

Vergaderjaar 2006–2007

30 800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2007

Nr. 12

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 oktober 2006

Zoals in het Algemeen Overleg van 31 mei 2006 (Kamerstuk 30 300 XII/30 300 A, nr. 58) met u is besproken en ik in brieven heb aangekondigd¹, zend ik u hierbij een plan van aanpak voor dynamische maximumsnelheden.

Vanwege de vervroegde begrotingsbehandeling zijn nog niet alle praktische en juridische aspecten volledig uitgewerkt. Hieronder vindt u de eerste stappen en een korte toelichting op het plan van aanpak.

Maximumsnelheden en dynamische maximumsnelheden

Het Nederlandse autosnelwegennet kent een stelsel van in principe vaste snelheidslimieten. Tot 1988 was de maximum snelheid overal in Nederland 100 km per uur. Daarna is op sommige weggedeelten de maximumsnelheid verhoogd naar 120 km per uur met een stringente handhaving. Doordat automobilisten zich daardoor beter aan de toegestane maximumsnelheid gingen houden, nam per saldo de CO₂-lucht- en geluiduitstoot van het verkeer af.

Onder een dynamische snelheidslimiet wordt verstaan een limiet die tijdelijk en afwijkend van de permanente snelheidslimiet wordt ingesteld afhankelijk van actuele verkeers- en omgevingsgerelateerde omstandigheden.

Naar verwachting kan aanpassing van de snelheidslimiet aan onverwachte en wisselende situaties zoals weer, drukte of een ongeval in specifieke gevallen de verkeersveiligheid vergroten, de doorstroming verbeteren, en/of de milieubelasting beperken, zonder onnodige vertragingen die zich zouden kunnen voordoen bij een permanente snelheidsverlaging. Snelheidslimieten die zijn toegesneden op de omstandigheden kunnen naar verwachting rekenen op meer begrip van de weggebruiker voor een snelheidsbeperking, waardoor die beter bereid zal zijn om de limiet in acht te nemen.

¹ Kamerstuk 30 800 XII, nr. 5 en Kamerstuk 29 398, nr. 46.

Dynamische snelheidslimieten worden nu in beperkte mate toegepast. Op snelwegen die zijn voorzien van verkeerssignalering worden bij filevorming en incidenten en ook bij zeer slechte weersomstandigheden aangepaste limieten ingesteld. Ook bij werk in uitvoering wordt de snelheidslimiet tijdelijk aangepast, waarbij het in alle gevallen een tijdelijke verlaging van de limiet betreft.

Beleidskader benutting

Een meer flexibele benadering van de maximumsnelheden past in de ambitie uit de Nota Mobiliteit om de beschikbare capaciteit van wegen optimaal te benutten. In de nota staat een breed pakket aan maatregelen voor benutting beschreven. Dergelijke maatregelen zijn interessant, omdat ze snel en effectief kunnen worden ingezet. Bovendien ontstaan door de voortschrijdende technologische ontwikkelingen steeds meer nieuwe mogelijkheden, zoals voor (dynamisch) verkeersmanagement en de dynamisering van het inhaalverbod voor vrachtauto's.

Deze nieuwe mogelijkheden zijn voor mij aanleiding om een integraal beleidskader voor benuttingmaatregelen op te stellen. Dit beleidskader moet mij een beter inzicht geven in de beleidsopties. Bij het opstellen van het beleidskader gebruik ik de recent verschenen Innovatiebrief Mobiliteit en Water¹ als basis, omdat ik voor Nederland kansen zie om in de toekomst kennis en ervaringen met innovatieve benuttingsmaatregelen te exporteren. Ik streef ernaar om dit beleidskader voor benuttingmaatregelen medio 2007 aan u voor te leggen.

Een aandachtspunt bij eventuele snelheidsverhogingen is – behalve de gevolgen voor het geluid en de luchtkwaliteit in de omgeving van de weg – ook de CO₂-uitstoot. De streefwaarde voor de hoeveelheid CO₂ die het Nederlandse verkeer mag uitstoten is 38,7 Mton in 2010 (Evaluatienota Klimaatbeleid, oktober 2005). Deze limiet wordt niet gehaald indien geen tegenvallers optreden. Er is daarbij geen rekening gehouden met een eventuele toename van CO₂ door snelheidsverhogingen.

