

32 646 Maximumsnelheden hoofdwegen

Nr. 3 Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 februari 2011

Bij het Algemeen Overleg maximumsnelheid snelwegen op 17 februari jl. heb ik toegezegd u te informeren over de nulmeting en de criteria die ik hanteer bij het experiment met dynamische maximumsnelheden. Daarnaast informeer ik u hierbij mede namens de minister van Veiligheid en Justitie over de mogelijkheden van toepassing van lik-op-stuk beleid op overtredingen van de verhoogde maximumsnelheid.

Nulmeting

Centraal in het experiment staat het in kaart brengen van de gemiddelde werkelijk gereden snelheid bij een maximumsnelheid van 130 km/h. Het experiment wordt op elk traject voorafgegaan door een nulmeting: hoe hard wordt er nu gereden? De huidige maximumsnelheid op een traject vormt in deze systematiek de uitgangssituatie. De daadwerkelijke gemiddeld gereden snelheid op de trajecten van het experiment wordt in de voorbereiding van de landelijke uitrol gebruikt voor het bepalen van de emissiefactoren voor luchtkwaliteit, geluidhinder en klimaat. Deze emissiefactoren worden gebruikt in de modelberekeningen. Dan wordt duidelijk op welke trajecten in Nederland – waaronder ook de trajecten van het experiment – een snelheidsverhoging binnen de wettelijke normen en beleidsmatige doelstellingen zonder meer mogelijk is, dan wel mogelijk wordt door middel van dynamiseren of het treffen van mitigerende maatregelen. De gemiddeld gereden snelheid is ook een indicator voor verkeersveiligheid. Het experiment heeft een looptijd van 6 maanden tot maximaal 2 jaar.

Wettelijke normen en beleidsmatige doelstellingen

De wettelijke normen en de beleidsmatige doelstellingen van het kabinet vormen het kader voor de landelijke uitrol van de verhoging van de maximumsnelheid. Doel van het experiment is inzicht te krijgen in de effecten van de snelheidsverhoging, teneinde op landelijk niveau te kunnen bepalen hoe (permanent of dynamisch) en waar de snelheid kan worden verhoogd, gegeven deze normen en doelstellingen. Daarmee vormen deze normen en doelstellingen ook de “criteria” voor het experiment. Net als bij de eerdere experimenten met dynamische maximumsnelheden, zijn de normen voor luchtkwaliteit en geluidhinder voor de duur van het experiment niet van toepassing¹.

Luchtkwaliteit

De Europese richtlijn luchtkwaliteit (2008/50/EG) bevat normen voor onder meer fijn stof (PM₁₀), stikstofdioxide (NO₂) en de fijnere fractie van fijn stof (PM_{2.5}). Op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft de Europese Commissie aan Nederland uitstel verleend (derogatie) om aan de normen voor fijn stof en stikstofdioxide te voldoen. Het NSL is verankerd in de Wet milieubeheer. Vanaf 1 januari 2015 moet voor

¹ Artikel 60 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

stikstofdioxide worden voldaan aan de grenswaarde van 40 microgram per m³ als jaargemiddelde concentratie. Vanaf 11 juni dit jaar geldt voor fijn stof een grenswaarde van eveneens 40 microgram per m³ als jaargemiddelde concentratie. Verder geldt voor fijn stof een daggrenswaarde van 50 microgram/m³ en deze mag maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. Voor de fijnere fractie van fijn stof geldt vanaf 2015 een grenswaarde van 25 microgram/m³ (jaargemiddelde). Daarnaast gelden op basis van de Europese NEC-richtlijn ("national emission ceilings") vanaf 2010 nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen, waaronder stikstofoxiden (NO_x, 260 kton).

Het NSL bevat een monitoringsystematiek. De luchtkwaliteit over het afgelopen jaar wordt daarbij jaarlijks gerapporteerd. Tevens wordt jaarlijks op basis van prognoses gekeken of tijdig aan de wettelijke normen kan worden voldaan, gegeven nieuwe inzichten en wijzigingen in projecten en maatregelen (scope van het programma). Op het moment dat de maximumsnelheid op een bepaald traject met een verkeersbesluit verhoogd wordt, wordt deze maximumsnelheid daarbij voor het betreffende traject meegenomen.

