn voor de eerste batch van het verkennend onderzoek de volgende vier kansrijke trajecten in beeld.

Nr.	Traject	Lengte*
1	A7 – Afsluitdijk (Stevinsluizen – Lorentzsluizen)	Ca. 46 km
2	A7 tussen aansluiting Zuidbroek en de grens met Duitsland	Ca. 38 km
3	A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer	Ca. 30 km
4	A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug	Ca. 19 km

\* Dit is de lengte in totaal voor beide rijrichtingen. Als in deze kolom 46 km lengte is opgenomen, dan wordt de snelheid verhoogd op ca. 23 kilometer in rijrichting A en ca. 23 km in rijrichting B (in totaal dus ca. 46 km)

Het is op dit moment nog niet zeker of op deze vier trajecten de maximumsnelheid daadwerkelijk verhoogd kan worden. Voor deze trajecten wordt nu nader onderzoek gedaan. Hierbij wordt niet alleen naar stikstof (ecologisch onderzoek) en geluid (akoestisch onderzoek) gekeken, maar ook naar andere relevante aspecten, zoals verkeersveiligheid en luchtkwaliteit.

### Planning

De eerste vier kansrijke trajecten zijn in beeld. Van de trajecten die een positieve uitkomst hebben uit de nadere onderzoeken, wordt ingezet om een definitief verkeersbesluit in Q1 2025 aan u voor te leggen. Er wordt uitgezocht of het mogelijk is om dit verder te versnellen, bijvoorbeeld om één traject uit batch 1 te versnellen (en mogelijk dit jaar nog mogelijk te maken).

### Procedure verkeersbesluit

Om overdag op een wegtraject 130 km/uur te mogen rijden, is het nodig een verkeersbesluit te nemen. Dat verkeersbesluit kan worden voorbereid met twee procedures.

1. Bij de **procedure met inspraak** wordt eerst een ontwerpbesluit ter inzage gelegd, waarop iedereen kan reageren met een zienswijze. Daarna volgt een definitief besluit waarna er 130 km/u gereden worden.

#### Datum

3 oktober 2024

#### Onze referentie

IENW/BSK-2024/262417

#### Opgesteld door

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

#### Aan

Minister

#### Bijlage(n)

4

2. Bij de **procedure zonder inspraak** wordt het (definitieve) verkeersbesluit genomen zonder voorafgaande aankondiging en inspraakmogelijkheid. Er kan dan direct 130 km/u gereden worden. Burgers en organisaties met een specifiek belang bij het besluit kunnen hiertegen achteraf bezwaar maken. Het verkeersbesluit wordt dan heroverwogen. Daarna wordt een beslissing op bezwaar genomen.

Het advies is om de verkeersbesluiten met de procedure met inspraak voor te bereiden, omdat:

- Dit **openbaarheid en participatie** bevordert. Alle stukken en het ontwerpbesluit worden (digitaal) ter inzage gelegd. Hierop kan eenieder reageren. Het definitieve verkeersbesluit maakt inzichtelijk wat er met de ingebrachte reacties is gebeurd, zodat burgers, belangengroepen bedrijven betrokken worden bij de besluitvorming. Dat past ook bij de ambities uit het hoofdlijnenakkoord over beter bestuur en burgers goed en duidelijk betrekken bij o.a. besluitvorming.
- Eventuele **zorgen of bezwaren vroegtijdig worden besproken** en voor zover mogelijk worden opgelost, bijvoorbeeld door de onderbouwing van het besluit te wijzigen. Deze onderbouwing kan ook worden benut bij een beroepsprocedure en/of voorlopige voorzieningsprocedure. Dat voorkomt ook de mogelijkheid dat een eerder besluit later moet worden teruggedraaid (een risico bij de procedure zonder inspraak). Een voorlopige voorzieningsprocedure kan op ieder moment gestart worden. Bij een verkeersbesluit dat is voorbereid met inspraak, valt er een inschatting te maken welke partijen mogelijk een voorlopige voorziening gaan vragen en met welke argumenten.
- Deze **procedure in beginsel wordt toegepast bij complexe projecten** met veel invloed op de samenleving, woon- en leefomgeving en waarbij sprake is van een grote kring van betrokkenen. Ook bij eerdere verkeersbesluiten om 130 km/uur te mogen rijden is hiervoor gekozen. Het kan vragen oproepen als daar nu van wordt afgeweken.

