

Vergaderjaar 2010–2011

32 646

Maximumsnelheden hoofdwegennet

Nr. 10

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 maart 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 9 maart 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 februari 2011 over het experiment met dynamische snelheidsverhoging tot 130 km/u (32 646, nr. 3)**. Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Paulus Jansen, Van Gent, De Rouwe, Aptroot, Dijkma, Verhoeven, De Jong en Bashir,

en minister Schultz van Hagen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering van de commissie Infrastructuur en Milieu. Ik heet de minister en haar ambtenaren hartelijk welkom en ook de collega's en de belangstellenden in de zaal. Aangezien het onderwerp maximumsnelheid aan de orde is, suggereer ik de collega's een spreektijd aan te houden van twee minuten. Mocht u nog een beetje moeten wennen aan de maximumsnelheid, dan mag het ook maximaal vijf minuten zijn. De heer De Rouwe geef ik als eerste het woord.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Op een ludieke manier brengt u in uw inleiding een punt naar voren waarover mijn fractie grote vragen heeft, namelijk welke regels stel je en hoe ga je handhaven? Overigens is dit debat volgens mij aangevraagd door mevrouw Van Gent. Wat ons betreft is het goed dat wij vandaag overleggen, maar voor ons was de druk niet zo hoog om hier na twee à drie weken alweer te zijn. Afgelopen week hebben we een brief ontvangen waarover wat discussie is geweest, maar het is niet aan mijn persoon om daar nu over uit te weiden. Die brief geeft echter wel aanleiding om toch nog eens te kijken waar we precies staan.

In het vorige AO heeft mijn fractie duidelijk gemaakt dat wij geen enkel probleem hebben met de 130 km/u, maar dat wij wel een probleem hadden en hebben met de randvoorwaarden en de manier waarop die geïnterpreteerd werden. Ik heb aangegeven dat ik iedereen zijn feest gun om die 130 km/u te promoten. Waar 130 km/u kan in Nederland, moet het ook toegestaan worden. Ere wie ere toekomt, ook in dit dossier. De Kamer en de CDA-fractie moeten wel duidelijke afspraken maken met deze minister over hoe we omgaan met die randvoorwaarden.

Ik noem meteen het prangendste punt voor mijn fractie. Wij maken ons zorgen over het feit dat wij veel mooie activiteiten en woorden zien over de 130 km/u, maar niet over verkeersveiligheid en milieu.

De vorige keer heb ik de minister op het laatste moment in het debat nadrukkelijk gevraagd hoe wij gaan handhaven. Wat is de norm en waar komt de grens voor het geven van een boete? De minister heeft toen aangegeven dat zij daarop zou terugkomen. Die brief ligt vandaag voor. Er gaan twee brieven rond. Eén brief is naar de Kamer gegaan. Hierin schrijft de minister dat zij bereid is deze zaken te onderzoeken. De CDA-fractie vindt dat als we hard gaan rijden in Nederland, we ook hard gaan handhaven. Met een nieuwe regel van 130 km/u moeten wij opnieuw bekijken waar de grens komt te liggen. Normaal gesproken is dat 3% plus 3 à 4 km/u. Mijn fractie vraagt zich hardop af of het wel zinvol is om op deze manier uit te komen op 138 km/u à 140 km/u. Ons bekruipt dan het gevoel dat wij via een achterdeur de snelheid fors gaan verhogen, terwijl wij haar normaal willen verhogen. De handhaving moet komen te liggen op de scherpst mogelijke meting. Ik laat mij er niet over uit waar die precies ligt, dat moeten de deskundigen maar doen. Mijn signaal is: geen vergevingsgezinde marges, maar strak handhaven voor zover dat kan. Ik heb even overwogen om de minister van Veiligheid en Justitie bij dit debat te vragen, want dit dossier ligt ook bij deze minister. Ik heb dat toch niet gedaan, omdat we binnenkort met beide ministers een debat hebben over de verkeersveiligheid. Daarom stel ik nu het ultimatum: die duidelijkheid moet heel gauw komen. Ik laat daar enige irritatie in doorklinken, want al maanden spreken we over die 130 km/u en zijn de voorberei-

dingen aan de gang. Het verbaast mij dat hier nog steeds geen duidelijkheid over is. Overal zijn borden geplaatst en onthuld. Dat is allemaal mooi, maar op de een of andere manier is niet goed onderzocht waar de grens komt te liggen. Dat komt een beetje knullig over op de automobilisten, want waarop wordt gehandhaafd? Is dat 139 km/u of is dat 135 km/u? Ik vraag de minister vandaag duidelijkheid op dit dossier.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Tijdens het vorige overleg met deze minister was de CDA-fractie heel stellig: 130 km/u wordt geen 140 km/u. Dat wordt het nu toch. Waar staat de CDA-fractie vandaag? Vindt zij nog steeds dat het experiment gewoon kan doorgaan of houdt zij vast aan de stellige eis van de vorige keer dat 130 km/u geen 140 km/u mag worden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ga de PvdA-fractie niet op de proef stellen, maar volgens mij heb ik dit net verteld. Ik heb net aangegeven waar onze grens ligt. De laatste anderhalve minuut heb ik besteed aan de wensen en eisen van de CDA-fractie van de vorige keer. Wij willen geen 140 km/u, 138 km/u of 137 km/u gedogen via een achterdeur. Ik onderstreep dat bij dezen. Wij gaan geen vergevingsgezinde getallen invoeren. De grens is 130 km/u en de vraag waar we de boete gaan leggen, moet vooral iets zijn voor juristen. Ik gok dat dit op 135 km/u à 136 km/u kan. We gaan de komende jaren veel flitspalen vervangen. Ik begrijp dat Veiligheid en Justitie een plan heeft om daar veel meer mee te doen. Toen wij tien jaar geleden de marges instelden, gebeurde dit met de technieken van tien jaar geleden. Daarom hadden wij marges die ruimer waren. Dat was niet zozeer omdat wij vonden dat mensen iets harder moesten kunnen rijden. Het was nodig omdat je voor een rechter wel een zaak moest hebben. Stel dat wij de technieken gaan vervangen. Is het dan niet nodig en nuttig om te bezien of de marges kunnen worden aangepast aan de norm die wij stellen? Mijn punt is immers: als de overheid op welk dossier dan ook een norm stelt, moet zij hem ook handhaven. Wij zijn niet van het gedogen, we willen niet via de achterdeur naar 140 km/u. Wij willen een duidelijke grens voor de automobilist.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Inhoudelijk zijn wij het eens met de heer De Rouwe dat 130 km/u niet 140 km/u mag worden, maar wat is daarvan de politieke betekenis? De heer De Rouwe kan wel een hoop technische punten en inhoudelijke argumenten naar voren brengen en zeggen waar hij staat, maar wat betekent dit voor deze minister? Mag zij doorgaan met deze experimenten? Of mag ze dat pas als ze de CDA-fractie kan garanderen dat 130 km/u geen 140 km/u wordt?

