



Nota van Antwoord

Beantwoording van zienswijzen op de ontwerp-verkeersbesluiten:

- A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug
Ontwerp-verkeersbesluit inzake het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u tussen 06:00 en 19:00 uur
- A7 Afsluitdijk tussen Stevinsluizen en Lorentzsluizen
Ontwerp-verkeersbesluit inzake het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u tussen 06:00 en 19:00 uur
- A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland
Ontwerp-verkeersbesluit inzake het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u tussen 06:00 en 19:00 uur

Datum	2 april 2025
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Datum	2 april 2025
Status	

Inhoudsopgave

1 Inleiding en leeswijzer 4

- 1.1. Toelichting op het besluit 4
- 1.2. De gevolgde procedure 5
- 1.3. Ingekomen zienswijzen 5
- 1.4. Leeswijzer 6

2 Zienswijzen en reactie 7

- 2.1. Algemeen 7
- 2.2. Baten wegen niet op tegen de lasten 8
- 2.3. Kosten 8
- 2.4. Geen reistijdwinst 9
- 2.5. Verkeersveiligheid 9
- 2.6. Uniformiteit 10
- 2.7. Leefomgeving algemeen 11
- 2.8. Gezondheid 11
- 2.9. Stikstof 11
- 2.10. Focus op andere opgaven 13
- 2.11. Klimaat 13
- 2.12. Brandstofbesparing 14
- 2.13. Verhoging van emissies 14
- 2.14. Energieafhankelijkheid 15
- 2.15. Verkeerde prioriteiten mobiliteitsbeleid 15
- 2.16. Overdag naar 110 km/u of 120 km/u 16
- 2.17. 's nachts 100 km/u 16
- 2.18. Politieke motivatie 17
- 2.19. Grondslag verkeersbesluit 17
- 2.20. Steunbuiting 17
- 2.21. Ingezonden afbeeldingen 17

3 Traject specifieke zienswijze 18

- 3.1. Grenscontroles 18
- 3.2. Slechte staat van de weg 18

1 Inleiding en leeswijzer

Deze Nota van Antwoord hoort bij de ingekomen zienswijzen op de ontwerp-verkeersbesluiten voor de trajecten:

- A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug
Ontwerp-verkeersbesluit inzake het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u tussen 06:00 en 19:00 uur
- A7 Afsluitdijk tussen Stevinsluizen en Lorentzsluizen
Ontwerp-verkeersbesluit inzake het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u tussen 06:00 en 19:00 uur
- A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland
Ontwerp-verkeersbesluit inzake het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u tussen 06:00 en 19:00 uur

Deze Nota van Antwoord bevat de reactie op de zienswijzen die zijn ingediend op de ontwerp-verkeersbesluiten (*Stcrt.* 2025, nr. 2498). In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het besluit, de gevolgde procedure en de praktische informatie over de ingekomen zienswijzen.

1.1. Toelichting op het besluit

In het regeerprogramma van het kabinet-Schoof van 13 september 2024 is het uitgangspunt van het snelhedenbeleid: 'De maximumsnelheid op de snelweg wordt – daar waar dat kan – verhoogd naar 130 kilometer per uur'. Met deze verkeersbesluiten wordt voor de eerste drie trajecten uitvoering gegeven aan dit kabinetsuitgangspunt en besloten tot verhoging van de maximumsnelheid op deze trajecten.

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 Wegenverkeerswet 1994) 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 deze drie verkeersbesluiten wordt de verhoging van de maximumsnelheid op deze drie trajecten juridisch mogelijk gemaakt, door middel van de gedeeltelijke intrekking van het verkeersbesluit tot snelheidsverlaging naar 100 km/u tussen 06:00 uur tot 19:00 uur uit 2019 (*Stcrt.* 2019, nr. 71032). Ter uitvoering van de besluiten wordt de bebording op deze trajecten aangepast. Nadat de bebording is aangepast, geldt een maximumsnelheid van 130 km/u gedurende het hele etmaal op deze trajecten.

Ten behoeve van de verkeersbesluiten is onderzoek gedaan naar verschillende effecten. De effecten van het verkeersbesluit op de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid, natuur en klimaat zijn onderzocht. Deze onderzoeken hebben de basis gevormd van de motivering van de verkeersbesluiten. De verkeersbesluiten en de onderzoeken zijn raadpleegbaar via:
www.platformparticipatie.nl/130kmperuur.

Gelet op 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, weegt de vrijheid van verkeer zwaarder dan de voorgenoemde effecten die veroorzaakt worden door deze verkeersbesluiten.

1.2. De gevolgde procedure

De verkeersbesluiten zijn voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). De ontwerp-verkeersbesluiten zijn gepubliceerd in de Staatscourant van 21 januari 2025 (*Stcrt.* 2025, nr. 2498) en lagen ter inzage vanaf 22 januari 2025. Zienswijzen konden tot en met 4 maart 2025 ingediend worden.