Een wijziging van de maximumsnelheid vindt concreet plaats door het wijzigen van verkeersborden langs de weg. In beide gevallen kunnen burgers en organisaties, direct na vaststelling van het definitieve verkeersbesluit, via een voorlopige voorzieningsprocedure aan de rechter vragen het verkeersbesluit buiten werking te laten totdat er een definitief oordeel is van de rechter over het verkeersbesluit. Aangezien in het RVV 1990 is vastgesteld dat 130 km/u de maximumsnelheid is op autosnelwegen, hoeft er geen 130-bord geplaatst te worden bij een snelheidsverhoging. Vaststelling van een definitief verkeersbesluit duurt bij de procedure met inspraak naar verwachting 10 weken langer.

### **Reactie motie van de leden Grinwis en Vedder**

De motie verzoekt de regering pas over te gaan tot verhoging van de maximumsnelheid als alle PAS-melders gelegaliseerd zijn en de garnalenvissers een Wnb-vergunning hebben.

In de reactie op de motie Grinwis/Vedder wordt uitgelegd dat:

Het huidige plan van aanpak voor 130 km/uur zich richt op het identificeren van (deel)trajecten waar de maximumsnelheid verhoogd kan worden zónder extern salderen. Er is dus überhaupt geen sprake van de inzet van 'stikstofruimte'/extern salderen. Het verhogen van de maximumsnelheid hoeft om die reden niet te wachten tot het moment waarop alle PAS-melders gelegaliseerd zijn en de garnalenvissers een natuurvergunning hebben.

### **Datum**

3 oktober 2024

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/262417

### **Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

### **Aan**

Minister

### **Bijlage(n)**

4

Het is voor u goed te weten dat er bij de werkwijze van IenW sowieso nooit sprake van concurrentie is. Dit geldt ook als voor IenW-projecten wél extern gesaldeerd wordt. Extern salderen door IenW gaat vanwege de werkwijze niet ten koste van de legalisatie van PAS-meldingen. Voor projecten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt bij extern salderen geen 'stikstofruimte' ingezet die benut had kunnen worden voor de legalisatie van PAS-meldingen. Interbestuurlijk zijn afspraken gemaakt over de voorwaarden voor extern salderen, die zijn vastgelegd in beleidsafspraken en beleidsregels. Eén van die afspraken betreft het informeren van de provincie in de rol als gebiedsregisseur bij een voornemen tot extern salderen.

Werkwijze IenW:

Voorafgaand aan het benaderen van een potentiële saldogever wordt bij de provincie geïnformeerd:

- Of de provincie de betreffende potentiële saldogever concreet in beeld heeft als maatregel voor de natuur;
- Of de ondernemer zich heeft aangemeld voor één van de vrijwillige beëindigingsregelingen of een maatwerkplan van Rijk of provincies; hieronder vallen ook alle bronmaatregelen die rijk en provincies kunnen inzetten voor de legalisatie van PAS-meldingen;
- Of een andere initiatiefnemer de betreffende saldogever wil benaderen/benaderd heeft<sup>3</sup>.

Als dat niet het geval is, kan overleg met de potentiële saldogever worden gestart. Er is in de praktijk dus geen sprake van 'concurrentie' tussen de initiatiefnemer van een project die extern saldeert, de landelijke of provinciale beëindigingsregelingen, de legalisatie van PAS-meldingen of initiatiefnemers onderling (zoals bijvoorbeeld tussen IenW en garnalenvissers).

*Ambtelijke afstemming met LVVN*

LVVN is ambtelijk akkoord met de tekst in de kamerbrief over de reactie op de motie Grinwis/Vedder.