De heer **De Rouwe** (CDA): Een aantal weken geleden hebben wij hierover een debat gehad. Toen heb ik oranje licht gegeven voor 130 km/u. Wat mij betreft mag, moet en kan de minister starten met het experiment. In het vorige debat had ik een duidelijke inbreng. Die heb ik ook vandaag. Op een aantal dossiers wil ik overtuigd worden. De vorige keer heb ik gezegd dat ik flankerend en sterk beleid wil zien op het gebied van de verkeersveiligheid. We konden elkaar daarin de hand schudden. In de laatste interruptie van dat debat heb ik gezegd dat de CDA-fractie graag duidelijkheid wil hebben over de vraag waarop we gaan handhaven. Hierop zegde de minister toe dat zij een brief naar de Kamer zou sturen om duidelijkheid te geven. Die brief is gekomen. Mijn fractie is niet tevreden als de uitkomst van die brief is dat we gaan handhaven op 138 km/u à 139 km/u. Wij willen dat de grens indien mogelijk naar beneden gaat. Dat is het punt dat ik vandaag maak. Als ik hierover geen duidelijkheid krijg, overweeg ik een motie in te dienen. Dit staat los van de eerlijke en goede discussie over de maximumsnelheid van 130 km/u. Die steunen wij. Ik wil echter dat er gauw duidelijkheid komt over de vraag waar de handhaving ligt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer De Rouwe zegt dat bij de CDA-fractie het licht op oranje staat. Het lichtend voorbeeld in dit debat schijnt onder andere Duitsland te zijn. In Duitsland gaat het licht op oranje en daarna op groen, dan mag je doorrijden. Wat betekent dit vandaag voor de CDA-fractie? Er komt een motie, maar kan de minister dan doorgaan met het experiment? De vorige keer zei de CDA-fractie immers: wij zijn voor 130 km/u, maar het experiment kan pas ingaan als de randvoorwaarden vervuld zijn. In ieder geval is aan die randvoorwaarden in mijn beleving niet voldaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): De vorige keer heb ik aangegeven dat wij konden starten met het experiment. Echter, als dit experiment permanent wordt, wil ik meters zien op het dossier verkeersveiligheid. Dat punt maak ik vandaag opnieuw. Ik neem daarvan niets terug. Er werd gezegd: misschien is de heer De Rouwe wat strenger omdat er verkiezingen zijn. Het is mij menens. Het is een dossier waarvan wij al vaker hebben gezegd dat er een tandje bij kan. Bij de vorige minister heb ik wel eens gemerkt dat het aanvankelijk veel ging over asfalt aanleggen en heel weinig over verkeersveiligheid. Als mevrouw Dijksma mij vraagt of het experiment mag doorgaan, verwijs ik haar naar het vorige debat waarin wij ruimte hebben gegeven om door te gaan. Dat neem ik niet terug. Ik wil duidelijkheid hebben, ook voor de automobilisten, over de vraag wat de grens wordt. Ik wacht de beantwoording af. Ik kondig alvast aan dat als de minister geen duidelijkheid geeft, ik de Kamer zal vragen om een uitspraak. Dan hoop ik op de steun van de PvdA-fractie.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer De Rouwe wil graag dat er duidelijkheid is voor de automobilist. Dat ben ik met hem eens, dat valt te prijzen en het is ook heel erg nodig. Het probleem dat nu ontstaat, is dat niet duidelijk is waar de grens ligt. Ik vind het zorgelijk dat de heer De Rouwe meegaat met die koehandel over die oprekbare grens van 133 km/u, 134 km/u, 135 km/u, 136 km/u of 137 km/u. Waarom zeggen we niet gewoon: 130 km/u is 130 km/u? Mijnheer De Rouwe, waarom doet u dat niet met uw «verkeersveiligheid voorop»? Waarom beginnen we daar niet mee? Waarom bent u bezig met de vraag of het misschien 135 km/u moet zijn? Ik wil graag meer duidelijkheid over het signaal dat u wilt afgeven aan de automobilist. U vertroebelt de discussie immers ook.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan haal ik die troebelheid nu weg. Ik herhaal, ook naar aanleiding van het vorige debat: 130 km/u is 130 km/u. Als medewetgever zijn wij wel verantwoordelijk voor wetten die voor een rechter stand moeten houden. Daarvoor hebben wij die marges. Daar kunt u niet omheen en daar kan ik niet omheen. Dat heeft niets met koehandel te maken, maar met het feit dat u en ik verantwoordelijk zijn voor deze wet. Die wet moet deugdelijk zijn, ook voor een rechter. Daarover gaan mijn opmerkingen en niet over gemarchandeer, want ik voel er niets voor te rommelen in een debat dat eindigt met 140 km/u, terwijl we 130 km/u hebben afgesproken.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben blij dat de heer De Rouwe niet wil marchanderen met marges, want daar was ik een beetje bang voor. Hij heeft een punt als het gaat om de wettelijke haalbaarheid van het uitdelen van straffen. Het gaat ook om de signalen die de politiek afgeeft, dus ook de signalen van het kabinet aan de automobilist. Het moet beginnen met «130 km/u is 130 km/u». Ik ben blij dat de heer De Rouwe het met mij eens is en dat hij niet half terugkrabbelt om een soort compromis te vinden om 135 km/u toe te staan. Gelukkig is daarvan geen sprake.

