



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

202400703

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan de minister-president  
drs. M. Rutte  
ministerie van Algemene Zaken  
Binnenhof 19 2513 AA Den Haag

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Uw kenmerk**  
4392870

Datum 29 maart 2024  
Betreft Beantwoording verzoek van de informateur ten aanzien van het  
verhogen van de maximum snelheid naar 130 km/h (kenmerk  
4392870)

Geachte heer Rutte,

Op 27 maart 2024 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat bijgevoegd verzoek van de informateur ontvangen. Hierbij stuur ik u, namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat de beantwoording op dit verzoek (met kenmerk 4392870).

Ik verzoek u deze informatie door te geleiden naar de informateur.

Hoogachtend,

De Secretaris-Generaal van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,

[Redacted signature]

**Beantwoording formatievraag verhoging maximum snelheid naar 130 km/h – 27 maart 2024  
(kenmerk 4392870)**

**Vragen**

*Indien zou worden besloten tot het verhogen van de maximum snelheid naar 130 km/h, op snelwegen waar dit vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid mogelijk is:*

- 1. Kunt u dan aangeven op welke snelwegen dit dan mogelijk is?*
- 2. Zijn er (woningbouw)projecten die vergund zijn met de stikstofruimte van de eerder doorgevoerde snelheidsverlaging en zo ja, wat zijn de (juridische) risico's indien de snelheid wordt verhoogd naar 130km/h? Mocht dit laatste het geval zijn, zijn er dan specifiek snelwegen te benoemen waar de maximumsnelheid niet verhoogd zou moeten worden*
- 3. Wat zijn de gevolgen voor (een toename van) de stikstof- en CO2-uitstoot, en wat zijn de gevolgen voor de stikstof-, respectievelijk klimaatdoelen (megatonnen)?*

## Antwoord 1

Indien zou worden besloten tot het verhogen van de maximum snelheid naar 130 km/h, op snelwegen waar dit vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid mogelijk is:

Kunt u dan aangeven op welke snelwegen dit dan mogelijk is?

- Het verhogen van de maximum snelheid overdag naar 130 km/u zou in beginsel mogelijk zijn op de meeste wegvakken van autosnelwegen waar 's nachts (tussen 19:00 en 06:00 uur) momenteel de maximumsnelheid 130 km/u is (ongeveer 1800 km van de grofweg 3000 km autosnelwegen). Die informatie staat op kaarten weergegeven (groene wegen in afbeelding)<sup>1</sup>.
- Bij de snelheidsverhoging naar 130 km/u in 2012 is gekeken waar de maximum snelheid naar 130 km/u verhoogd kon worden. Dat kon alleen op de plekken waar dit vanuit natuur/geluid/wegontwerp/verkeersveiligheid kon. Op de rest van de autosnelwegen moest er dag en nacht dan wel alleen overdag (6-19u) langzamer gereden worden vanwege de eerder genoemde criteria. In 2020 is de snelheid overdag op de eerder genoemde 1800 km verlaagd naar 100 km/u. Als de snelheid overdag weer verhoogd zou worden naar 130 km/u kan dat in beginsel op de plekken waar dit in 2012 ook kon en waar momenteel dus 's nachts al 130 km/u gereden mag worden.
- Op de wegen waar momenteel 's nachts 120 km/u gereden mag worden zou in beginsel ook overdag 120 km/u gereden kunnen worden.
- In algemene zin geldt voor verkeersveiligheid dat als op een weg de gemiddelde snelheid stijgt er een grotere kans is op ongevallen met een grotere kans op een ernstige afloop.
- Een prognose van SWOV geeft een verwachting aan van een verlaging van circa 10 extra verkeersdoden minder per jaar ten gevolge van de in 2020 ingevoerde snelheidsverlaging. Bij een snelheidsverhoging naar 130 km/u zou dit naar verwachting kunnen leiden tot van 10 extra verkeersdoden per jaar. Op het moment dat gekozen wordt voor een snelheidsverhoging, zullen aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te op hetzelfde niveau te houden.

---

<sup>1</sup> [Wegenkaart maximumsnelheden op rijkswegen Nederland in de avond/nacht per 16 maart 2020 \(update 26 februari 2021\) - Rijkswaterstaat Publicatie Platform](#)

Snelheden van 19.00 uur tot 06.00 uur

**Legenda**

- 70 km per uur
- 100 km per uur
- 120 km per uur
- 130 km per uur
- 150 km per uur
- 160 km per uur

Deze kaart toont de geplande wijziging van de maximumsnelheid van de Nederlandse snelwegen, met uitzondering van de snelwegen met een maximumsnelheid van 100 km per uur.

