

Vergaderjaar 2006–2007

30 800 XII

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

Nr. 73

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juni 2007

In oktober 2006 bent u door mijn ambtsvoorganger geïnformeerd over voornemens voor onderzoek en proeven met betrekking tot de dynamisering van de maximumsnelheden op het autosnelwegennet¹. Voorgesteld is dat eerst onderzoek wordt gedaan om een beter inzicht in de mogelijkheden en de effectiviteit van de toepassing van dynamische snelheden te verkrijgen.

Door de snelheidslimiet af te stemmen op onverwachte en wisselende situaties zoals weersgesteldheid, drukte of een ongeval rijdt het verkeer met snelheden die beter passen bij de specifieke omstandigheden. Hierdoor wordt een gunstig effect verwacht op de veiligheid, de doorstroming en de milieubelasting, maar ook op het draagvlak bij de weggebruiker voor een snelheidsmaatregel.

De opzet van het onderzoek en de toe te passen techniek voor dynamische maximumsnelheden is nu nader uitgewerkt. Ook kan ik u nu berichten over de beoogde trajecten voor de experimenten.

Kern van de onderzoeksopzet

Doel van het onderzoek is het verkrijgen van meer inzicht in de effecten (veiligheid, doorstroming en milieu) en de gedragsaspecten van dynamische maximumsnelheden. Ook wordt in beeld gebracht wat de consequenties zijn voor wegbeheer en netwerkmanagement, zoals veranderingen in taken en benodigde investeringen.

Op basis van de ervaringen kan dan vervolgens worden bepaald in welke gevallen, op welke wijze en onder welke voorwaarden een dynamische snelheidslimiet een geschikt instrument is voor toekomstig netwerkmanagement. Als randvoorwaarde voor de proeven is onder meer bepaald dat in gevallen waar reeds forse normoverschrijdingen voorkomen in verstedelijkt gebied, in principe geen experimenten voor

¹ Kamerstuk 30 800 XII, nr. 12, vergaderjaar 2006–2007, 18 oktober 2006.

snelheidsverhogingen in het gebied van 100 naar 120 km/u worden voorgesteld.

Naast een basisonderzoek gericht op de verschijningsvorm van de maatregel, gedragsaspecten en draagvlak, omvat de onderzoeksopzet een reeks voorgenomen proeven met dynamische snelheidslimieten. Vier verschillende toepassingen worden daarbij onderscheiden:

1. Snelheidsverlaging in relatie tot de weersituatie (verkeersveiligheid);
2. Snelheidsverlaging in relatie tot luchtkwaliteit;
3. Snelheidsverlaging in relatie tot doorstroming (homogeniseren);
4. Snelheidsverhoging in rustige uren van 100 naar 120 km per uur, op wegen waar op basis van de infrastructuur en het wegbeeld een limiet van 120 km per uur mogelijk is.

Voor het onderzoek naar dynamische snelheden worden de volgende trajecten voorgesteld.

Het onderzoek naar het effect van dynamische snelheidsverlaging op luchtkwaliteit vindt plaats op het traject A58 Tilburg (knooppunt de Baars-Goirle). Dit is een relevante locatie voor luchtkwaliteit, de dagnorm fijn stof wordt hier ca. 20 keer per jaar in lichte mate overschreden.

Dynamische snelheidsverlaging en doorstroming (homogeniseren) vindt plaats op het traject A12 Gouda–Woerden. De toepassing snelheidsverlaging bij slecht weer (i.c. regen) zal ook in deze proef worden meegenomen.

Op het traject A1 Muiderberg–Bussum wordt het effect van snelheidsverhoging en daarmee reistijdverkorting onderzocht. Dit traject voldoet aan de bovengenoemde randvoorwaarde.

Voor ieder deeltraject is een gedetailleerde onderzoeksopzet uitgewerkt. De realisatie en uitvoering van de proeven vindt plaats onder regie van Rijkswaterstaat.

De operationele periode van het onderzoek naar dynamische snelheden ligt, afhankelijk van de start van de eerste proef, naar verwachting tussen december 2007 (start) en september 2008 (einde laatste onderzoek). De evaluatie kan dan eind 2008 gereed zijn.

Juridisch Kader

Om de voorbereidingstijd voor het onderzoek te beperken is een experimenteerartikel in de Wegenverkeerswet 1994 uitgewerkt dat in het Staatsblad is gepubliceerd¹.

De uitwerking van deze wetswijziging krijgt nu verder invulling in een algemene maatregel van bestuur. In deze AMvB wordt vastgelegd aan welke nadere randvoorwaarden experimenten moeten voldoen. De AMvB is nu in voorbereiding en wordt via een voorhangprocedure aan het parlement worden voorgelegd.

Financiering

De kosten van het onderzoek en de evaluaties zijn geraamd op in totaal € 12 mln. Dit bedrag wordt ten laste gebracht van het MIT.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Staatsblad 2007, 166.