De **voorzitter**: Ik hoor geen nieuwe vraag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De vorige keer heb ik de heer De Rouwe inderdaad heel helder horen zeggen: 130 km/u is 130 km/u. Eigenlijk zou je dan 120 km/u moeten gaan rijden, want als we 120 km/u rijden, komen we op 128 km/u uit. Of we moeten borden maken met «126», dan komen we met het nieuwe creatief boekhouden en met de voet op het gaspedaal – dat is in wezen wat er gebeurt – uiteindelijk uit op ongeveer 130 km/u. Alle gekheid op een stokje, de heer De Rouwe zei de vorige keer dat de verkeersveiligheid, de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit van groot belang zijn. Hij zit echter te sjoemelen met de marges. Is 130 km/u nu 130 km/u? Als hij daarop ja zegt, is hij het dan met mij eens dat we dan terugmoeten naar borden met «126»?

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw Van Gent vatte haar interruptie al samen met de woorden «alle gekheid op een stokje». Zo zie ik dat ook. Wij hebben een duidelijke afspraak gemaakt over 130 km/u en die steun ik van harte. Ik vind het prima dat we in Nederland op een aantal trajecten waar dat kan harder kunnen rijden. Juist mijn partij is er altijd voor geweest om op de randvoorwaarden scherp te zijn. Ik zeg het duidelijk: als wij daarover in een regeerakkoord afspraken maken, is het voor een Kamerlid een leuke, mooie en uitdagende taak om de minister daarop aan te spreken. De randvoorwaarden zijn er, we spreken nu over de invulling daarvan en ik zit daar scherp in. 130 km/u is 130 km/u. Ik verwijs naar de interruptie van zojuist: de Kamer heeft te maken met wetten die deugdelijk moeten zijn, maar waar wel een kleine marge in moet zitten omdat een rechter die terug wil zien. Daar heb ik mij aan te houden en ik voel inderdaad niets voor al die gekheid op een stokje met borden met «126,5». Afspraak is afspraak, maar dat geldt ook voor een scherpe handhaving. Hard rijden betekent wat ons betreft ook hard handhaven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik moet vaststellen dat de CDA-fractie er eigenlijk voor is dat er harder dan 130 km/u gereden kan worden. Dat heeft wel degelijk te maken met die marges. In een eerdere brief van de minister, die zij heeft ingetrokken, stonden nog wel cijfers. Toen kwam zij uit op 136 km/u. Klopt het dat de CDA-fractie zegt dat 130 km/u ook 130 km/u is, maar dat dan eigenlijk de marge naar beneden moeten worden vastgesteld? De CDA-fractie weet immers ook dat overtreders pas worden beboet bij «130 km/u plus». Hoe groot is die plus bij de CDA-fractie voordat er beboet gaat worden? We moeten eerlijk zijn en dit helder met elkaar communiceren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn inbreng was in die lijn. Ik heb namelijk gezegd dat ik geen behoefte heb aan vergevingsgezinde marges. Als wij op dit moment twee marges hanteren van 3% plus 4 km/u, dan vraag ik mij oprecht af of deze nog van deze tijd zijn en bij deze snelheid passen. Wat ons betreft komt er geen kilometer bij om vriendelijk te doen of ruimte te geven om harder te rijden. Ik wil daar waar het moet de snelheid handhaven. Net als u heb ik te maken met deugdelijke wetten. Als daar helaas een marge van 3% op moet omdat een rechter dat nodig acht, dan is dat niet aan mij. Dat komt helaas door de wijze waarop wij de wet hebben geformuleerd. Overigens sta ik daar achter, want je moet wel deugdelijke wetten hebben. 130 km/u is 130 km/u en als dat betekent dat we, naar het schijnt, gaan handhaven op 138 km/u of 139 km/u, dan heb ik daar grote moeite mee. Dan wil ik dat naar beneden brengen en ik hoop dat de GroenLinks-fractie mij daarin steunt. Overigens is het heel aardig om mevrouw Van Gent te horen dat zij altijd al voor 130 km/u was.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, mij is al twaalf minuten duidelijk wat het standpunt is van de heer De Rouwe. Hij vervolgt nu zijn betoog.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer De Rouwe heeft nog steeds niet gezegd waar zijn grenzen liggen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij heb ik het duidelijk aangegeven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb geen getal gehoord.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb nog één laatste punt. Gisteren werden wij door de ervaringsdeskundige de heer Spee terecht erop gewezen dat je met een hogere snelheid een langere remweg hebt. De langere remweg is nu al vaak een probleem bij automobilisten. Zij schatten die meestal korter in. Ik vraag de minister om naast die mooie waarschuwende borden ook aandacht te besteden aan het feit dat met 130 km/u de remweg langer wordt en dat je daarom een grotere afstand moet hebben ten opzichte van je voorganger. Ik vraag de overheid hierover goed te communiceren en eventueel met strepen op de weg te visualiseren hoe lang die remweg ongeveer is en mensen duidelijk te maken dat die 130 km/u heel mooi en goed is, maar dat het soms enige aanpassing vraagt in het verkeer.

De heer **Bashir** (SP): De minister noemt het verhogen van de maximum-snelheden een experiment. Als je een experiment uitvoert, moet je van tevoren een goede nulmeting hebben zodat je kunt zien wat de gevolgen zijn van zo'n experiment. In de brief van de minister staan huidige normen en doelstellingen, maar geen nulmeting. Is de heer De Rouwe het met mij eens dat er wel degelijke een goede nulmeting moet komen om na te gaan of het experiment geslaagd is?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik proef een verschil van inzicht. Naar mijn mening heeft de minister wel aangegeven dat zij wil kijken naar een nulmeting. Wij moeten even vaststellen wie gelijk heeft. Op zich voel ik er wel voor om vooraf de bestaande situatie duidelijk te kennen. Dan kan vastgesteld worden wat de situatie was en wat de situatie nu is. Dat roept echter ook de vraag op hoe je daar vervolgens mee omgaat. Laten wij het antwoord afwachten. Ik heb de indruk dat er wel degelijk van tevoren gemeten wordt. Nogmaals, ik sta niet onwelwillend tegenover de ideeën van de heer Bashir.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij hebben een brief gekregen van de minister. Wij zijn akkoord met de gekozen aanpak. Het gaat om acht trajecten. Voordat de snelheid wordt verhoogd, vindt er bij ieder traject een nulmeting plaats. Onder andere wordt vastgesteld wat de gemiddelde snelheid op dat moment is. Dan kunnen wij zien wat deze uiteindelijk wordt. Ook wordt gekeken naar de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit, het klimaat, de CO₂-uitstoot en naar geluid. Wij vinden dat een prima zaak. Wij zijn ook voor een lik-op-stukbenadering. Dat zijn wij altijd, dus ook op dit gebied. Wij vinden het heel goed dat de minister van Veiligheid en Justitie en de minister van Infrastructuur en Milieu samen onderzoeken wat de ondergrens voor vervolging is. Wij begrijpen best dat je deze bij een maximumsnelheid van 130 km/u niet op 130 kunt vastleggen. Echter, of de grens dan maar weer naar 138 of 139 moet gaan ... Wij vinden dat bij een reële maximumsnelheid gewoon lik-op-stukbeleid past. Wij zijn het wat dat betreft eens met de voorzetten van de heer De Rouwe, die hierover heel duidelijk was in het vorige overleg. Het terugbrengen van de marge – er wordt nu onderzocht of dat kan – vinden wij prima. Wij willen wel weten wanneer wij het resultaat van dat onderzoek van de minister tegemoet kunnen zien.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een vraag over het terugbrengen van de marge en over «lik op stuk». Het is mij niet duidelijk wanneer lik op stuk bij de VVD begint. De vorige keer zeiden wij: 130 is

130. Wil de heer Aptroot de regelgeving zo vormgeven dat mensen lik op stuk bekeurd worden als ze 131 rijden?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind het overigens jammer dat u het in het kader van lik op stuk alleen over 130 hebt. Wij willen dat eigenlijk altijd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij ook.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja, maar u staat kraken toe, dus u bent niet altijd voor lik op stuk en het handhaven van de wet. Wat dat betreft is GroenLinks selectief. Als het gaat om verkeersveiligheid moet 30 ook 30 zijn. Hetzelfde geldt voor 50 en 70 en dus ook voor de hoogste grens: 130 is 130. Ik begrijp best dat, wil dit houdbaar zijn en wil je geen discussie krijgen met mensen die zeggen «ik betaal niet zomaar een boete», er iets van een marge moet zijn. Het vervelende van de marges is echter dat ze vrij ruim zijn. De huidige meetcorrectie van een paar kilometer is in een 30 km/u-zone al ruim 10%. Bij 130 km/u is dat minder problematisch. Wij zijn ervoor om te bezien of wij met moderne apparatuur en dergelijke de grens wat kunnen aanscherpen, en wel zo dat het ook nog houdbaar is bij de rechter. Indien mogelijk willen wij dus wat strakker controleren en handhaven. Dat geldt voor alle bestaande maximumsnelheden, van 30 km/u tot 130 km/u.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat lijkt heel duidelijk. Als je marges hebt in verband met meetcorrectie, moet je de maximumsnelheid dan niet zo bijstellen dat je met meetcorrectie uitkomt op 130 of 30 of 50 of 80 of 100, afhankelijk van de maximumsnelheid die je met elkaar hebt afgesproken? Vindt u dat er helderheid moet zijn over de meetcorrectie voordat andere experimenten naast dit experiment van start gaan?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind het prima dat de experimenten nu draaien; laat maar lekker doorgaan. Die helderheid komt er wel. Ik vind het wel wonderlijk dat nu wij het over 130 hebben, GroenLinks, wakker geschud door het CDA, begint over de vraag of 130 misschien 125 moet zijn. Dan moet de 30 in een 30 km/u-zone misschien wel 22 zijn. Ik vind dat een beetje onzinnig. Wij willen naar reële maximumsnelheden. Wij vinden het heel goed dat de regering nu onderzoekt of er scherper gecontroleerd en gehandhaafd kan worden. Dat geldt voor alle snelheden. Ik merk nog maar eens op dat het overgrote deel van de ongevallen plaatsvindt op 30 km/u- en 50 km/u-wegen. Daar maak ik mij dan ook meer zorgen over. Er moet overal gecontroleerd en gehandhaafd worden.

Ik vind het dan ook wat wonderlijk dat de landelijke verkeersofficier van justitie, de heer Spee, gisteren groot alarm heeft geslagen. Wat ons betreft overspeelt hij zijn hand. De ervaringen in Denemarken en Zweden – daar ging men respectievelijk van 110 km/u naar 130 km/u en van 110 km/u naar 120 km/u – zijn echt anders. Wij vinden het belangrijk dat het werk van politie en justitie gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ik vind het wonderlijk dat de heer Spee niet praat over het feit dat wij ervaring hebben met trajecten waar wij van 100 km/u naar 80 km/u gingen. Ik heb hem nooit gehoord over de praktijk die uitwees dat de lage snelheid slecht was voor de doorstroming en niet gunstig was voor het milieu en ook niet voor de verkeersveiligheid. Op basis van de laatste cijfers zeg ik dan ook tegen politie en justitie, en in het bijzonder tegen de heer Spee: maak werk van verkeersveiligheid. Vandaag zijn de cijfers bekend geworden van de VerkeersInformatieDienst. Van de tien wegen waarop de meeste ongelukken zijn, wordt op twee af en toe gecontroleerd, op vijf nauwelijks en op drie helemaal niet. Verkeerscontroles in Nederland blijken vooral plaats te vinden op plekken waar je gemakkelijk iemand kunt pakken die twee of drie kilometer te hard rijdt. Dat laatste mag op zich niet, maar de verkeerscontroles zijn vooral gericht op het

binnenhalen van boetes, en niet op de verkeersveiligheid. Ik wil tegen de heer Spee zeggen: iets minder voor de televisie en iets harder aan het werk om ervoor te zorgen dat het werk van justitie gericht is op verkeersveiligheid.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het hoort kennelijk bij de tactiek van de VVD om iemand die iets kritisch zegt over haar voorstel, meteen in het verdachtenbankje te plaatsen. De heer Spee heeft dit niet pas gisteren naar buiten gebracht, maar al eerder. Maandag is het voor het eerst door een landelijke krant opgepakt. Dat was niet een kwestie van timing, denk ik. Als deze onafhankelijke officier, die door ons allemaal is aangesteld om de verkeersveiligheid te bewaken, dit soort kritiek heeft, is het enige antwoord van de heer Aptroot dat de officier zijn werk beter moet doen. Of bent u ook tot enige vorm van zelfreflectie in staat, mijnheer Aptroot?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben altijd in staat en bereid tot zelfreflectie. Echter, aan wat er nu gebeurt – sommige mensen zijn kennelijk per definitie tegen een snelheidsverhoging – heb ik een beetje lak. Ik vind dat de argumentatie volledig ontbreekt. De betrokkene zelf laat zien dat een en ander niet gericht is op verkeersveiligheid, maar op het uitdelen van boetes. Ik vind dat jammer. Ik zou willen dat wij het voorbeeld volgen van Denemarken en Zweden, waar het beleid is gewijzigd en waar men gekeken heeft waar de risico's zich voordoen om daar vervolgens scherp te gaan controleren en handhaven.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De enige partij waarvoor de maximum-snelheid een geloofsartikel is, is volgens mij de VVD zelf. Voor heel veel anderen gaat het puur om een inhoudelijk debat. Mijnheer Aptroot, ik constateer dat u niet reageert op de inhoudelijke argumenten van onder anderen de officier, die zegt dat je de verkeersveiligheid in de waagschaal stelt als je een hogere maximumsnelheid hanteert. Zelfs uw coalitie-partner de heer De Rouwe heeft zo-even het voorbeeld van de langere remweg genoemd. Daar was u het weer mee eens. Wat vindt u hier nu eigenlijk van?

De heer **Aptroot** (VVD): Discussie over de verkeersveiligheid is goed. Het bijzondere is echter dat verkeersveiligheid niet per se door snelheid wordt veroorzaakt, maar door andere factoren. Het is opvallend dat van de 9 300 verkeersslachtoffers per jaar er 5 200 vallen op de 30 km/u- en 50 km/u-wegen, en maar 500 op de autosnelwegen. Je zou dus zeggen: laat iedereen vooral op de autosnelweg 120 km/u of 130 km/u gaan rijden of op sommige plaatsen 100 km/u of 110 km/u. Dat is veel veiliger dan in de bebouwde kom. Wij vinden verkeersveiligheid uitermate belangrijk, maar het is heel erg kortzichtig om te zeggen dat veiligheid alleen maar van de snelheid afhangt. Snelheid kan een factor zijn, maar zaken als overzichtelijkheid, de manier waarop de weg is geconstrueerd – zijn er veel invoeg- en uitvoegstroken? – en snelheidsverschillen zijn ook van groot belang.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijn conclusie is dat wij het erover eens zijn dat wij meer moeten doen aan de verkeersveiligheid in bijvoorbeeld de bebouwde kom en op 50 km/u-wegen. Dat kan echter geen excuus zijn om maar los te gaan op de snelwegen. U moet ook uw oren laten hangen naar mensen die vanuit hun kennis erop wijzen dat er wel degelijk risico's zitten aan een verhoging van de snelheid. Ik mag toch hopen dat u bereid bent om de minister hierop te blijven aanspreken?

De heer **Aptroot** (VVD): Wij zullen de minister hier zeker op aanspreken. Wij vinden dat er goed gecontroleerd en gehandhaafd moet worden. Wij zijn dus helemaal niet voor het losgaan. Ik krijg allerlei mailtjes binnen. Sommige mensen zeggen: in Duitsland is helemaal geen maximum-

snelheid. Dat weet ik, maar daar gaat het soms wel heel erg hard op de autosnelweg. Dat hoort men ons niet zeggen, wij zeggen: 130 km/u waar het kan en 120 km/u, 110 km/u, 100 km/u, 80 km/u of 50 km/u als dat moet. Bekijk het per wegdeel op een verstandige manier. Wij vinden – ere wie ere toekomt, de heer De Rouwe heeft dit de vorige keer scherp aangezet – dat als je realistische snelheden hebt, je ook scherp controleert en handhaaft. Als de marges kunnen worden teruggebracht, wat het kabinet nu onderzoekt, is dat heel goed.