Tegen de verkeersbesluiten kan een belanghebbende beroep instellen. Daarvoor is het niet verplicht dat een zienswijze op het desbetreffende ontwerp-verkeersbesluit is ingediend. 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 desbetreffende ontwerp-verkeersbesluit.

Een beroepschrift kan worden ingediend bij de sector bestuursrecht van de Rechtbank binnen het rechtsgebied, waarin de indiener van het beroepschrift woonachtig of gevestigd is. Meer informatie over het indienen van beroep is te vinden onder het kopje 'mededelingen' van de definitieve verkeersbesluiten.

1.3. Ingekomen zienswijzen

Er zijn 22 zienswijzen op de ontwerp-verkeersbesluiten binnengekomen. Het overgrote deel richt zich op de algemene afwegingen ten aanzien van de verhoging van de maximumsnelheid. Er is één zienswijze binnengekomen die zich richt op een specifiek traject. Ik stel het op prijs dat de indieners tijd en moeite hebben gestoken in het indienen van een zienswijze.

Iedere zienswijze is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voorzien van een registratienummer, vanwege de bescherming van de privacy van de indieners.

In onderstaande tabel zijn de binnengekomen zienswijzen benoemd met het bijbehorende registratienummer. Hierin is ook aangegeven welk nummer de zienswijze in de Nota van Antwoord heeft.

Registratienummer	Nummer in de Nota van Antwoord
103250777	1
103262159	2
103263372	3
103263573	4
103265792	5
103283430	6
103314604	7
103317300	8
103339507	9
103346386	10
103348662	11

103355878	12
103377366	13
103378311	14
103401587	15
103421633	16
103438764	17
103471061	18
103522218	19
103609895	20
103636925	21
103845298_10647314	22

1.4. Leeswijzer

In deze Nota van Antwoord zijn de zienswijzen, die op het ontwerp-verkeersbesluit zijn ingediend, onderverdeeld in een aantal thema's. De thema's zijn een (meestal samengevatte en samengevoegde) weergave van de zienswijzen. Per thema is aangegeven welke inspreker(s) deze zienswijzen heeft/hebben ingediend.

In hoofdstuk 2 komen de zienswijzen aan bod die zien op de algemene afwegingen ten aanzien van de verhoging van de maximumsnelheid. In hoofdstuk 3 wordt er antwoord gegeven op de specifiek ingebrachte zienswijze over het traject - A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland.

2 Zienswijzen en reactie

Negentien insprekers vindt de verhoging van de maximumsnelheid op de onderhavige wegtrajecten onwenselijk. De vragen en opmerkingen op de verkeersbesluiten zijn veelal gebaseerd op de opvatting dat de snelheidsverhoging niet noodzakelijk is en de zorgen over de (verkeers)veiligheid, de fysieke leefomgeving en klimaat. De opmerkingen op de verkeersbesluiten ziet met name op de afweging tussen het mogelijk maken om overdag 130 km/u te rijden op deze trajecten en de effecten op de verkeersveiligheid, de fysieke leefomgeving en het klimaat.

Insprekers stellen geen onjuistheden vast met betrekking tot de uitgevoerde onderzoeken, noch geven zij redenen waarom deze onderzoeken niet ten grondslag zouden mogen liggen aan de verkeersbesluiten.

2.1. Algemeen

Het uitgangspunt van het snelhedenbeleid in Nederland is: "130 km/u op de autosnelweg is de norm" Dit betekent dat, overal waar dat mogelijk is, de maximumsnelheid op autosnelwegen gedurende de gehele dag of anders alleen in de avond en nacht naar 130 km/u wordt gebracht.

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. Op snelwegen waar op 1 september 2012, vanwege de verkeersveiligheid, het milieu (geluids- en luchtkwaliteitsnormen) of de natuur, de maximumsnelheid niet verhoogd kon worden, bleef de maximumsnelheid gehandhaafd op 100 of 120 kilometer per uur of gold 130 kilometer per uur alleen in de avond en in de nacht.

Wanneer het aanvaardbaar is om de snelheid te verhogen in relatie tot de verkeersveiligheid en de effecten op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en natuur wordt dit op een zodanige wijze gedaan dat er steeds langere trajecten ontstaan met één maximumsnelheid. In de periode 2012 tot 2018 is het percentage autosnelwegen waar 130 km/u gereden mag worden stapsgewijs toegenomen.

In de verkeersbesluiten waarmee sinds 2012 de maximumsnelheid op rijkswegen verhoogd is naar 130 km/u is primair het belang van artikel 2, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WvW) *het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer* als uitgangspunt gehanteerd. Met andere woorden: het uitgangspunt van de verkeersbesluiten is een minder beperkend snelheidsregime.

Een lagere maximumsnelheid is alleen aan de orde wanneer dat uit het oogpunt van geluidhinder, luchtkwaliteit, natuurbescherming of verkeersveiligheid vereist is of beleidsmatig wenselijk is.

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](#)). In de 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.

Op 10 juli 2022 heeft de toenmalige minister voor Natuur en Stikstof de landelijke snelheidsmaatregel geschrapt uit het zogenoemde 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 het regeerprogramma van het kabinet-Schoof van 13 september 2024 is de ambitie voor het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u uitgesproken.

Voor deze verkeersbesluiten zijn, mede op basis van rapporten die betrekking hebben op verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur en klimaat alle relevante aspecten voor het verhogen van de maximumsnelheid in kaart gebracht. Deze aspecten zijn afgewogen tegen vergroting van de vrijheid van het verkeer, welke ontstaat door de verhoging van de maximumsnelheid. Uit het uitgevoerde onderzoek is gebleken dat het mogelijk is om op deze trajecten de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u overdag, door middel van de gedeeltelijke intrekking van het verkeersbesluit tot snelheidsverlaging naar 100 km/u tussen 06:00 uur tot 19:00 uur uit 2019 ([Stcrt. 2019, nr. 71032](#)).

Ik ben van mening dat de belangenafweging, die geleid heeft tot onderhavige verkeersbesluiten, heeft op goede gronden, zorgvuldig en transparant plaatsgevonden.

2.2. Baten wegen niet op tegen de lasten
De baten van de verkeersbesluiten wegen niet op tegen de kosten van het uitvoeren van de snelheidsverhoging en de kosten en inspanning door overheidsmedewerkers ten behoeve van het mogelijk maken van de snelheidsverhoging.

Insprekers

4, 10, 11, 18, 21

Reactie

In het regeerprogramma van het kabinet-Schoof van 13 september 2024 is het uitgangspunt van het snelhedenbeleid: 'De maximumsnelheid op de snelweg wordt – daar waar dat kan – verhoogd naar 130 kilometer per uur'. Met deze verkeersbesluiten wordt uitvoering gegeven aan de wens van het kabinet om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u.

Voor de uitvoering van dit kabinetsuitgangspunt zijn middelen en inspanningen van overheidsmedewerkers nodig, zoals dat in haar algemeenheid voor kabinetsuitgangspunten het geval is. De Rijksoverheid heeft middelen en capaciteit ter beschikking voor het uitvoeren van beleid. Het kabinet bepaalt door middel van een politieke afweging waar middelen en capaciteit op worden ingezet.

2.3. Kosten
Inspreker vraagt wat deze maatregel kost.

Insprekers

12

Reactie

Voor het voorbereiden van de verkeersbesluiten voor het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u zijn kosten gemaakt voor het uitvoeren van detailonderzoeken die nodig zijn voor het verkeersbesluit. Dit zijn onderzoeken naar de verschillende effecten van de maximumsnelheid op o.a. bijvoorbeeld de verkeersveiligheid, milieuthema's en natuur. Kosten voor het uitvoeren van de maatregel zien op kosten die gemaakt worden voor het aanpassen van de bebording. De totale kosten van deze maatregel worden momenteel geraamd op circa 300.000 euro.

2.4. Geen reistijdwinst

Er wordt naar voren gebracht dat de ontwerp-verkeersbesluiten niet of nauwelijks leiden tot reistijdwinst. Het betreft namelijk korte trajecten en door filevorming veroorzaakt verlies van reistijdwinst. De afweging van de beperkte reistijdwinst had daarom niet zwaarder mogen wegen dan de belangen van de leefomgeving.

Insprekers

2, 5, 8, 11, 19, 20

Reactie

Het belangrijkste belang van de verkeersbesluiten is het waarborgen van de vrijheid van het verkeer. 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. De reistijdwinst maakt daar een onderdeel van uit, maar is niet de enige factor.

Een hogere snelheid geeft bij vrije afwikkeling van het verkeer een verkorting van de reistijd voor het personenverkeer. Theoretisch gezien kan het verschil in rij snelheden oplopen tot 30km/u en een reistijdverbetering van 30% voor het individu. Hierbij moet wel gesteld worden dat dit alleen kan plaatsvinden wanneer er sprake is van een vrije doorstroming en een onbelemmerde rit. Als er gekeken wordt naar de gemiddelde snelheden van personenverkeer, is er te zien dat dit bij een limiet van 100 km/u overdag, het verkeer ongeveer 104 km/u rijdt, en eerder bij 130 km/u overdag circa 115 km/u. Dit betekent gemiddeld gezien een verschil van 11 km/u. Voor de beoogde trajecten (met een lengte tussen de 10-25 km enkele richting) geeft dit een reistijdvoordeel van circa 11%. Uit de verkeersdata van de drie trajecten blijkt dat het onwaarschijnlijk is dat filevorming zich zal voordoen.

De verkeersbesluiten veroorzaken geen onaanvaardbare effecten met betrekking tot verkeersveiligheid, klimaat of natuur en voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit en de geluidproductieplafonds. In de belangenafweging die ten grondslag ligt aan de verkeersbesluiten is de vrijheid van het verkeer daarom zwaarder gewogen dan de effecten die veroorzaakt worden door de besluiten.

2.5. Verkeersveiligheid

Verhoging van de maximumsnelheid heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Insprekers geven verschillende voorbeelden van de negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid.

- **Verskil snelheden tussen personenauto's en vrachtverkeer wordt groter**
- **Gevoel van onveiligheid**
- **Een onrustig verkeersbeeld**
- **Hogere snelheid zal leiden tot een toename in het aantal en in de ernst van de ongevallen**
- **Leidt tot toename aantal verkeersdoden en –gewonden**

Inspreekers

1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 19, 21

Reactie

In Nederland zijn de meeste autosnelwegen ontworpen voor hogere snelheden dan 100 km/u (dat wil zeggen, 120 km/u of meer). Bij de wijziging van de maximumsnelheid in het RVV van 2012 van 120 km/u naar 130 km/u is onderzocht wat de snelheidsverhoging betekent voor de verkeersveiligheid. In het onderzoek voor de wijziging van het RVV zijn kritische ontwerpelementen van de weg onderzocht. Dit zijn onder meer de inrichting van horizontale bochten, het dwarsprofiel en de obstakelvrije zone.

Deze verkeersveiligheidsanalyse is uitgevoerd op alle autosnelwegen van het rijkswegennet met behulp van de aanpak Kritische Ontwerp Elementen, de zogenaamde AKOE-methodiek. Het doel van deze analyse was om vast te stellen of en waar verkeersveiligheidsrisico's zouden kunnen ontstaan bij een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u. Hierbij werden wegontwerp, weginrichting en verkeerssamenstelling beoordeeld. Op locaties waar grote risico's werden vastgesteld, zijn destijds mitigerende maatregelen voorgesteld.

Wegen die voldoen aan de eisen van de AKOE-methodiek zijn van voldoende kwaliteit om het verkeer op een veilige en vlotte manier af te wikkelen bij een maximumsnelheid van 130 km/u. De drie trajecten waar de snelheid nu verhoogd wordt, voldoen aan de eisen van de AKOE-methodiek. Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u vanuit verkeersveiligheidsoogpunt aanvaardbaar is.

Binnen de AKOE-methodiek wordt per element ook gekeken naar vrachtverkeer en wordt rekening gehouden met onder andere snelheidsverschillen. Eén van de kritische elementen waarop beoordeeld is, is de verkeerssamenstelling. Hierbij is gekeken naar de intensiteit-capaciteitverhouding en het percentage vrachtverkeer. De betreffende trajecten voldoen aan de AKOE-methodiek en zijn ook op dit aspect als niet-kritisch beoordeeld.

2.6.

Uniformiteit

Door allerlei wijzigingen is het totaalbeeld van het Nederlandse wegennet niet uniform. Het is nauwelijks bij te houden waar, op welk wegvak en welke snelheid van toepassing is.

Inspreekers

21

Reactie

Herkenbaarheid en duidelijkheid van het wegbeeld en van de geldende maximumsnelheid is inderdaad belangrijk. Door middel van bebording zal duidelijk worden aangegeven wat de maximumsnelheid op deze trajecten is. Deze trajecten

zijn geschikt bevonden om, zonder aanvullende maatregelen op het gebied van geluid, natuur en verkeersveiligheid, de maximumsnelheid overdag naar 130 km/u te verhogen. Ook zal worden gekeken naar mogelijke uitbreiding van de trajecten waar de maximumsnelheid overdag verhoogd kan worden naar 130 km/u.

2.7. Leefomgeving algemeen
Insprekers geven aan dat deze ontwerp-verkeersbesluiten een negatief effect hebben op milieu, natuur en/of leefomgeving.

Insprekers
3, 11, 13, 21

Reactie

Voor de specifieke trajecten in de verkeersbesluiten zijn onderzoeken en beoordelingen uitgevoerd op het gebied van onder andere geluid en luchtkwaliteit. Uit de onderzoeken blijkt dat de geluidproductieplafonds en de omgevingswaarden voor luchtkwaliteit ook na het overdag verhogen van de maximumsnelheid niet worden overschreden. Uit de ecologische beoordeling blijkt verder dat significante gevolgen door de verkeersbesluiten op grond van objectieve gegevens op voorhand kunnen worden uitgesloten. Daarnaast zijn de effecten van de verkeersbesluiten op het klimaat onderzocht.

Deze onderzoeken hebben uitgewezen dat de eventueel veranderende omgevingseffecten ten gevolge van het overdag verhogen van de maximumsnelheid voor deze trajecten geen belemmering vormen. Het is daarom mogelijk om op deze trajecten de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u overdag, door middel van de gedeeltelijke intrekking van het verkeersbesluit tot snelheidsverlaging naar 100 km/u tussen 06:00 uur tot 19:00 uur uit 2019 (*Stcrt.* 2019, nr. 71032).