Klimaat

De Europese doelstellingen voor klimaat zijn leidend voor het kabinet. Op hoofdlijnen houdt dit een 20%-reductie in 2020 in, ten opzichte van het basisjaar 1990. Verkeer en vervoer is één van de sectoren die niet onder de CO₂-emissiehandel (ETS) valt. In Europees verband heeft Nederland voor deze zogenaamde niet-ETS-sectoren een taakstelling van 16% reductie in 2020 ten opzichte van 2005. Uit onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat deze taakstelling binnen bereik is².

Geluidhinder

Het huidige wettelijk kader voor geluid wordt gevormd door de Wet geluidhinder. Een wijziging aan de weg, zoals een snelheidsverhoging, vergt akoestisch onderzoek naar de geluidbelastingen van geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van de weg. Daarbij wordt voor ieder geluidgevoelig object het verschil bepaald tussen de geluidbelasting zoals die tien jaar na de wijziging zal zijn en de geluidbelasting van een bij beschikking vastgestelde hogere waarde. Indien er in het verleden geen hogere waarde is vastgesteld, of de heersende geluidbelasting voor de wijziging lager is, wordt in plaats van de hogere waarde de heersende geluidbelasting gehanteerd. Indien het verschil kleiner is dan 1,5 dB kan de wijziging zonder belemmering doorgevoerd worden. Indien het verschil gelijk of groter is dan 1,5 dB is er sprake van "een reconstructie van een weg". Bij een reconstructie moet ook akoestisch onderzoek worden verricht naar de doelmatigheid van geluidreducerende maatregelen. In dit geval mag de maximumsnelheid alleen worden verhoogd wanneer het maatregelenpakket is uitgevoerd. Bij dit alles zijn provincies en gemeentes het Bevoegd Gezag.

Op het moment van de landelijke uitrol verwacht ik dat de nieuwe geluidwetgeving (SWUNG) in werking is. Daarom toets ik voor de landelijke uitrol voor geluidhinder ook aan het wetsvoorstel SWUNG. In dit wetsvoorstel wordt gewerkt met zogenaamde geluidproductieplafonds. De geluidproductie moet onder deze plafonds blijven. Als een plafond overschreden dreigt te worden, dan moeten er geluidreducerende maatregelen overwogen worden. Dit, op basis van een wettelijk vastgesteld doelmatigheidscriterium. De plafonds

worden voor een groot deel van het hoofdwegennet vastgesteld op de heersende geluidwaarde van 2008 plus een werkruimte van 1,5 dB. Voor wegen waarover recent een besluit is genomen, worden de plafonds gebaseerd op de gegevens uit dat besluit. Voor de aanpak van hoge geluidbelasting is aan het wetsvoorstel het Meerjarenprogramma Geluidsanering gekoppeld. Bij dit programma is €508 mln. gereserveerd voor geluidreducerende maatregelen langs rijkswegen.

Natuur

Voor natuur vormen de Ecologische Hoofdstructuur, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 het beleidsmatige en wettelijke kader. De Natuurbeschermingswet is het kader voor de bescherming van Natura2000-gebieden en beschermde Natuurmonumenten. De natuurbescherming kent geen absolute normen. Voor Natura2000-gebieden mag er tenminste geen sprake zijn van verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en habitats van soorten in een Natura2000-gebied en geen significante verstoring van soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Voor beschermde Natuurmonumenten geldt dat er geen schadelijke effecten mogen optreden op natuurschoon, natuurwetenschappelijke betekenis en op dieren en planten waarvoor deze gebieden zijn aangewezen. Ook mag er geen ontsiering plaatsvinden van het beschermd natuurmonument. De trajecten van het experiment zijn zo gekozen, dat effecten op natuur op voorhand kunnen worden uitgesloten (zie bijlage 1). Bij de landelijke uitrol van de snelheidsverhoging wordt per traject getoetst welke effecten optreden en of deze kunnen worden toegestaan, inclusief eventueel te nemen mitigerende maatregelen.

Verkeersveiligheid

Voor verkeersveiligheid houd ik vast aan de doelstellingen die in de Nota Mobiliteit zijn geformuleerd met betrekking tot aantallen verkeersslachtoffers in 2020. Die doelstellingen zijn in 2008 aangescherpt. Dat betekent dat er in 2020 niet meer dan vijfhonderd verkeersdoden vallen en niet meer dan 10.600 ziekenhuisgewonden zijn.