Stand: 15 maart 2016



## Antwoord 2

*Zijn er (woningbouw)projecten die vergund zijn met de stikstofruimte van de eerder doorgevoerde snelheidsverlaging en zo ja, wat zijn de (juridische) risico's indien de snelheid wordt verhoogd naar 130km/h? Mocht dit laatste het geval zijn, zijn er dan specifiek snelwegen te benoemen waar de maximumsnelheid niet verhoogd zou moeten worden*

- Ja, er zijn in 2020 en 2021 ruim 33.000 woningen vergund met een deel van de depositiedaling waarbij is uitgegaan van de snelheidsverlaging. Indien de projecten een onherroepelijke natuurvergunning hebben, kan daar in beginsel rechtszekerheid aan worden ontleend, waardoor het verhogen van de snelheid tot 130 km/u in beginsel geen impact heeft op die vergunningen.
- Het verhogen van de maximumsnelheid tot 130 km/u moet echter als een nieuw project getoetst en beoordeeld worden aan de wet- en regelgeving, voordat het mag worden ingevoerd. Het verhogen van de maximumsnelheid leidt tot een toename van stikstofemissie en -depositie ten opzichte van de situatie zonder verhoging, zowel door hogere emissies als door verkeerskundige effecten (andere routekeuzes). Daarom kan deze verhoging van de maximumsnelheid alleen plaatsvinden als significant negatieve gevolgen in Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Dat moet per Natura 2000-gebied en per habitat beoordeeld worden. Gelet op de huidige staat van de natuur, mede door de overbelasting door stikstof, zijn daarvoor naar verwachting een omgevingsvergunning, passende beoordeling en mitigerende maatregelen noodzakelijk, zie ook de bijlage bij antwoord 6 (67985) van het Verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden bij de Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024, tevens bijgevoegd als bijlage bij dit antwoord<sup>2</sup>. Zowel de omgevingsvergunning als het verkeersbesluit die verleend moeten zijn voordat de maximum snelheid verhoogd kan worden naar 130 km/uur, staan open voor bezwaar en beroep.
- Samengevat: het zijn dus niet de op basis van de snelheidsverlaging vergunde woningbouwprojecten die het verhogen van de maximum snelheid bemoeilijken, maar met name de slechte staat van veel stikstofgevoelige natuur, de overbelasting door stikstof en de (on)mogelijkheid mitigerende maatregelen te treffen (via extern salderen), waarbij onderbouwd moet zijn dat die maatregelen niet nodig zijn voor het bereiken van natuurdoelen.

---

<sup>2</sup> Aandachtspunt is dat het antwoord in de bijlage geschreven is vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet, maar vlak na die inwerkingtreding is gepubliceerd. De inhoudelijke strekking van het antwoord is door inwerkingtreding van de Omgevingswet niet gewijzigd, omdat de wet- en regelgeving op deze onderwerpen beleidsneutraal is omgezet. De grootste wijzigingen zijn naamstechnisch.

### Antwoord 3

Wat zijn de gevolgen voor (een toename van) de stikstof- en CO<sub>2</sub>-uitstoot, en wat zijn de gevolgen voor de stikstof-, respectievelijk klimaatdoelen (megatonnen)?

- Volgens de meest recente monitoringsrapportage van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering<sup>3</sup> heeft de snelheidsverlaging op autosnelwegen de totale stikstofoxidenemissies van personenauto's en bestelauto's naar verwachting 1,5 tot 2,8 kiloton verlaagd in 2021. In 2030 is een effect van ongeveer 0,7 tot 1,3 kiloton geraamd. De reductie in stikstofdepositie als gevolg van deze maatregel in 2019 is geraamd tussen 1,3 en 2,5 mol/ha/jaar gemiddeld op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en in 2030 tussen de 0,6 en 1,3 mol/ha/jaar.
- De wettelijke omgevingswaarden voor stikstof (resultaatverplichting Omgevingswet) worden met het reeds vastgestelde en voorgenomen beleid niet gehaald en er treedt op dit moment verslechtering op in de natuur. Hoewel de gevolgen voor de totale depositie relatief beperkt zijn, raken de doelen door een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u naar verwachting wel verder buiten bereik.
- Door verhoging van maximum snelheid gaat de emissie van Stikstof (NO<sub>x</sub>) omhoog en hiermee de stikstof concentraties (NO<sub>2</sub>). Dit betekent dat het moeilijker wordt om de EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit te halen (NO<sub>2</sub>) en extra maatregelen nodig zijn o.a. langs het hoofdwegennet. Daarnaast leidt de toename van NO<sub>2</sub> tot gezondheidsschade. Het emissiedoel voor stikstof vanuit de National Emission Ceiling Directive blijft naar verwachting binnen bereik.
- In 2020 heeft PBL de extra CO<sub>2</sub>-uitstoot door het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/h geraamd op 0,97 Mton CO<sub>2</sub> voor peiljaar 2030<sup>4</sup>. Naar huidige inzicht is dit aan de hoge kant. Recent onderzoek uitgevoerd door TNO<sup>5</sup> laat zien dat het brandstofverbruik per kilometer sinds de snelheidsverlaging structureel zo'n 2 a 3% lager ligt. Dit resulteert in een overall reductie van ongeveer 0,4 tot 0,6 Mton CO<sub>2</sub>. Hiermee is het verdedigbaar om uit te gaan van een verhoging van circa 0,5 Mton CO<sub>2</sub> in 2030 wanneer wordt besloten de eerdere snelheidsverlaging terug te draaien.
- Om tot een CO<sub>2</sub>-reductie van 55% in 2030 te komen ten opzichte van 1990 heeft het kabinet in het voorjaar van 2023 een indicatieve restemissie van 21 Mton CO<sub>2</sub> voor de mobiliteitssector afgesproken. Ten opzichte van de emissie in 1990 (33,3 Mton) is dit een reductie van 37%. In de Klimaat- en Energieverkenning 2023 wordt de CO<sub>2</sub>-emissie in de mobiliteitssector geraamd op een waarde tussen 18,5 en 24,7 Mton. Daarbij werd rekening gehouden met invoeren van een vorm van betalen naar gebruik in 2030. Wanneer die maatregel niet of niet tijdig wordt ingevoerd en tevens de snelheidsverlaging wordt teruggedraaid is het waarschijnlijk dat de emissies in 2030 hoger zullen zijn dan de afgesproken restemissie.

<sup>3</sup> <https://www.pbl.nl/system/files/document/2024-02/wur-pbl-rivm-2024-voortgang-stikstofbronmaatregelen-en-verwachte-effecten-in-2030-5204.pdf#page62>

<sup>4</sup> Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020 Bijlage 4: Fiches door CPB en PBL, 2020

<sup>5</sup> Concept TNO-rapport "Real-world fuel consumption and electricity consumption of passenger cars and light commercial vehicles" – 2024 (wordt binnenkort gepubliceerd)

**Overige relevante informatie**

Overige relevante informatie ten aanzien van verhoging maximumsnelheid naar 130 km/u waar niet specifiek naar gevraagd is, maar die ter informatie/achtergrond meegegeven kan worden.

**Luchtkwaliteit**

Verhoging van de maximum snelheid leidt tot een stijging van luchtverontreinigende emissies. Naast stikstof gaat het om fijnstof. Verhoging hiervan maakt het moeilijker om overal aan de EU-grenswaarden van fijnstof te voldoen en leidt het tot gezondheidsschade. Vorig jaar heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer per brief een eerste beeld geschetst van de gevolgen van de Europese richtlijn.

**Geluid**

Stijging van geluidproductie waardoor mogelijk maatregelen (stille wegdekken, schermen, gevelisolatie) of verhogen van het geluidproductieplafond zijn nodig voorafgaand aan snelheidsverhoging. Ook als bij invoering van snelheidsverhoging binnen geluidproductieplafonds blijft zal door stijging van geluidproductie door snelheidsverhoging bij toename van het verkeer het geluidsproductieplafond in een eerder jaar worden bereikt dan zonder snelheidsverhoging. Dat leidt ertoe dat wegdekken eerder (ook als ze technisch nog goed zijn) moeten worden vervangen door een stiller type wegdek om binnen de geluidsproductieplafonds te blijven.

**Bijlage bij antwoord 6 (67985) van het Verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden bij de Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024:**

*Dit betreft een deel van de passage van kamerbeantwoording. Het deel dat ingaat op het onderliggend wegennet heeft geen relevantie naar de gestelde vragen en is daarom weggelaten.*

**Bijlage bij antwoord vraag 6 (67985)**

**Q6** Wat is er concreet, zowel financieel als beleidsmatig, voor nodig om de maximumsnelheid op de autosnelwegen terug te verhogen naar 130 kilometer per uur, ook in relatie tot stikstof?

**Graag een gedetailleerd antwoord.**

**Concreet**

Een dergelijke wijziging van de maximumsnelheid op autosnelwegen vindt concreet plaats door het wijzigen van verkeersborden langs de weg. De verkeersregel voor de maximumsnelheid voor autosnelwegen in [artikel 21](#) van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) is momenteel al 130 km/u. Echter op (nagenoeg) alle wegvakken zijn sinds de snelheidsverlaging naar 100 km/u overdag in 2020 verkeersborden met een lagere snelheid dan 130 km/u aanwezig (bord A1 "maximumsnelheid" uit Bijlage 1 RVV 1990 en bijbehorende onderborden). Op grond van [artikel 63](#) van het RVV 1990 gaan deze verkeersborden met een lagere snelheid boven de verkeersregel van 130 km/u. Daarom moeten voor een snelheidsverhoging deze borden worden aangepast. Om verkeersborden veilig te kunnen aanpassen zullen wegen deels moeten worden afgesloten tijdens de werkzaamheden. Naast het Rijk is er ook een beperkt aantal wegen in beheer van provincies dat een autosnelweg is. Provincies zijn zelfstandig bevoegd om besluiten te nemen over de maximumsnelheid op de wegen onder hun beheer.

**Procedure – verkeersbesluit**

Voorafgaand aan het kunnen aanpassen van deze verkeerstekens moet op grond van [artikel 15](#) van de Wegenverkeerswet een verkeersbesluit worden genomen.

Op grond van [artikel 21](#) van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) moet onder andere worden aangegeven hoe de belangen zoals benoemd in het eerste en tweede lid van [artikel 2](#) van de Wegenverkeerswet tegen elkaar zijn afgewogen. Deze belangen betreffen onder andere: veiligheid op de weg, vrijheid van het verkeer, voorkomen van overlast, hinder of schade aan het milieu -zoals bedoeld in de Wet milieubeheer- of het karakter of de functie van objecten of gebieden, waaronder natuur.

Als niet wordt voldaan aan de wettelijk vastgelegde geluidproductieplafonds kan de maximumsnelheid niet worden verhoogd in een verkeersbesluit. Mogelijk kan de snelheid op een later moment - na het treffen van geluidsmaatregelen of een procedure voor het verlagen van geluidsproductieplafonds - wel worden verhoogd.

Het verkeersbesluit staat open voor bezwaar en beroep bij de rechter voor belanghebbenden.

Indien een rechter (ook in hoger beroep) een verkeersbesluit zou vernietigen, dan moet de wijziging van verkeerstekens waarmee de maximum snelheid is verhoogd worden teruggedraaid.

**Procedure - stikstof / natuur**

Het verhogen van de maximumsnelheid leidt tot een toename van stikstofemissie en -depositie ten opzichte van de situatie zonder verhoging, zowel door hogere emissies als door verkeerskundige effecten (andere routekeuzes). Dat betekent dat getoetst moet worden aan de Wet natuurbescherming (vanaf 1 januari: Omgevingswet): naar verwachting kunnen significant negatieve effecten in Natura 2000-gebieden niet *op voorhand* worden uitgesloten en is een natuurvergunning nodig voorafgaand aan het wijzigen van de verkeersborden. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is de Minister voor Natuur en Stikstof. Ook deze vergunning staat open voor bezwaar en



beroep door belanghebbenden. Indien een rechter (ook in hoger beroep) een vergunning zou vernietigen, dan kan de verhoging van de maximumsnelheid geen doorgang vinden. Het bevoegd gezag kan deze natuurvergunning alleen verlenen als aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden kan worden uitgesloten. Gelet op de huidige staat van de natuur en de grote overbelasting door stikstofdepositie is het naar verwachting nodig om 'mitigerende maatregelen' te treffen om mogelijke aantasting uit te kunnen sluiten. Dit kan door extern salderen: door overeenkomsten te sluiten met ondernemers (saldogever) die vrijwillig hun activiteiten beëindigen of wijzigen en de depositiedaling die dit oplevert in te zetten als mitigatie. De depositiedaling moet op precies dezelfde plek plaatsvinden als de depositiebijdrage door verhoging van de maximumsnelheid. Bij de stikstofberekeningen geldt een maximale rekenafstand van 25 km. Een verhoging van de maximumsnelheid op alle autosnelwegen in Nederland vraagt daarom zeer veel (mogelijk tientallen) 'saldogever' verspreid over het land. Daarbij moet voor iedere maatregel onderbouwd worden dat de depositiedaling als gevolg van deze maatregel niet nodig is om behoud van de natuur te borgen en om op termijn de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende Natura 2000-gebied te halen. Omdat een aantal autosnelwegen door of direct langs Natura 2000-gebieden lopen, is de verwachting dat het moeilijk zal zijn om voldoende saldogever te vinden om mogelijke aantasting van de randen van Natura 2000-gebieden langs autosnelwegen, volledig te mitigeren. Als dat inderdaad niet overal mogelijk blijkt, dan kan de verhoging van de maximumsnelheid alleen doorgang vinden als met succes een zogenoemde ADC-toets wordt uitgevoerd. Er dient dan onderbouwd te worden dat er voor het project geen voor de natuur minder schadelijke Alternatieven beschikbaar zijn, het project een Dwingende reden van groot openbaar belang dient en de nodige Compenserende maatregelen worden uitgevoerd voor de (mogelijke) schade aan de natuur.

Naast de effecten als gevolg van stikstof dient in het kader van de Wet natuurbescherming onderbouwd te worden dat de toename van de geluidsbelasting door de snelheidsverhoging niet leidt tot significante verstoring van diersoorten waarvoor instandhoudingsdoelen zijn vastgesteld voor Natura 2000-gebieden, zoals bepaalde vogelsoorten.

#### **Beleidsmatig**

Snelheidsverhoging leidt tot een aantal effecten die raken aan het kunnen behalen van vigerende beleidsdoelen, waarbij een afweging nodig is over het al dan niet mitigeren van die effecten. Naast de hierboven benoemde toename van stikstofdepositie op natuur betreft dit de onderstaande aspecten die raken aan het beleid van IenW.

Voor een indicatie van de ordegrrootte van deze effecten wordt waar beschikbaar verwezen naar geraamde positieve effecten van de snelheidsverlaging naar 100 km/u overdag in 2020 die met het terugverhogen weer ongedaan zou worden gemaakt. Als er slechts gedeeltelijk wordt terugverhoogd -bijvoorbeeld vanwege beperkingen op gebied van natuur en/of geluid- dan zullen de negatieve effecten navenant kleiner zijn. Daarnaast kunnen de effecten voor het jaar van terugverhogen enigszins anders zijn door autonome ontwikkelingen in voertuigemissies en veiligheid.

- Verkeersveiligheid: stijging circa 10 extra verkeersdoden per jaar (prognose SWOV in bijlage bij brief Minister van Financiën van 22 april 2020)<sup>6</sup>. In het kader van de motie Geurts wordt gestreefd naar halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030.
- Klimaat: extra CO<sub>2</sub>-uitstoot, door PBL<sup>7</sup> geraamd op 970 kiloton CO<sub>2</sub> voor peiljaar 2030 (en naar verwachting dus meer voor de eerdere jaren, gebaseerd op verschoning van wagenpark). De

<sup>6</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-931977>

<sup>7</sup> <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-cpb-2020-kansrijk-mobiliteitsbeleid-2020-bijlage-4-fiches.pdf>

Staat is gehouden aan het reductiebevel van de Hoge Raad<sup>8</sup> om totale CO2-emissie in Nederland te reduceren