Het advies is om de reactie op de motie Grinwis/Vedder aan de Tweede Kamer te sturen.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Datum**

3 oktober 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/262417

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

4

---

<sup>3</sup> Provincies hebben in hun beleidsregels extern salderen als voorwaarde opgenomen dat Gedeputeerde Staten van het voornemen tot extern salderen van de saldo-ontvanger voorafgaand aan de aanvraag een melding ontvangen met de gegevens van de saldo-ontvangende activiteit en saldogevende activiteit.

**Bijlagen**

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief Voortgang verhoging maximumsnelheid autosnelweg naar 130 km/u	
2	Motie leden Grinwis en Vedder snelheidsverhoging 130 irt PAS.	

**Datum**  
3 oktober 2024

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2024/262417

**Opgesteld door**  
DG Mobiliteit  
Dir.Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**  
Minister

**Bijlage(n)**  
4

*Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
22 augustus 2024	Uitstelbrief motie 130	Uitstelbrief voor de motie Grinwis/Vedder (33576, nr. 385).

## Toelichting

Zoals in de nota aangegeven zijn de onderwerpen geluid en stikstof noodzakelijk voor het nemen van een verkeersbesluit. Er zijn meer onderwerpen waar snelheidsverhoging effect op heeft zoals verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en klimaat en energie. Hier volgt nog meer informatie over klimaat en energie:

## Impact op Klimaat en Energie

Verschillende recente onderzoeken laten zien dat verhoging van de snelheid van 100 km/h naar 130 km/h zorgt voor hogere CO<sub>2</sub>-emissie. De impact op de totale emissies in Nederland is sterk afhankelijk van het aantal trajecten en de verkeersintensiteit waar de maximum snelheid verhoogd wordt.

Een rapport van TNO laat bijvoorbeeld zien dat 130 km/h in plaats van 100 km/h rijden een extra CO<sub>2</sub>-uitstoot van zo'n 40 g/km (ongeveer 1,7 liter brandstof per 100 km) veroorzaakt.<sup>4</sup>

Om tot een CO<sub>2</sub>-reductie van 55% in 2030 (Klimaatwet) te komen ten opzichte van 1990 heeft het kabinet Rutte IV in het voorjaar van 2023 een indicatieve restemissie van 21 Mton CO<sub>2</sub> voor de mobiliteitssector afgesproken. Dit is een reductie van 37% ten opzichte van de 33 Mton emissie in 1990. Bij snelheidsverhoging zullen de klimaatdoelen verder uit zicht raken.

De herintroductie van 130 km/h zorgt voor een hoger finaal energieverbruik in de mobiliteitssector.<sup>5</sup> In de in 2023 herziene Energy Efficiency Directive (EED) is opgenomen dat lidstaten het finaal en primair energieverbruik in 2030 met 11,7% dienen te verminderen ten opzichte van de bepaalde prognoses voor 2030 in het EU-referentiescenario (2020). Concreet betekent dit een doelstelling voor Nederland van 1935 Petajoule (PJ) primair en 1609 PJ finaal verbruik in 2030. Het doel voor het finaal verbruik is bindend.

Wij verwachten dat ook de doelstelling voor het finaal energieverbruik in 2030 niet wordt behaald. Bij invoering van het verhogen van de maximumsnelheid raakt het behalen van EED-doelstellingen verder uit zicht.

Er zullen aanvullende maatregelen getroffen moeten worden om deze doelstellingen te kunnen halen. Wij verwachten dat MKE zal wijzen op de relevante passages uit het HLA en regeerprogramma hierover. Besluitvorming over aanvullende maatregelen loopt via de voorjaarsbesluitvorming, waarbij ook meerjarige financiële afspraken gemaakt kunnen worden.

Het CO<sub>2</sub>-effect is dus sterk afhankelijk van de vormgeving van de verhoging van de maximumsnelheid. We raden u vanwege bovenstaande aan om met de staatssecretaris in gesprek te gaan.

## Datum

3 oktober 2024

## Onze referentie

IENW/BSK-2024/262417

## Opgesteld door

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

## Aan

Minister

## Bijlage(n)

4

<sup>4</sup> "Een nationaal doel voor energiebesparing en streefwaarden voor sectoren", TNO, mei 2024

<sup>5</sup> "Een nationaal doel voor energiebesparing en streefwaarden voor sectoren", TNO, mei 2024