Lik-op-stuk bij handhaving

Bij het beboeten van snelheidsovertredingen wordt een snelheidsmarge aangehouden. Deze marge bestaat uit twee componenten: de meetcorrectie en de ondergrens van vervolging.

Het toepassen van een meetcorrectie volgt uit diverse arresten van de Hoge Raad, die het standpunt heeft ingenomen dat bij snelheidscontroles niet moet worden uitgegaan van de gemeten, maar van de werkelijk gereden snelheid. Dit heeft als gevolg dat een snelheidsovertreding slechts bewezen is, als van de gemeten snelheid de maximaal toelaatbaar geoordeelde meetfout van de meetapparatuur is afgetrokken. Die maximale fout bedraagt 3 km/h voor snelheden onder 100 km/h en 3 procent van de gemeten snelheid voor snelheden boven 100 km/u. Er wordt vervolgens opgetreden als de gemeten snelheid verminderd met de voorgeschreven correctie van 3 procent, met 4 km/h of meer wordt overschreden.

Het bovenstaande leidt er bijvoorbeeld toe dat er een bon wordt uitgeschreven bij een gemeten snelheid van 87 km/u op een weg waar 80 km/u is toegestaan, en bij 128 km/u waar men 120 km/u mag rijden. Op wegen waar een maximumsnelheid van 130 km/u wordt ingevoerd, zou binnen deze systematiek een boete volgen vanaf een gemeten snelheid van 139 km/u. De

minister van Veiligheid en Justitie en ik vinden een dergelijke marge bij zulke hoge snelheden niet wenselijk. Het gedeelte van de snelheidsmarge dat als ondergrens van vervolging wordt gehanteerd wordt daarom bij de maximumsnelheid van 130 km/h afgeschaft. Dit zal per 1 januari 2012 gebeuren met een aanpassing van de Wet Mulder. Overtreders worden dan bij 136 km/h beboet.

Samen met de minister van Veiligheid en Justitie heb ik daarnaast afgesproken dat de hogere maximumsnelheid op een aantal trajecten strenger gehandhaafd zal worden met trajectcontrole.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

BIJLAGE 1

Ingevolge de Nota ruimte gaat geen externe werking uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De Nota ruimte stelt dat het zgn. 'nee, tenzij' -regime alleen van toepassing is op nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen de EHS, hetgeen als zodanig ook door de minister van LNV richting de Tweede Kamer is gecommuniceerd³. Aangezien er door de (dynamische) snelheidsverhoging naar 130 km/u geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van EHS gronden aan de orde is, kan een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden achterwege blijven.

Gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) door de (dynamische) snelheidsverhoging naar 130 km/u en het ontbreken van piekgeluiden is vastgesteld dat een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet achterwege kan blijven.

Vanuit de Natuurbeschermingswet 1998 is getoetst aan mogelijke effecten op Beschermd Natuurmonumenten en Natura 2000 gebieden. Gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) door de (dynamische) snelheidsverhoging naar 130 km/u en het ontbreken van piekgeluiden kunnen schadelijke effecten hiervan op beschermde natuurmonumenten en significante verstoring van Natura 2000 gebieden op voorhand worden uitgesloten. Naast toename van geluid kan de snelheidsverhoging leiden tot een toename van stikstofdepositie. De proeftrajecten zijn zo gekozen dat een toename van stikstofdepositie op voor stikstof gevoelige habitats, waarvoor beschermde natuurmonumenten en Natura 2000 gebieden zijn aangewezen, overal is uitgesloten. Op voorhand kunnen daarom schadelijke effecten op beschermde natuurmonumenten, en kan (significante) verslechtering binnen Natura 2000 gebieden, worden uitgesloten.

³ Brief van de Minister van LNV aan de Voorzitter van de Tweede Kamer van 3 december 2004, 29 576, nr. 12, Brief van de Minister van LNV aan de Voorzitter van de Tweede Kamer van 12 april 2005, 29 435, nr. 153, reactie op motie 3.14; Kamerstukken II 2005/06 29 043, nr. 3, antwoord 2.