Juridisch kader

De toepassing van dynamische maximumsnelheden kent een aantal juridische aandachtspunten. Voor een permanente aanpassing van de maximumsnelheid is een verkeersbesluit nodig. Ook voor dynamisering van de maximumsnelheid – voor zover die uitgaat boven de geldende maximumsnelheid – is een verkeersbesluit nodig. Op het moment dat een verkeersbesluit genomen wordt, moet worden voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteit- en geluidsregelgeving, en mogelijk ook natuurregelgeving. Met de besluitvorming om in concrete gevallen te komen tot dynamisering kan daarom een lange periode gemoeid zijn.

Ik ga na welke aanpassingen in de Wegenverkeerswet 1994 en aanpalende wetgeving gewenst en mogelijk zijn en zal u eind dit jaar daarover informeren.

Onderzoek en proeven

Het is noodzakelijk om snel een beter inzicht te krijgen in de mogelijkheden en effectiviteit van de toepassing van dynamische maximumsnelheden. Op dit moment leven nog veel vragen over de mate waarin dynamische maximumsnelheden een bijdrage kunnen leveren aan de beoogde beleidsdoelen op het gebied van bereikbaarheid en milieu, de begrijpelijkheid voor de weggebruiker en het draagvlak, de kosten van verschillende oplossingen, en verschillende technische en juridische aspecten. Vanwege

¹ Kamerstuk 29 644, nr. 69.

deze vragen stel ik een aanpak voor met zowel nader onderzoek als een aantal proeven, voortbouwend op wat reeds bekend is uit binnen- en buitenland. Uitgangspunt is dat 120 km/uur de hoogste maximumsnelheid blijft.

Fase 1. Nadere uitwerking van de onderzoeksopzet.

Voor het effect van snelheidsmaatregelen is uiteindelijk het gedrag van de weggebruiker bepalend. Onderzoek naar deze weggebruiker is voorafgaand, tijdens en na afloop van de proef aan de orde. Bij het opzetten van de proeven worden eerdere ervaringen uit binnen- en buitenland benut. Verder wordt in deze fase de onderzoeksopzet en opzet van de evaluatielijlijn uitgewerkt. Ook zal selectie plaatsvinden van de concrete proeflocaties.

Fase 2. Uitvoering van proeven en evalueren

In de praktijkproeven wordt het effect van het aanpassen van de snelheidslimiet onderzocht, waarbij met name naar de volgende aspecten wordt gekeken:

- Verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersveiligheid door snelheidsverlaging in bijzondere weersomstandigheden zoals regen, sneeuw, ijzel, mist, harde wind;
- Luchtkwaliteit. Vermindering van verkeersemisssies door snelheidsaanpassing, bijvoorbeeld in perioden waarop de luchtkwaliteit slecht is en de dagnorm voor fijn stof wordt overschreden;
- Doorstroming. Verbetering van de betrouwbaarheid en doorstroming door snelheidsverlaging in perioden met drukker wordend verkeer. Door minder snelheidsverschillen ontstaat een homogener verkeersbeeld en kan filevorming worden uitgesteld;
- Reistijdverkorting door snelheidsverhoging van 100 naar 120 km per uur bij rustig verkeer en op locaties waar dat mogelijk is in verband met luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, geluidshinder, natuurwaarden en indien dit past binnen de streefwaarde CO₂. Dit vereist onderzoek en een verkeersbesluit.

Fase 3. Besluiten hoe dynamische snelheden breder kunnen worden ingezet.

Op basis van de ervaringen kan beter worden bepaald in welke gevallen, op welke wijze en onder welke voorwaarden dynamisering van de snelheidslimiet geschikt is als beleidsinstrument.

De nadere uitwerking van dit plan van aanpak, inclusief een kostenraming, planning en een eventueel wetgevingsoverzicht vindt nu plaats. Ik informeer u zodra de locaties zijn gekozen en de methodiek van evalueren is bepaald. De kostendekking van de proeven wordt opgenomen in de voorjaarsnota en/of begrotingsvoorbereiding 2008.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs