



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ontwerp-verkeersbesluit A37

Het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting
Zwartemeer

Ontwerp-verkeersbesluit inzake het verhogen van de
maximumsnelheid naar 130 km/u tussen 06:00 en 19:00 uur

Datum 11 december 2024

Status Definitief

Inhoudsopgave

De minister van Infrastructuur en Waterstaat	4
1. Wettelijke basis	4
2. Doel	4
3. Omgevingseffecten	5
3.1 Verkeersveiligheid	5
3.2 Luchtkwaliteit	7
3.3 Geluid	7
3.4 Natuur	8
3.5 Klimaat	10
4. Belangenafweging	11
5. Gevolgde procedure	11
Mededelingen	12

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

Besluit

Tot het verwijderen dan wel het plaatsen van de borden A1 van bijlage 1 bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 waardoor de maximumsnelheid op het traject A37 tussen knooppunt Holsloot (KM 24,15 Re / Li) en aansluiting Zwartemeer (KM 40,1 Re / 39,4 Li) (hierna: het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer) verhoogd wordt naar 130 km/u tussen 06:00 en 19:00 uur.

Met dit verkeersbesluit trek ik tevens de snelheidsverlaging uit 2019 (*Stcrt.* 2019, nr. 71032) in, voor zover het betrekking heeft op het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer.

Overwegingen ten aanzien van het ontwerp-verkeersbesluit

1. Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: *Wvw*) moet een verkeersbesluit worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens, zoals deze genoemd zijn in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: *BABW*), voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd. Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de *Wvw* ben ik bevoegd dit besluit te nemen.

2. Doel

Op 1 september 2012 is in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: *RVV*) de algemeen geldende maximumsnelheid op autosnelwegen gewijzigd naar 130 km/u voor motorvoertuigen. Voor de daaropvolgende uitrol van deze wijziging op de autosnelwegen zijn diverse onderzoeken verricht. Dit waren bijvoorbeeld onderzoeken naar verkeersveiligheid, milieuthema's en natuur. Op basis van deze onderzoeken is besloten dat er op een groot gedeelte van de autosnelwegen 130 km/u mag worden gereden.

In de periode 2012 tot 2018 is het percentage autosnelwegen waar 130 km/u mag worden gereden stapsgewijs toegenomen. Op het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer gold tot 2020 een maximumsnelheid van 130 km/u.

Op 19 december 2019 heeft de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat een verkeersbesluit genomen (*Stcrt.* 2019, nr. 71032) waarmee de maximumsnelheid op autosnelwegen overdag tussen 06:00 tot 19:00 uur verlaagd is naar 100 km/u. De landelijke snelheidsverlaging naar 100 km/u overdag was één van de maatregelen waarmee een oplossing werd beoogd voor de stikstofproblematiek bij woningbouw- en infrastructuurprojecten, zoals beschreven in de Kamerbrief van 13 november 2019 (*Kamerstukken II* 2019/20, 35 334, nr. 1).

Door het verminderen van stikstofdepositie als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging, ontstond 'depositieruimte'. Deze ruimte werd geregistreerd in het stikstofregistratiesysteem (*SSRS*). Een woningbouw- of infrastructuurproject kon een beroep doen op deze stikstofruimte bij de vergunningverlening voor een project dat op die locatie stikstofdepositie veroorzaakte. Bij het nemen van het verkeersbesluit op 19 december 2019 heeft de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat het belang van het beperken van de stikstofdepositie op gevoelige Natura 2000-gebieden voor het vullen van het *SSRS* zwaarder gewogen dan de vrijheid van verkeer. In deze belangenafweging is de inperking van de vrijheid van verkeer door deze snelheidsverlaging aanvaardbaar geacht mede doordat er op enig moment besloten kan worden om de snelheidsbeperking op te heffen.

Op 10 juli 2022 heeft de toenmalige minister voor Natuur en Stikstof de landelijke snelheidsmaatregel

geschrapt uit het stikstofregistratiesysteem. Reden hiervoor was dat de stikstof-‘opbrengst’ van de landelijke snelheidsmaatregel niet meer voldeed aan de (juridische) voorwaarden om nieuwe vergunningen op te baseren (*Kamerstukken II 2021/22, 33 576, nr. 265*).

In de voorgenoemde brief van 13 november 2019 is aangegeven dat op enig moment kan worden besloten tot verhoging van de maximumsnelheid door middel van de intrekking van de snelheidsbeperking uit 2019. In het regeerprogramma van het kabinet-Schoof van 13 september 2024 is de ambitie voor het verhogen van de maximumsnelheid overdag uitgesproken.

Het uitgangspunt van het snelhedenbeleid van het kabinet zoals beschreven in het regeerprogramma is: *“De maximumsnelheid op de snelweg wordt - daar waar dat kan - verhoogd naar 130 kilometer per uur”*. Met dit verkeersbesluit geef ik uitvoering aan dit kabinetsuitgangspunt en besluit ik tot verhoging van de maximumsnelheid door middel van de intrekking van de snelheidsbeperking uit 2019 op het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer tussen 06:00 en 19:00 uur.

Op het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer geldt nu een snelheidslimiet van 100 km/u overdag en 130 km/u in de avond/nacht. Het toestaan van 130 km/u als maximumsnelheid overdag op dit traject sluit aan bij het doel om zoveel mogelijk de vrijheid van het verkeer (artikel 2, eerste lid, onder d, van de Wvw) te waarborgen. De vrijheid van het verkeer ziet onder meer op de beleving en verwachtingspatroon van de weggebruiker, het gebruik van de weg met zo min mogelijk beperkingen en een verkorting van de reistijd.

Met het verkeersbesluit wordt de verhoging van de maximumsnelheid op dit traject juridisch mogelijk gemaakt, Door middel van de intrekking van de snelheidsbeperking. Ter uitvoering van het besluit wordt de bebording op dit traject aangepast. Nadat de bebording is aangepast, geldt een maximumsnelheid van 130 km/u gedurende het hele etmaal.

3. Omgevingseffecten

Voor het nemen van het verkeersbesluit heb ik onderzoek gedaan naar verschillende effecten. Hieronder volgen de conclusies uit deze onderzoeken. In paragraaf 3.1 bespreek ik de effecten op de verkeersveiligheid. Vervolgens komt in [paragraaf 3.2](#) de luchtkwaliteit aan bod. In [paragraaf 3.3](#) worden de gevolgen voor de geluidsproductieplafonds beschreven. De beoordeling van mogelijke effecten op natuur wordt in [paragraaf 3.4](#) besproken. Tot slot komt in [paragraaf 3.5](#) klimaat aan bod.

3.1 Verkeersveiligheid

Het verhogen van de maximumsnelheid overdag naar 130 km/u sluit voor de weggebruiker beter aan bij het wegbeeld dan de huidige maximumsnelheid voor overdag op dit traject van 100 km/u. Dit komt omdat het autosnelwegennet ontworpen is voor een snelheid van 120 km/u en het wegontwerp ook voldoende kwaliteit biedt voor een maximumsnelheid van 130 km/u.¹ Een (te lage) snelheidslimiet die niet past bij de uitstraling en inrichting van de weg kan zorgen voor minder opvolging van die snelheidslimiet en voor minder draagvlak voor het snelhedenbeleid.

Het wijzigen van snelheidslimieten heeft invloed op de verwachtingen en het rijgedrag van weggebruikers. Uit diverse studies blijkt dat hogere snelheden op een weg het risico op verkeersongevallen verhogen én de ernst van de afloop van ongevallen verergeren. De relatie tussen ongevallen en snelheid op een specifieke weg wordt beïnvloed door verschillende factoren, waaronder infrastructurele kenmerken, verkeersintensiteit en verkeerssamenstelling.

¹ *Kamerstukken II 2011/12, 32 646, nr. 13.*

Bij de wijziging van de maximumsnelheid in 2012 van 120 km/u naar 130 km/u heb ik onderzocht wat de snelheidsverhoging betekent voor de verkeersveiligheid.

In het onderzoek voor de wijziging van het RVV zijn kritische ontwerpelementen van de weg betrokken. Dit zijn onder meer de inrichting van horizontale bochten, het dwarsprofiel en de obstakelvrije zone.

De verkeersveiligheidsanalyse is uitgevoerd op alle autosnelwegen van het rijkswegennet met behulp van de methodiek uit het programma Aanpak van Kritische Ontwerpelementen (hierna: AKOE). Het doel van deze analyse was om vast te stellen of en waar verkeersveiligheidsknelpunten zouden kunnen ontstaan bij een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u. Hierbij werden wegontwerp, weginrichting en verkeerssamenstelling beoordeeld. Op de trajecten die niet voldeden aan de AKOE-criteria is de snelheid niet verhoogd.

De weg voldoet aan de ontwerpelementen voor een maximumsnelheidslimiet van 130 km/u. Uit de eerdere verkeersveiligheidsanalyses is gebleken dat het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer als een niet kritisch traject is beschouwd voor de invoering van 130 km/u. Voor dit verkeersbesluit zijn opnieuw de kritische ontwerpelementen beoordeeld. Het traject is sinds de analyse in 2011 niet gewijzigd, wat betekent dat het traject nog steeds als niet kritisch wordt beschouwd.

Op basis van het bovenstaande acht ik een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u op dit traject vanuit verkeersveiligheidsoogpunt aanvaardbaar.

Op dit traject ligt het huidige risicocijfer (de kans om betrokken te raken bij een ongeval), volgens de aangescherpte categorisering in 2018, hoger dan het landelijke gemiddelde. Dit duidt op een relatief verhoogd ongevalsrisico ten opzichte van andere trajecten. Het relatief verhoogde ongevalsrisico is niet gerelateerd aan de kritische ontwerpelementen die voor verhoging van de maximumsnelheid het meeste van belang zijn. Het nemen van mitigerende maatregelen is daarom niet noodzakelijk. Het verhoogde risicocijfer op dit traject geeft mij geen aanleiding om anders te oordelen over de aanvaardbaarheid van de snelheidsverhoging vanuit het verkeersveiligheidsoogpunt. Dit komt omdat de weg voldoet aan de ontwerpelementen voor een maximumsnelheidslimiet van 130 km/u. Een weg die voldoet aan de ontwerpelementen voor een maximumsnelheid van 130 km/u kan het verkeer op een veilige en vlotte manier afwickelen.

Vanwege het belang dat ik hecht aan verkeersveiligheid neem ik uit voorzorg wel maatregelen om dit traject vergevingsgezinder te maken.

Het vergevingsgezinder maken van een weg betekent dat de weg zodanig wordt aangepast of ontworpen dat deze veiliger en gemakkelijker te gebruiken is. Het doel van deze maatregelen is om de gevolgen van eventuele vergissingen of onvoorziene situaties te verminderen, zodat de kans op ongevallen kleiner wordt. Voor dit traject kunnen het maatregelen zoals het aanpassen van geleiderails zijn.

Voor meer informatie over verkeersveiligheid en dit verkeersbesluit verwijs ik naar het rapport: Analyse Verkeersveiligheid - Verhoging maximumsnelheid 130 km/u overdag A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer. Het rapport, de daaronder liggende stukken en de relevante onderzoeken met betrekking tot de wijziging van het RVV in 2012 zijn bijlagen bij dit verkeersbesluit. De bijlagen zijn raadpleegbaar via: <https://www.platformparticipatie.nl/130kmperuur-a37>.

Monitoring

In de rapportage Staat van de Infrastructuur wordt jaarlijks de actuele technische toestand van het hoofdwegennet beschreven. De verkeersveiligheid van de rijkswegen wordt jaarlijks gemonitord in het rapport Veilig over Rijkswegen. De effecten van de snelheidsverhoging op deze specifieke trajecten zullen in de reguliere monitoring voor het rapport Veilig over Rijkswegen worden meegenomen.

3.2 Luchtkwaliteit

In Nederland is de luchtkwaliteit mede door succesvol (bron)beleid de afgelopen jaren sterk verbeterd, ook langs autosnelwegen. Voertuigen worden steeds schoner, wat ten goede komt aan de luchtkwaliteit.