- Luchtkwaliteit: verhoging van concentraties fijnstof en stikstofoxiden, door PBL in bovengenoemd onderzoek geraamd op 950 ton NOx en 40 ton PM10 voor peiljaar 2030. Het beleid is met het Schone Lucht Akkoord voor het verkeer op onze snelwegen gericht op permante verbetering van de luchtkwaliteit (Begroting XII artikel 14 en 20).
- Geluid: stijging van geluidproductie waardoor mogelijk maatregelen (stille wegdekken, schermen, gevelisolatie) of verhogen geluidproductieplafond nodig zijn voorafgaand aan snelheidsverhoging. Ook als bij invoering van snelheidsverhoging binnen geluidproductieplafonds blijft zal door stijging van geluidproductie door snelheidsverhoging bij toename van het verkeer het geluidsproductieplafond in een eerder jaar worden bereikt dan zonder snelheidsverhoging. Dat leidt ertoe dat wegdekken eerder (ook als ze technisch nog goed zijn) moeten worden vervangen door een stiller type wegdek om binnen de geluidsproductieplafonds te blijven. De meerkosten als gevolg van deze kapitaalvernietiging drukken op het instandhoudingsartikel waar dit moet worden in het Basiskwaliteitsniveau. Ook als binnen de juridisch toegestane geluidsproductieplafonds wordt gebleven, dan is met een snelheidsverhoging nog wel sprake van een feitelijke toename van het geluid voor omwonenden en de daarmee samenhangende kans op hinder en gezondheidseffecten.
- Doorstroming: bij rustige omstandigheden leidt een hogere maximumsnelheid voor kortere reistijden voor de bestuurders tot de mogelijkheid om harder te rijden. Zowel de Algemene Rekenkamer<sup>9</sup> als NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer)<sup>10</sup> hebben echter geconcludeerd dat eerdere snelheidsverhogingen per saldo nauwelijks tot weinig reistijdwinst leidt omdat tegenover een kortere reistijd bij rustige omstandigheden afname van de reistijdbetrouwbaarheid staat: de hogere maximumsnelheid leidt bij drukker omstandigheden tot een beperkte capaciteitsreductie, waardoor eerder reistijdverlies door files ontstaat.

#### **Financieel**

De financiële effecten van een eventuele snelheidsverhoging moeten nader in beeld worden gebracht en bestaan in ieder geval uit de volgende componenten: aanpassen bebording/werkzaamheden, extra kosten naleving geluidsproductieplafonds -ook in de volgende jaren na snelheidsverhoging, kosten voor uit te voeren onderzoeken, te volgen procedures en te verwachten rechtszaken, communicatie, mitigerende en compenserende maatregelen stikstof en mogelijk geluid, indien gewenst mitigerende maatregelen verkeersveiligheid. Binnen de huidige reguliere budgetten van IenW op het Mobiliteitsfonds en begrotingshoofdstuk XII is momenteel geen ruimte is om deze kosten te dekken.

Ter indicatie is hier aangegeven welke kosten in het verleden zijn gemaakt op een aantal van de genoemde aspecten in relatie tot wijziging van de snelheidslimiet en de genoemde orde grootte van effecten. De kostenraming voor een snelheidsverhoging in de komende jaren kan hier om verschillende redenen van afwijken, wat nader onderzoek zal vragen.

- Bebording: in 2020 is in reactie op vragen uit de pers<sup>11</sup> gemeld dat de kosten voor de snelheidsverlaging naar 100 km/u overdag voor fysieke en elektronische bebording €19 mln bedroegen

<sup>8</sup> <https://uitspraken.rechtspraak.nl/#/details?id=ECLI:NL:HR:2019:2006>

<sup>9</sup> <https://www.rekenkamer.nl/publicaties/rapporten/2019/05/15/resultaten-verantwoordingsonderzoek-2018-ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat>

<sup>10</sup> <https://www.ndw.nu/actueel/datablogs/a/2019/de-130-km-u-maatregel-gewikt-en-gewogen-meer-of-minder-fileleed>

<sup>11</sup> <https://www.telegraaf.nl/nieuws/985664421/woedende-reacties-op-kostbare-snelheidsverlaging>

- Stikstof: De kosten voor extern salderen hangen af van de specifieke situatie van de bedrijven waarmee overeenkomsten gesloten moeten en kunnen worden. Daar kan op dit moment geen goede inschatting van gemaakt worden. Naar verwachting bedragen de kosten enkele tientallen miljoenen euro's.
- Geluid: in de Verzamelbrief voor het AO Verkeersveiligheid van 28 mei 2020<sup>12</sup> is aangegeven dat de snelheidsverlaging naar 100 km/u overdag over het gehele etmaal bezien (dus inclusief de avond/nachtperiode die zwaarder weegt) circa 0,2 tot 0,3dB bedraagt. Uit berekeningen in het kader van de begrotingsvoorbereiding komt naar voren dat de effecten van deze snelheidsverlaging overdag zouden leiden tot een kostenbesparing op van de wettelijke geluidproductieplafonds in de orde grootte van €35 mln voor de periode 2021-2032 op het Mobiliteitsfonds, artikel 12.02.01 Onderhoud Instandhouding.

---

<sup>12</sup> <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-7d85ebcf-e7cd-4a12-ace8-38cb37d0b820/pdf>