2.8. Gezondheid
Insprekers maken zich zorgen over de negatieve gevolgen van het besluit voor de gezondheid.

Insprekers
9

Reactie

De verhoging van de maximumsnelheid zorgt voor een (geringe) toename van emissies naar de lucht en van geluid, hierdoor is er sprake van een klein effect op de gezondheid (zie voor de exacte toename van emissies naar de lucht en van geluid de achtergrondstukken behorende bij de verkeersbesluiten). Uit de uitgevoerde onderzoeken en beoordelingen op het gebied van onder andere geluid en luchtkwaliteit blijkt dat de geluidproductieplafonds en de omgevingswaarden voor luchtkwaliteit ook na het overdag verhogen van de maximumsnelheid niet worden overschreden. Hiervoor verwijs ik naar de motivering in de verkeersbesluiten en de bij de verkeersbesluiten horende onderzoeksrapporten voor geluid en lucht. Bij het vaststellen van de wettelijke grenswaarden en normen voor lucht en geluid zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

2.9. Stikstof
Insprekers geven aan dat het verhogen van de snelheid op deze trajecten haaks staat op uitspraken van de Raad van State en rechtbanken omtrent stikstof. De verkeersbesluiten dragen niet bij aan het realiseren van de

stikstofopgave. Daarnaast geeft het een foute boodschap voor boeren, want automobilisten dragen ook bij aan het stikstofprobleem.

Insprekers

3, 4, 5, 6, 7, 8, 16, 19

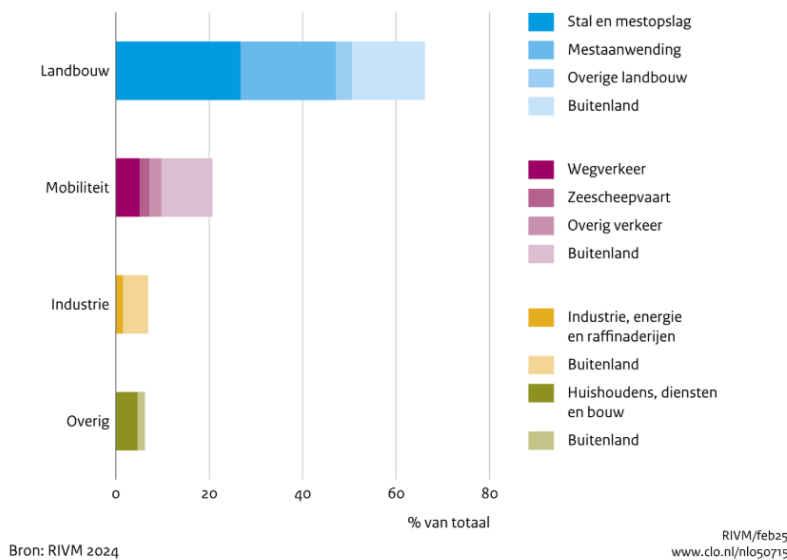
Reactie

Om aan de stikstof- en natuuropgave te voldoen hebben de rijksoverheid en provincies al veel bron- en natuurmaatregelen vastgesteld die bijdragen aan behoud en -verbetering van Natura 2000-gebieden.

Aanvullend hierop werkt de in januari j.l. opgerichte Ministeriële Commissie Economie en Natuurherstel (MCEN) aan een samenhangend pakket met maatregelen om enerzijds Nederland van het slot te krijgen en anderzijds te voldoen aan de stikstof- en natuuropgave die volgt uit wet- en regelgeving en gerechtelijke uitspraken. Uitgangspunt daarbij is een evenwichtige bijdrage van de verschillende sectoren aan de reductie van stikstofdepositie.

Wegverkeer draagt gemiddeld ongeveer 5,6% bij aan de totale stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. <https://www.clo.nl/indicatoren/nl050715-herkomst-stikstofdepositie-2023>

Herkomst stikstofdepositie in Nederland gemiddeld, 2023



De stikstofuitstoot van het wegverkeer is de afgelopen decennia sterk gedaald, ondanks de groei in volume. Drijvende kracht achter deze verduurzaming is de voortdurende aanscherping van de Europese emissienormen voor nieuwe voertuigen. Ook Europese CO₂-normen voor wegvoertuigen dragen bij aan de verdere daling. Met een breed pakket aan (inter)nationale en lokale maatregelen zet het kabinet in op verdere verduurzaming van mobiliteit. Zo wordt in Nederland toegewerkt naar een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050.

Mede dankzij deze bronmaatregelen draagt de sector mobiliteit al (meer dan) evenwichtig bij aan de stikstofreductie Zie ter illustratie onderstaande tabel, waarbij de percentages zijn gebaseerd op de meest recente emissieramingen van het

Planbureau van de Leefomgeving (PBL):

<https://www.pbl.nl/publicaties/emissieramingen-luchtverontreinigende-stoffen-2025>, tabellenbijlage bij de Emissieramingen (tabel 7b en 14b)

Sector	Emissiereductie 2019-2030	Emissiereductie 2019-2035
Industrie en energie - NO _x	39%	48%
Mobiliteit - NO _x	34%	46%
Landbouw - NH ₃	22%	25%

In deze ramingen is rekening gehouden met op 1 mei 2024 vastgesteld en voorgenomen beleid, dus nog niet met de aanvullende maatregelen die de MCEN inventariseert voor alle sectoren.

De geringe depositiebijdrage van de verkeersbesluiten leidt niet tot een wezenlijke vertraging van de stikstofemissie- en depositiereductie door het wegverkeer en de sector mobiliteit. Ter illustratie: de hoogste berekende depositiebijdrage van de drie verkeersbesluiten op (bijna) overbelast stikstofgevoelig habitat verhoogt de totale depositie tussen de 0,0005% en 0,008%:

Traject	Jaar	Hexagoon	Hoogste bijdrage verkeersbesluit [mol/ha/jr]	Totale depositie [mol/ha/jr]	Hoogste bijdrage tov totale deposite [%]
A6	2025	6052783	0,01	1240,73	0,0008%
	2035	-	-	-	-
A7	2025	7458371	0,01	2079,30	0,0005%
	2035	7458371	0,01	2079,30	0,0005%
Afsluitdijk	2025	7206861	0,05	1385,32	0,0036%
	2035	7206861	0,11	1385,32	0,0079%

Significante gevolgen voor Natura2000-gebieden vanwege de verhoging van de maximumsnelheid op deze specifieke trajecten zijn op voorhand uitgesloten op basis van een ecologische beoordeling. Dit volgt uit de bij de verkeersbesluiten horende onderzoeksrapporten.

2.10. Focus op andere opgaven

De overheid moet zich focussen op andere opgaven, zoals de landbouw en woningbouw.

Insprekers

18

Reactie

De Rijksoverheid houdt zich gelijktijdig met vele verschillende opgaven bezig. Landbouw en woningbouw zijn ook een belangrijke opgave waar de Rijksoverheid zich mee bezig houdt. In het regeerprogramma van het kabinet-Schoof van 13 september 2024 is de ambitie rondom deze opgaven beschreven alsook hoe de ambitie zou moeten worden gerealiseerd.

2.11. Klimaat

Insprekers brengen naar voren dat het ontwerp verkeersbesluit haaks staan tegenover de klimaatdoelen.

insprekers

6, 13, 19, 21

Reactie

De Nederlandse klimaatdoelen zijn vastgelegd in de nationale Klimaatwet. De Klimaatwet van Nederland is een nationale wet die in 2019 werd aangenomen en die het Nederlandse klimaatbeleid op lange termijn moet waarborgen. De wet is een direct gevolg van de verplichtingen die Nederland heeft aangenomen onder het Klimaatakkoord van Parijs, maar richt zich specifiek op de Nederlandse situatie.

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. Elk voorjaar wordt er integraal gekeken naar het doelbereik. Bij individuele besluitvorming over CO₂-verhogende activiteiten hoeft dus 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 de verkeersbesluiten op de CO₂-emissies in beeld te brengen. Door 'schonere' voertuigen neemt de CO₂-emissie door wegverkeer af in de tijd. De verkeersbesluiten hebben tot gevolg dat de CO₂-emissie door het wegverkeer in de toekomst iets minder snel daalt ten opzichte van 2025 dan in de situatie zonder de verkeersbesluiten. 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 deze verkeersbesluiten.

De verminderde daling van CO₂-emissie door de verkeersbesluiten leidt – per traject of de combinatie van de drie trajecten - niet tot een wezenlijke vertraging in het behalen van de klimaatdoelen.

2.12. Brandstofbesparing
Het rijden van 130 km/u heeft een negatief effect op de brandstofbesparing. Daarnaast leidt het tot hogere kosten voor de automobilist.

Insprekers

6, 9, 11, 19

Reactie

De verkeersbesluiten hebben betrekking op het verhogen van de maximumsnelheid op drie trajecten. Elke automobilist heeft de keuzevrijheid om een lagere snelheid aan te houden dan de maximumsnelheid om op die manier brandstofkosten te besparen. Daarnaast zijn er andere keuzes te maken om kosten op brandstof te besparen zoals de keuze voor de juiste band en een juiste bandenspanning.

2.13. Verhoging van emissies
Verhoging van de maximumsnelheid leidt tot verhoging van emissies

Insprekers

2

Reactie

Voor het vaststellen van de verkeersbesluiten heb ik onderzoek gedaan naar de stoffen PM₁₀, NO_x, NH₃ en CO₂.

- Met het onderhavige besluit wordt voldaan aan de wettelijke normen voor de concentratie PM₁₀ en NO₂.
- Significante gevolgen voor Natura2000-gebieden door de stikstofdepositiebijdrage als gevolg van de verkeersbesluiten zijn op voorhand uitgesloten.
- Voor CO₂-emissie gelden geen wettelijk vastgelegde waarden – maar de verminderde daling van CO₂-emissie door de verkeersbesluiten leidt niet tot een wezenlijke vertraging in het behalen van de klimaatdoelen.

De beperkte emissietoename van PM₁₀, NO_x, NH₃ en CO₂ die verband hebben met deze verkeersbesluiten acht ik daarom aanvaardbaar.

Meer informatie over de verhoging van emissies staat in de motivering van de verkeersbesluiten en de daarbij horende onderzoeken.

2.14. Energieafhankelijkheid
Deze maatregelen dragen niet bij aan de opgave om onafhankelijk te worden in de Nederlandse energievoorziening.

Insprekers

6

Reactie

De impact van de verhoging van de maximumsnelheid op deze drie trajecten op de vraag naar extra energie is zeer gering. Bovendien is Nederland gehouden aan de Europese energiebesparings- en klimaatdoelstellingen. Wanneer deze doelstellingen uit het zicht zouden raken, zullen alternatieve maatregelen worden getroffen die op hun beurt zullen bijdragen aan de energie-onafhankelijkheid van Nederland. Deze alternatieve maatregelen zijn geen onderdeel van de verkeersbesluiten.

2.15. Verkeerde prioriteiten mobiliteitsbeleid
Insprekers geven aan dat er verkeerde prioriteiten gegeven worden in het mobiliteitsbeleid. In plaats van het herintroduceren van 130 km/u moet de overheid zich focussen op het openbaar vervoer en de fiets.

Insprekers

14

Reactie

Voor het kabinet staat het orde houden van de bereikbaarheid van voorzieningen voorop. Welk vervoersmiddel hier het beste in welk geval voor kan worden gebruikt, hangt af van de exacte situatie. Zowel auto, openbaar vervoer als fiets moeten hier goede mogelijkheden voor bieden waar dit gewenst is. Dan kunnen mensen zelf kiezen. Daarom wordt voor alle vervoersmiddelen bezien welke verbeteringen wenselijk zijn. Voor de auto wordt onder andere verbetering gezocht in het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km per uur op een aantal trajecten.

In het openbaar vervoer en de fietsbereikbaarheid wordt ook geïnvesteerd, bijvoorbeeld in het kader van extra woningbouw waar dit kabinet op inzet.

Op 14 maart 2025 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat per brief (kenmerk: IENW/BSK-2025/43083) de Kamer geïnformeerd over 'Bereikbaarheid op Peil' over verbeteringen van de bereikbaarheid van voorzieningen, banen en goederen. In de kamerbrief, het kabinetsstandpunt en de achtergrond rapportage worden alle mobiliteitsmodaliteiten besproken, waaronder het openbaar vervoer en de fiets.

**2.16. Overdag naar 110 km/u of 120 km/u
Inspreker geeft aan dat het beter is om de snelheid overdag naar 110 km/u of 120 km/u te brengen. Deze snelheden geven dezelfde voordelen, maar niet de nadelen.**

Insprekers

1

Reactie

In het regeerprogramma van het kabinet-Schoof van 13 september 2024 is het uitgangspunt van het snelhedenbeleid: 'De maximumsnelheid op de snelweg wordt – daar waar dat kan – verhoogd naar 130 kilometer per uur'. Met deze verkeersbesluiten wordt uitvoering gegeven aan de wens van het kabinet om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u. De maximumsnelheid op snelwegen verhogen naar 110 km/u of 120 km/u had ook een kabinetsuitgangspunt kunnen zijn. Hier is echter niet voor gekozen en dit zou ook niet aansluiten bij de maximumsnelheid op autosnelwegen van 130 km/u zoals dit in RVV is vastgesteld. Daarnaast is het zo dat, anders dan inspreker aangeeft, een verhoging van de maximumsnelheid naar 110 km/u of 120 km/u ook omgevingseffecten heeft, maar minder bijdraagt aan de voordelen van de vrijheid van het verkeer dan een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u.

**2.17. 's nachts 100 km/u
Inspreker geeft aan dat het beter is om ook 's nachts 100 km/u in te voeren in verband met de negatieve effecten voor de leefomgeving en de gezondheid die worden veroorzaakt door harder te rijden.**

Insprekers

9, 11

Reactie

Het rijden van een snelheid van 130 km/u in plaats van 100 km/u veroorzaakt grotere effecten op de leefomgeving. De effecten van de verkeersbesluiten op de leefomgeving heb ik onderzocht. De verkeersbesluiten veroorzaken geen onaanvaardbare effecten met betrekking tot klimaat, natuur en gezondheid en zijn vastgesteld met inachtneming van de normen voor luchtkwaliteit en de geluidproductieplafonds. In de belangenafweging die ten grondslag ligt aan de verkeersbesluiten heb ik de vrijheid van het verkeer daarom zwaarder laten wegen dan de (beperkte) effecten op de leefomgeving die veroorzaakt worden door de besluiten.