Luchtkwaliteit wordt geregeld in de Omgevingswet en de onderliggende besluiten. In de Omgevingswet, in het bijzonder in het Besluit kwaliteit leefomgeving, zijn omgevingswaarden opgenomen voor luchtkwaliteit. De omgevingswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) zijn relevant voor mijn besluitvorming.

Voor de overige stoffen waarvoor in het Besluit kwaliteit leefomgeving omgevingswaarden zijn opgenomen, zijn in het laatste decennium nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend. Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van de snelheidsverhoging de omgevingswaarden voor andere stoffen dan NO₂ en PM₁₀ overschreden worden.

Er zijn gebieden aangewezen met locaties waar nog overschrijdingen voor NO₂ of PM₁₀ voorkomen of waar de achtergrondconcentraties van NO₂ of PM₁₀ nog dusdanig zijn dat niet kan worden uitgesloten dat activiteiten leiden tot een overschrijding van de omgevingswaarden voor deze stoffen. Deze gebieden worden aandachtsgebieden genoemd. Buiten de aandachtsgebieden is geen sprake van een dreigende overschrijding van NO₂ en PM₁₀.

Het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer ligt niet in een aandachtsgebied. Het is daardoor niet aannemelijk dat de snelheidsverhoging leidt tot een overschrijding van de omgevingswaarden op dit traject. Voor de volledigheid heb ik, ondanks dat het traject buiten een aandachtsgebied ligt, door middel van een puntschatting onderzoek gedaan naar de effecten op luchtkwaliteit.

Bij de puntschatting wordt er gekeken naar de concentratie van een stof (in dit geval NO₂ en PM₁₀) op specifieke punten in samenhang met de snelheidsverhoging. Voor het traject zijn per stof (NO₂ en PM₁₀) de punten onderzocht met de hoogste concentratie, de hoogste achtergrondconcentratie en de grootste bijdrage van het verkeer. Hiermee is een worst-case scenario inzichtelijk gemaakt.

De benadering gaat ervan uit dat de concentratie van NO₂ en/of PM₁₀ evenredig toeneemt met de hoeveelheid NO_x en PM₁₀ die wordt uitgestoten door het wegverkeer. Op het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer is de hoogste concentratie NO₂ die na snelheidsverhoging kan optreden 14,12 µg/m³. Voor NO₂ geldt een omgevingswaarde van 40 µg/m³ als kalenderjaargemiddelde. Voor PM₁₀ is het punt met de hoogste concentratie 13,22 µg/m³. Voor PM₁₀ geldt dat er voldaan moet worden aan een concentratie van 31,2 µg/m³ als kalenderjaargemiddelde. De concentratie van NO₂ en PM₁₀ blijven onder de voor de desbetreffende stof geldende omgevingswaarden.

Voor meer informatie over luchtkwaliteit en dit verkeersbesluit verwijs ik naar het rapport Luchtonderzoek Verhoging maximumsnelheid 130 km/u overdag batch 1. Het rapport en de daaronder liggende stukken zijn een bijlage bij dit verkeersbesluit. De bijlagen zijn raadpleegbaar via:

<https://www.platformparticipatie.nl/130kmperuur-a37>.

3.3 Geluid

In de Omgevingswet en onderliggende regelgeving zijn regels opgenomen voor geluid vanwege rijkswegen. Het geluid vanwege een rijksweg op de geluidreferentiepunten mag niet hoger zijn dan de daarvoor als omgevingswaarde vastgestelde geluidproductieplafonds. Een geluidreferentiepunt is een virtueel geografisch punt waarop de maximale geluidproductie vanwege een weg wordt vastgesteld.

De geluidproductie is de hoeveelheid geluid die (een gedeelte van) een weg volgens berekening veroorzaakt op een geluidreferentiepunt en die wordt uitgedrukt in een getalwaarde (L_{den}). Een hogere maximumsnelheid leidt tot een toename van de hoeveelheid geluid.