De **voorzitter**: Voordat ik de heer Verhoeven de gelegenheid voor een interruptie geef, wil ik erop wijzen dat de snelheid van dit debat op dit moment vijftien minuten per spreker is. Wellicht is het te overwegen, de minister straks ook nog aan het woord te laten komen, maar dat is maar een suggestie.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat is een goede suggestie. De heer Aptroot tamboereert sterk op de onveiligheid op andersoortige wegen. Dat is natuurlijk waar, maar het is ook waar dat een hogere snelheid op de snelweg leidt tot meer ongelukken. De minister zegt: wij gaan dit monitoren volgens de termijn van 2020 en 500 doden is het doel. Is de VVD bereid om een manier te vinden om sneller en vaker te monitoren wat de gevolgen zijn in de zin van het aantal ongelukken en het aantal verkeersdoden? Is zij bereid om te zeggen: wij gaan dit jaarlijks bekijken en wij gaan jaarlijks onze conclusies trekken? Om in 2020 eens een keer te gaan kijken, vind ik een vorm van schijnmonitoring. Ik stel voor om vanaf dag één elke dag het aantal ongelukken te tellen. Wil de VVD hieraan meewerken?

De heer **Aptroot** (VVD): Dat gebeurt al, een en ander wordt geregistreerd. Wij krijgen elk jaar uitgebreid verslag van het aantal ongelukken per wegsoort, inclusief het aantal ziekenhuisgewonden en het aantal doden. Vandaag zijn uit de bronnen van de VerkeersInformatieDienst de tien gevaarlijkste wegtrajecten op tafel gekomen. Van deze tien wordt er op acht niet of nauwelijks gecontroleerd, maar daar gebeuren wel de meeste ongelukken. Ik ben het eens met monitoren. Van dag tot dag vind ik overdreven, maar een jaarlijkse rapportage vind ik belangrijk. Het is prima als de minister ons bij de acht experimenten met 130 km/u frequenter informeert als er bijzondere informatie is.

De heer **Verhoeven** (D66): Stel dat die acht snipperstukjes snelweg volgend jaar in het lijstje staan en dat blijkt dat daar veel meer verkeersongelukken gebeuren. Gaan wij dan ook de consequenties trekken na dat jaar? Of zeggen wij: nee, wij wachten tot 2020 voordat wij gaan tellen of het doel gehaald is? Dat schrijft de minister namelijk feitelijk in haar brief. Ik wil daar nu duidelijkheid over hebben van de VVD. De minister lijkt te zeggen: 2020 is de doelstelling, dan gaan wij tellen, 500 doden in 2020.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat haal ik helemaal niet uit de brief. De minister zegt dat de experimenten uiterlijk twee jaar duren. Deze experimenten worden gevolgd en tussendoor krijgen wij gewoon informatie. Als hieruit blijkt dat dit geen problemen oplevert, zal men mij enthousiast horen roepen: sneller uitrollen. Als blijkt dat er wel problemen zijn, dan gaan wij niet uitrollen en zullen wij bezien of het verstandig is waar wij mee bezig zijn. Natuurlijk volg je de feiten. De aanpak van de regering om acht trajecten te nemen, waarbij op sommige permanent 130 gereden mag worden, op andere buiten de spits en op weer andere alleen 's nachts, vind ik prima. Wij kunnen alles goed volgen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. De campagne voor de Provinciale Statenverkiezingen is voorbij. Ik hoop dat de minister nu weer kan

ontwaken uit haar campagneroes, dat zij haar voet van het gas haalt en haar hoofd erbij heeft. Hoe wil de minister het voorstel typeren dat nu op tafel ligt? Dit in vergelijking tot decennialang beleid van opeenvolgende ministers van Verkeer en Waterstaat van politiek verschillende huize, die altijd toegewerkt hebben naar één consensus: op het punt van verkeersveiligheid beleid voeren dat gericht is op het terugbrengen, en niet het doen toenemen, van de risico's. Nu blijkt uit de reactie van de verkeersofficier en uit wetenschappelijk onderzoek dat dit voorstel de nodige risico's meebrengt. De minister breekt dus met deze traditie op het terrein van verkeersveiligheid. Ik kan mij voorstellen dat de minister zelf af en toe ook nadenkt over de vraag wat dit eigenlijk betekent. Ik vraag haar om een reactie op de uitlatingen van de verkeersofficier, bijvoorbeeld op het punt van de langere remweg en de potentiële verhoging van het aantal slachtoffers.

Hoe meet de minister een en ander? De minister zegt wel dat zij de verkeersveiligheid in acht neemt, maar meet zij wel per wegdeel het effect op het aantal ongelukken? Uit de brief maak ik op dat zij dat helemaal niet gaat doen. De minister zegt eigenlijk: wij hebben een landelijke norm, geprikt op 2020, en als ik daar landelijk binnen blijf, maakt het eigenlijk niet uit wat er precies plaatsvindt op de wegdelen waar harder gereden wordt. Immers, redeneert zij, als wij in staat zijn om het aantal ongelukken in bijvoorbeeld de bebouwde kom te beperken, dan is het effect per saldo positief en kan ik gewoon doorgaan met mijn experiment. Gaat de minister een eerlijke nulmeting doen of een politieke?

Dit geldt ook voor de milieunormen. In het regeerakkoord stond nog dat de regering zich op het punt van veiligheid, maar ook wat de normen voor geluid en de uitstoot van schadelijke stoffen betreft, verantwoordelijk hield voor hetgeen eerder is afgesproken. In de brief lezen wij twee interessante zaken. Ten eerste worden de normen in feite buiten werking gesteld. Wat doen die normen er dan nog toe? Is het dan voor de minister nog wel van belang dat op plekken waar veel mensen wonen meer uitstoot is en dat dit een effect heeft op bijvoorbeeld de gezondheid van deze mensen of op het klimaat? Of maakt dat niets uit, want die normen zijn toch buiten werking gesteld? Ten tweede schrijft de minister over geluidshinder: er is nieuwe wetgeving in de maak, SWUNG geheten. Dat klopt wel, want met SWUNG wordt de mate van geluidshinder die je mag veroorzaken, verruimd. Als de minister gaat toetsen aan de nieuwe wetgeving, kan ik haar één ding voorspellen: dan gaat zij op dat terrein vast prachtige cijfers scoren. Ook in dit geval is de vraag: gaat de minister meten op een eerlijke of op een politieke manier? Toen de minister de vorige keer beloofde dat zij de Kamer eerlijk zou laten zien wat de effecten van deze experimenten zijn, dacht ik: daar ga ik de minister aan houden. Ik hoor dan ook graag op welke wijze de experimenten echt worden gemeten en niet in het algeheel, im Grossen und Ganzen. Ik wil gewoon boter bij de vis: per experiment laten zien wat de plussen en de minnen zijn.