2.18. Politieke motivatie

In verschillende bewoordingen geven insprekers aan dat deze ontwerp-verkeersbesluiten worden genomen in verband met: symboolpolitiek, politiek gewin en het willen bedienen van de (politieke) achterban met stoere retoriek. Daarnaast geven insprekers aan dat het niet nodig is om 130 km/u te rijden.

Insprekers

3, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 22

Reactie

In het regeerprogramma van het kabinet-Schoof van 13 september 2024 is het uitgangspunt van het snelhedenbeleid: 'De maximumsnelheid op de snelweg wordt – daar waar dat kan – verhoogd naar 130 kilometer per uur'. Met deze verkeersbesluiten wordt uitvoering gegeven aan de wens van het kabinet om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u.

2.19. Grondslag verkeersbesluit

Inspreker vraagt op basis van wat een verkeersbesluit genomen kan worden.

Insprekers

12

Reactie

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de 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, voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd.

Met het verkeersbesluit wordt de verhoging van de maximumsnelheid juridisch mogelijk gemaakt, middels de intrekking van de snelheidsbeperking op dit traject. Ter uitvoering van het besluit wordt de bebording op dit traject aangepast. Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de Wvw is de minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd dit besluit te nemen.

2.20. Steunbuiting

Vershillende insprekers geven aan dat zij positief staan tegenover verhoging van de maximumsnelheid.

Insprekers

17

Reactie

Bedankt voor de reactie

2.21. Ingezonden afbeeldingen

Insprekers zenden diverse afbeeldingen toe als reactie op het verkeersbesluit

Insprekers

15, 17

Reactie

Bedankt voor de reactie

3 Traject specifieke zienswijze

Er is 1 zienswijze binnengekomen die zich richt tot een specifiek traject. Het traject waar de zienswijze over gaat is het traject A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland. De zienswijze is ingediend door inspreker 20.

3.1. Grenscontroles

Inspreker geeft aan dat een passage over verkeersveiligheid onjuist is. Het traject is sinds de analyse in 2011 niet gewijzigd en wordt nog steeds als niet kritisch beschouwd. In 2011 kon je over de hoofdrijbaan op volle snelheid de grens van Nederland naar Duitsland passeren, nu moet je via verzorgingsplaats Bunderneuland rijden en daar stoppen voor grenscontrole. Dit betekent dat je bij 252,4 verplicht de afrit moet nemen en hiervoor is al een zone waar het verkeer wordt afgeremd. Bij 130 km/u overdag zal deze zone vermoedelijk langer moeten worden. Zeker omdat je ook te maken hebt met een bochtig tracé in de buurt van afrit Bad Nieuweschans is terug van hoge naar lage snelheid met risico op file op een rustige weg potentieel zeer riskant. Zeker omdat zich hier ook nog een brug bevindt die open kan gaan. In praktijk kan zolang de grenscontrole plaatsvindt in oostelijke richting zeker niet over het hele stuk van 241,1 tot 253,2 een maximum van 130 km/u gelden en zal praktisch gezien rond 250,0 de snelheid sowieso naar beneden moeten.

Reactie

Het klopt dat er momenteel grenscontroles plaatsvinden door de Duitse overheid. De Duitse overheid heeft aangegeven dat de grenscontroles in beginsel tijdelijk zijn. Om die veilig te laten verlopen (voor zowel de weggebruiker als de controleurs) neemt Rijkswaterstaat ter plaatse verkeersregelende maatregelen zolang de controles duren. Dat kan er ook toe leiden dat op dit deel van het traject tijdelijk borden worden geplaatst met een lagere maximumsnelheid dan 130 km/u. Gezien de tijdelijkheid van de controles ligt het in de rede om te besluiten tot een verhoging van de permanente snelheidsverhoging op dit traject zodat, als er geen controles (meer) zijn, het verkeer vrijelijk kan doorstromen.

3.2. Slechte staat van de weg

Inspreker heeft aan dat er op het traject enige tijd terug zeker in westelijke richting een slechte staat van het wegdek was door verzakkingen waardoor je zeker bij hogere snelheden hinder had van de hobbels in het wegdek. Spreker weet niet wat de huidige situatie is. Mocht deze situatie zich nog voordoen, dan draagt dit niet bij aan de verkeersveiligheid.

Reactie

Op dit moment is er op de A7 van Duitsland richting Groningen geen sprake van verzakking/hobbels. De staat van het wegdek is geen reden om overdag geen 130 km/u te kunnen rijden. Indien nodig wordt onderhoud uitgevoerd om de kwaliteit van het asfalt op voldoende niveau te houden.