Voor het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Onderzocht is of het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject mogelijk is binnen de (geluid)ruimte die de huidige geluidproductieplafonds bieden. Hiertoe is een berekening gemaakt van de geluidproductie in 2025, omdat dat het eerste kalenderjaar is met de verhoogde maximumsnelheid. Ten behoeve van die berekening is ook gekeken naar verwachte verkeersintensiteiten in 2025 na verhoging van de maximumsnelheid. De berekende geluidproductie is vervolgens vergeleken met de geluidproductieplafonds om te toetsen of de snelheidsverhoging leidt tot een overschrijding van die plafonds. Uit die toets blijkt dat een snelheidsverhoging naar 130 km/u gedurende het gehele etmaal op dit traject niet leidt tot een overschrijding van de geluidproductieplafonds in 2025.

Naast een toets aan de geluidproductieplafonds is ook onderzocht welke geluidtoename in de omgeving van de weg wordt veroorzaakt door de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u. Deze geluidtoename bedraagt 0,8 dB. Een toename van het geluid tot ongeveer 1 dB is voor het menselijk gehoor niet waarneembaar.

Het akoestisch onderzoek (Akoestisch onderzoek geluidreferentiepunten Verhoging maximumsnelheid overdag A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer) en de daaronder liggende stukken zijn bijlagen bij dit verkeersbesluit. De bijlagen zijn raadpleegbaar via: <https://www.platformparticipatie.nl/130kmperuur-a37>.

3.4 Natuur

In de Omgevingswet wordt onderscheid gemaakt tussen de bescherming van Natura 2000-gebieden (gebiedsbescherming) en de bescherming van de in het wild levende individuele dier- en plantensoorten (soortenbescherming). Daarnaast kunnen er regels gelden omdat er sprake is van bijzondere nationale en provinciale natuurgebieden en landschappen of Natuurnetwerk Nederland.

3.4.1 Gebiedsbescherming

In de Omgevingswet staan regels voor de bescherming van Natura 2000-gebieden in Nederland. Natura 2000-gebieden zijn op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn aangewezen. Voor deze gebieden geldt het beschermingsregime van artikel 6 van de Habitatrichtlijn, waaraan met de Omgevingswet uitvoering is gegeven. De aanwijzingsbesluiten van Natura 2000-gebieden bevatten daartoe een lijst van soorten en/of habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen. Voor al deze natuurwaarden gelden instandhoudingsdoelstellingen. De essentie van het beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden is dat het halen of behouden van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht door een activiteit.

Binnen de invloedssfeer van het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer bevinden zich de volgende Natura 2000-gebieden waar mogelijk verstoring of verslechtering kan plaatsvinden als gevolg van het verkeersbesluit:

- Bargerveen
- Elperstroomgebied
- Mantingerbos
- Mantingerzand
- Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor
- Ems
- Esterfelder Moor bei Meppen
- Itterbecker Heide

Significante verstoring door geluid of significante verslechtering vanwege stikstofdepositie zijn de enige potentiële relevante effecten als gevolg van dit verkeersbesluit. Ik heb onderzocht of vanwege het verkeersbesluit sprake is van mogelijk significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden.

Hiervoor is een voortoets uitgevoerd (Voortoets Natura 2000 Verhoging maximumsnelheid overdag A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer) De voortoets en de daaronder liggende stukken zijn bijlagen bij dit verkeersbesluit. De bijlagen zijn raadpleegbaar via: <https://www.platformparticipatie.nl/130kmperuur-a37>.

Conclusie van dit rapport is dat significante gevolgen op grond van objectieve gegevens op voorhand kunnen worden uitgesloten. Daarom kan een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit achterwege blijven.

3.4.2 Soortenbescherming

De soortenbescherming heeft betrekking op de bescherming van in het wild levende dieren en planten, ongeacht waar deze zich bevinden. Het soortenbeschermingsregime kent een stelsel van verbodsbepalingen. De wet verbiedt onder meer het opzettelijk verstoren van dieren en het opzettelijk vernielen, beschadigen of wegnemen van nesten of voortplantings- of rustplaatsen van dieren. Storen en verstoren van vogels of andere dieren vanwege de toename aan geluid zijn de potentieel relevante effecten als gevolg van dit verkeersbesluit. Ik heb onderzocht of de verhoging van de maximumsnelheid kan leiden tot overtreding van deze verbodsbepalingen.

Voor het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit bijlage F van dit onderzoek blijkt dat er voor soorten nabij de weg sprake is van een geluidstoename van circa 1,2 dB als gevolg van dit verkeersbesluit. In effectstudies is het gebruikelijk om broedvogels als maatgevende groep te beschouwen voor de beoordeling van de gevolgen van geluid op dieren. Een geluidstoename van circa 1,2 dB is voor de meeste vogels niet waar te nemen. Voor geluidsgevoelige vogels die dit mogelijk wel waarnemen is deze extra geluidstoename ten opzichte van de huidige hoeveelheid geluid afkomstig van de weg verwaarloosbaar en leidt dit niet tot extra verstoring. Gezien deze zeer beperkte toename aan geluid als gevolg van dit besluit en het ontbreken van piekgeluiden worden er geen verbodsbepalingen overtreden. Daarom kan een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit achterwege blijven.

3.4.3 Bijzondere nationale en provinciale natuurgebieden en landschappen en Natuurnetwerk Nederland

De Omgevingswet voorziet in de mogelijkheid tot aanwijzing door het rijk van bijzondere nationale natuurgebieden en nationale parken. Daarnaast worden door provincies bij omgevingsverordening de gebieden aangewezen die behoren tot het Natuurnetwerk Nederland (hierna: NNN). Ook kunnen bij omgevingsverordening bijzondere provinciale natuurgebieden en bijzondere provinciale landschappen worden aangewezen.

De regels ter bescherming van instandhouding, verbetering en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN, zoals opgenomen in artikel 7.8 van het Besluit kwaliteit leefomgeving, hebben alleen betrekking op ruimtelijke ontwikkelingen. Het verkeersbesluit wijzigt het ruimtegebruik van de weg niet. Een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN kan daarom achterwege blijven evenals een beoordeling van effecten van de snelheidsverhoging op andere bijzondere natuurgebieden en landschappen.

Het verkeersbesluit leidt niet tot ruimtebeslag binnen het NNN of andere nationale of provinciale natuurgebieden en landschappen. Vanwege de zeer beperkte toename aan geluid als gevolg van dit verkeersbesluit en het ontbreken van piekgeluiden kan verstoring van geluidsgevoelige vogels en andere dieren die zich binnen deze natuurgebieden bevinden, worden uitgesloten. Voor een mogelijke toename van stikstofdepositie binnen deze gebieden geldt dat de totale depositie in Nederland de afgelopen jaren is afgenomen en zal blijven dalen in de toekomst, dankzij diverse bronmaatregelen, zoals het schoner worden van het autoverkeer.² Deze daling treedt op zowel in de situatie met als zonder verkeersbesluit. De depositiebijdrage als gevolg van het verkeersbesluit is relatief beperkt. Negatieve gevolgen vanwege stikstofdepositie als gevolg van het verkeersbesluit kunnen daarom worden uitgesloten.

² [Sector mobiliteit en stikstofdepositie - feiten en cijfers | Brochure | Rijksoverheid.nl](#).

3.5 Klimaat

De Nederlandse klimaatdoelen zijn vastgelegd in de nationale Klimaatwet. Daarin is opgenomen dat het doel is om de uitstoot in Nederland van broeikasgassen in 2030 met minstens 55% te verminderen ten opzichte van 1990. Om dit doel te halen zijn voor de verschillende sectoren (zoals: mobiliteit, gebouwde omgeving, industrie, energie en landbouw) indicatieve doelen afgesproken. Voor de mobiliteitssector is afgesproken dat de uitstoot van de binnenlandse mobiliteit in 2030 niet hoger mag zijn dan 21 megaton CO₂. De internationale scheep- en luchtvaart vallen niet onder deze doelstelling. Het doelbereik van de verschillende sectoren wordt jaarlijks geëvalueerd in de Klimaat- en Energieverkenning van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In de daaropvolgende voorjaarsbesluitvorming besluit het kabinet, indien bestaande doelen niet gehaald lijken te worden, over alternatief beleid.