Dan weten wij, als er in de toekomst meer kosten zijn, ook waar de minister deze dan aan kwijt is. Zij heeft nu 1 mln. beschikbaar. Misschien kun je daarvan her en daar een paar borden planten, maar een stuk geluidswal kun je er niet van kopen. De premier heeft bij de lancering van dit voorstel het volk beloofd dat er uiteraard maatregelen genomen worden, door het hele land heen, om ervoor te zorgen dat er geen geluidsoverlast is. Dan wil ik even meerekenen hoeveel dit gaat kosten. Immers, uiteindelijk moeten wij dat met elkaar opbrengen. Het is de vraag of de relatieve tijdswinst van een paar seconden per wegdeel, die mogelijk wel hogere risico's kent voor mens en milieu, opweegt tegen de eventuele kosten die wij straks moeten maken voor al die geluidswallen, extra borden en al die andere toeters en bellen die nodig zijn. Deze rekening maken wij graag samen met de minister op.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. 130 km/u. Het kan nu al op de Afsluitdijk en binnenkort op meer plekken in het land. De VVD komt naar u toe deze zomer en het kabinet moet mee. In het vorige debat was de vraag of de verkiezingsstunt van de VVD ook overdacht regeringsbeleid is. De minister was in het vorige debat vrij zelfbewust: dit is allemaal binnen de kaders en de normen. Het lijkt nu echter steeds meer op een uit de hand gelopen proefballon. De landelijke verkeersofficier Koos Spee heeft er een aantal dingen over gezegd. Hij zegt: als je 130 km/u vertaalt naar de praktijk op basis van de foutmarges, wordt het 139 km/u en heb je een remweg van 16 m extra. Dat zijn vier auto's. Je hebt dus een grotere kans op ongelukken. Ik sluit mij aan bij het betoog van mijn voorganger: dan moet je op stukken waar geëxperimenteerd wordt, gaan meten wat de gevolgen zijn en niet vasthouden aan een groot algemeen doel dat pas in 2020 wordt getoetst. Ik hoop hierop een serieus antwoord van de minister te krijgen, ook gezien het verloop van het vorige debat. Wij gaan zuiver met elkaar om en wij houden elkaar niet meer voor de gek, de verkiezingen zijn voorbij.

Spanje is ook een interessant signaal. Daar draait men het om: niet van 120 km/u naar 130 km/u, maar van 120 km/u naar 110 km/u. Weliswaar is dat vanwege de olieprijs, dat weet ik best, maar het zegt natuurlijk wel wat. Het is een totaal omgekeerde manier van denken. Overigens pleit ik niet voor een snelheid van 110 km/u.

Er zijn verschillende brieven rondgestuurd met verschillende oplossingen. Dat heeft de afgelopen dagen voor onrust gezorgd. Eerst kregen wij een brief waarin stond: 130 plus 9, 139 dus, is onwenselijk, dat willen wij aftoppen. Een paar dagen later kregen wij een brief waarin stond: wij gaan onderzoeken wat al die marges nu eigenlijk betekenen. Waarom kwam de juiste brief pas drie dagen later? Was dit een ambtelijk foutje van iemand die de verkeerde knop heeft ingedrukt? Of is de minister teruggefloten door haar collega van Justitie die zegt: wij kunnen niet voor een bepaalde maximumsnelheid kiezen voor een andere juridische manier van aftoppen. Ik wil van de minister weten hoe een en ander gelopen is. Ik krijg het gevoel dat wij te maken hebben met hapsnapbeleid. Haastwerk, ik zou bijna zeggen broddelwerk, paniekvoetbal. Ik denk aan dat soort termen. Er moesten snel oplossingen gevonden worden omdat er voor 2 maart zo nodig een proef de wereld in geholpen moest worden om met een paar witte windjackjes en 130 km/u-borden te kunnen staan. Nu zitten wij met de gebakken peren. Dat is niet wenselijk. Volgens mij is het ook geen verstandig beleid. Een en ander had goed uitgezocht moeten worden. Naar mijn gevoel zit het kabinet duidelijk met die 130 km/u in zijn maag. Daar helpt geen Rennie tegen, alleen goed ingrijpen. Het uitzoekwerk dat van tevoren had moeten gebeuren, moet nu achteraf. Wij zeggen niet: stop het experiment. Nee, wij zeggen: begin met het experiment, maar wel op een deugdelijke manier.

Ik heb hierover een aantal vragen, sommige zijn al gesteld. Ik ga het aantal vragen niet terugbrengen, want als je een vraag twee keer stelt, wordt hij vaak beter beantwoord dan wanneer je hem maar één keer stelt. Ik zal mijn spreektijd niet langer maken dan nodig. Ik begin met de termijn van 2020. Ik ontvang graag een antwoord op de vraag die ik hierover gesteld heb.

Het volgende punt gaat over duidelijkheid voor de automobilist. Wij krijgen nu verschillende snelheden op verschillende wegen. Wij moeten borden gaan aanpassen. Dat geeft al onduidelijkheid en als je dan ook nog onduidelijkheid hebt over de manier waarop de handhaving plaatsvindt, met foutmarges waardoor 130 eigenlijk 135 of 139 is, dan wil ik van de minister weten hoe zij ervoor gaat zorgen dat de automobilist in Nederland weet waar hij aan toe is.