In de Klimaatwet is verder afgesproken dat de netto-uitstoot van broeikasgassen uiterlijk in 2050 tot nul moet zijn gereduceerd. Voor de binnenlandse mobiliteit is hierbij elektrificatie de hoofdroute. In het personenvervoer (trein, bus en auto's) en goederenvervoer over de weg en spoor is nagenoeg volledige elektrificatie met batterij voor 2050 wenselijk en grotendeels haalbaar, waarbij er mogelijk ook een deel wordt ingevuld met waterstof voor het zwaar vrachtvervoer.

Het PBL heeft in de Klimaat- en energieverkenning 2024 (hierna: KEV) de ontwikkeling van de broeikasgasemissies door mobiliteit geraamd. Het PBL verwacht, bij vastgesteld beleid, dat de totale nationale emissie van broeikasemissies door de sector mobiliteit daalt van 30,6 in 2023 naar 25,7 in 2030, met een bandbreedte van 23,2 tot 28,0 megaton.³

De Klimaatwet- en regelgeving schrijven niet voor hoe de klimaatdoelen behaald moeten worden. De klimaatdoelen strekken dan ook niet tot een beoordelingskader waaraan de CO₂-bijdrage van specifieke activiteiten – zoals de verhoging van de maximumsnelheid – getoetst moet worden. Het kabinet is vrij om maatregelen te nemen die leiden tot hogere emissies. Daar staat wel tegenover dat het kabinet additionele maatregelen moet treffen (binnen dezelfde sector of een andere sector) om aan de doelen uit de Klimaatwet te voldoen. Zoals eerder aangegeven wordt elk voorjaar integraal gekeken naar het doelbereik, en hoeft bij besluitvorming over CO₂-verhogende activiteiten niet gelijktijdig een besluit te worden genomen over additionele maatregelen om de verhoging te compenseren.

Volledigheidshalve zijn indicatieve berekeningen uitgevoerd om de verwachte effecten van het verkeersbesluit op de CO₂-emissies in beeld te brengen. Door het verkeersbesluit neemt de daling van de CO₂-emissie in 2035 naar verwachting met ongeveer 0,003 megaton af.

De totale CO₂-emissie door wegverkeer in Nederland daalt tussen 2025 en 2035 volgens het PBL met ongeveer 7,2 megaton. Door 'schonere' voertuigen neemt de CO₂-emissie door wegverkeer af in de tijd. Het verkeersbesluit zorgt ervoor dat de CO₂-emissie door het wegverkeer in de toekomst iets minder snel daalt ten opzichte van 2025 dan in de situatie zonder verkeersbesluit. Zoals aangegeven wordt hiermee rekening gehouden met het treffen van additionele maatregelen. Het geagendeerde en eventueel alternatief beleid met betrekking tot de klimaatdoelen vallen buiten het bestek van mijn verkeersbesluit.

De verminderde daling van CO₂-emissie door het verkeersbesluit leidt - op zichzelf of in combinatie met de andere verkeersbesluiten voor de andere trajecten waar op dit moment de maximumsnelheid wordt aangepast naar 130 km/u - niet tot een wezenlijke vertraging in het behalen van de klimaatdoelen.

Voor meer informatie over CO₂-emissie en dit verkeersbesluit verwijs ik naar het rapport: Effecten op CO₂-emissie Verhoging maximumsnelheid overdag A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer. Het rapport en de daaronder liggende stukken zijn een bijlage bij dit verkeersbesluit. De bijlagen zijn raadpleegbaar via: <https://www.platformparticipatie.nl/130kmperuur-a37>.

³ [Klimaat- en Energieverkenning 2024 | Planbureau voor de Leefomgeving](#).

4. Belangenafweging

In de verkeersbesluiten waarmee sinds 2012 de maximumsnelheid op rijkswegen verhoogd is naar 130 km/u heb ik primair het belang van artikel 2, eerste lid, onder d, van de WvW *het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer* als uitgangspunt gehanteerd.

In 2019 heeft de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat een verkeersbesluit genomen dat deze vrijheid inperkt. Deze inperking vond de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat gerechtvaardigd omdat er door de snelheidsverlaging (en het vullen van het SSRS) stikstofruimte ontstond en deze maatregel op enig moment kon worden teruggedraaid.

Overeenkomstig het regeerprogramma van het kabinet-Schoof heb ik onderzocht of er op het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer verhoging van de maximumsnelheid tussen 6:00 en 19:00 uur mogelijk is. De verhoging van de maximumsnelheid overdag draagt bij aan de vrijheid van verkeer.

Gelet het uitgangspunt van het snelhedenbeleid: “130 km/u op de autosnelweg is de norm” en het gegeven dat er geen onaanvaardbare effecten zijn met betrekking tot verkeersveiligheid, klimaat of natuur en met inachtneming van de normen voor luchtkwaliteit en de geluidproductieplafonds, laat ik de vrijheid van verkeer zwaarder wegen dan de voorgenoemde effecten die veroorzaakt worden door dit besluit.

Daarbij hecht ik extra waarde aan het feit dat significant negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden binnen de invloedssfeer van de verhoging van de maximumsnelheid op de A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer op voorhand zijn uitgesloten.

5. Gevolgde procedure

Dit verkeersbesluit volgt de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpverkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van 15 april 2025 en ligt ter inzage vanaf 16 april 2025. Er kunnen tot en met 27 mei 2025 zienswijzen ingediend worden. Een zienswijze kan ingediend worden zoals weergegeven onder “mededelingen”.

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

B. Madlener

Mededelingen

Terinzagelegging

Het ontwerpverkeersbesluit, met bijbehorende stukken, is van 16 april 2025 tot en met 27 mei 2025 in te zien via platform Participatie: <https://www.platformparticipatie.nl/13okmperuur-a37>. Ook liggen deze stukken tijdens kantooruren, op afspraak, ter inzage op het volgende adressen:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag;

Rijkswaterstaat Noord-Nederland, Zuidersingel 3, 8911 AV Leeuwarden.

Het ontwerp-verkeersbesluit wordt u op verzoek digitaal of per post toegezonden (zie hiervoor onderstaande contactgegevens).

Inlichtingen

Voor vragen over het ontwerp-verkeersbesluit, of voor het maken van een afspraak om de stukken fysiek in te zien, kunt u tijdens kantooruren contact opnemen met de Directie Participatie, via telefoonnummer 070 - 456 96 07 of via e-mailadres info@platformparticipatie.nl.

Zienswijzen

Eenieder kan gedurende bovengenoemde periode van inzage een mening in de vorm van een zienswijze bekend maken inzake het voorgenomen ontwerp-verkeersbesluit. Dit kan naar keuze digitaal, schriftelijk en mondeling op de hieronder omschreven wijze.

Digitaal:

Bij voorkeur ontvangen wij uw zienswijze via het formulier op <https://www.platformparticipatie.nl/13okmperuur-a37>.

Schriftelijk:

Uw schriftelijke reactie (brief) kunt u sturen naar:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Directie Participatie
O.v.v. Ontwerp-verkeersbesluit Aanpassing maximumsnelheid het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Mondeling

U kunt tijdens de terinzagelegging ook een mondelinge zienswijze indienen. Bel met het bovengenoemde telefoonnummer of stuur een mail naar het eerdergenoemde e-mailadres om hiervoor een afspraak te maken.

Vervolg

De minister betreft de zienswijze bij de verdere besluitvorming. Na afloop van de terinzagelegging wordt een definitief verkeersbesluit genomen. Tegen het uiteindelijk vast te stellen verkeersbesluit kan een belanghebbende beroep instellen. Daarvoor is niet verplicht dat u een zienswijze op het ontwerp-verkeersbesluit hebt gegeven, maar dat is wel aan te raden, omdat dit het bevoegd gezag de mogelijkheid geeft om rekening te houden met uw zienswijze op het voorgestelde besluit. Voor niet-belanghebbenden geldt dat zij enkel beroep mogen instellen als zij wel een zienswijze hebben ingediend, dan wel als hen redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijze hebben ingediend tegen het ontwerp-verkeersbesluit.

Dit is een publicatie van:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

maart 2025