Verder heb ik een vraag over de buitenwerkingstelling op het gebied van de luchtkwaliteit. Heeft Europa hier eigenlijk toestemming voor gegeven? Hebben wij met Europa besproken dat wij de boel eventjes on hold zetten?

Een ander punt betreft de geluidsmaatregelen die uit het meerjarenprogramma Geluidsanering zijn gehaald. Er moeten geluidsmaatregelen komen. Wordt het budget nu opgehoogd? Dit sluit aan bij de vraag van mijn PvdA-collega.

De minister schrijft dat schadelijke effecten op met name Natura 2000 op voorhand kunnen worden uitgesloten; er zijn geen schadelijke effecten, niets aan de hand. De bijlage bestaat uit een half A4'tje. Is dit nattevingerwerk of een soort misplaatst zelfvertrouwen? Of is dit deugdelijk en juridisch onderzocht en, zo ja, kan ik dan de juridische onderbouwing op dit punt krijgen? Er wordt immers wel heel snel de conclusie getrokken dat er niets aan de hand is.

Tot slot de financiën. Wat gaat dit experiment kosten? Ik denk aan extra handhaving, extra slijtage van de weg, extra geluidswallen, extra matrixborden, langere invoegstroken, allerlei communicatie. Ik wil dit graag weten.

De looptijd is twee jaar. Wanneer ontvangen wij een eerste evaluatie op het punt van de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit? Wanneer krijgen wij een eerste indicatie van de resultaten? Wij willen deze op wegniveau, wij willen geen algemeen beeld.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Behalve woordvoerder infrastructuur ben ik ook woordvoerder op het gebied van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Soms heb ik het gevoel dat ik ook in deze commissie bezig ben met werkverschaffing. Dan heb ik het niet alleen over het maandelijkse spreekuurtje van de linkse partijen over de 130 km/u, maar ook over de zinloze bureaucratie die het ministerie van I&M in stand helpt te houden. Om mijn punt duidelijk te maken, wijs ik op de eindrapportage van de proef Anders betalen voor mobiliteit die ons de afgelopen week bereikte. Deze proef blijkt een absoluut walhalla te zijn geweest voor onderzoeks- en adviesbureaus. Voor maar liefst 200 mln. hebben zij met onderzoekjes en adviezen mogen strooien ter voorbereiding op dit project; onderzoekjes en adviezen die uiteindelijk belandden in de prullenbak. De helft van dit geld is besteed aan ondersteunende werkzaamheden van het ministerie van V en W om voorbereidingen te treffen teneinde dit project in te passen in de eindeloze mêlé van regeltjes.

Als ik de brief van de minister over die 130 km/u lees, bekruipt mij weer hetzelfde gevoel, namelijk dat ook in dit geval sprake is van een hoop bureaucratische rompslomp die de PVV verafschuwt. Wij willen de minister dan ook verzoeken om zo veel mogelijk van deze overbodige wet- en regelgeving te schrappen en terughoudend te zijn met het inschakelen van onderzoeks- en adviesbureaus. Kan de minister ons dit toezeggen? Ieder weldenkend mens in Nederland zal toch begrijpen dat wij vanwege deze lichte snelheidsverhoging echt niet ineens met mondkapjes over straat moeten, en al helemaal niet met oordopjes in moeten gaan slapen, wat sommige partijen hier ons wel willen doen geloven. Overigens is dat hun goed recht. Iedereen mag immers zeggen wat hij wil. Ik wil deze partijen toch oproepen om samen met ons te werken aan oplossingen om deze nodeloze bureaucratie en geldverspilling tegen te gaan.

Tot slot willen wij van deze gelegenheid gebruikmaken om ons ongenoegen te uiten over de uitlatingen die de hoge ambtenaar de heer Koos Spee van het ministerie de afgelopen dagen in de media heeft gedaan. Weliswaar heeft iedereen het volste recht om allerlei meninkjes te spuien over de 130 km/u-plannen, maar deze man is ook in functie als raadsadviseur van het college van justitie en van verkeer en waterstaat. Wij vinden het zeer ongepast om vanuit een dergelijke functie dit soort bangmakerij in de media te verkondigen. Eerder is vanuit het ministerie

gelekt over de 130 km/u-plannen. Dat is al een zeer kwalijke zaak, maar als nu ook nog een van de adviseurs zich openlijk met het 130 km/u-debat gaat bemoeien, is het hek helemaal van de dam. Daarom zijn wij erg benieuwd of de minister het ook ongepast vindt dat een van haar adviseurs zich zo uitlaat in de media. Is zij bereid om deze man met 130 km/u op het matje te roepen?

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer De Jong. U hebt een maximale snelheid bereikt, binnen drie minuten; complimenten daarvoor.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik zal proberen de snelheid te verbeteren. Tijdens het vorige debat hebben wij uitvoerig gesproken over de verhoging van maximumsnelheden. De minister wil een proef met verhoogde snelheden uitvoeren. Eigenlijk is het een experiment. De minister heeft in het debat een brief toegezegd. Die hebben wij inmiddels in twee varianten ontvangen. Echter, waar wij om gevraagd hebben, staat nog steeds niet in de brief. Wij vroegen namelijk om een nulmeting. In plaats daarvan geeft de minister een opsomming van de huidige wettelijke normen en haar eigen doelstellingen. Zij geeft aan dat zij wil bezien of zij onder deze normen kan blijven, dat is haar experiment. Met andere woorden, een nulmeting komt er niet. Wij kunnen na dit experiment dan ook nog steeds niet zien of het geslaagd is. Ik vind dit ontzettend vreemd, maar ook jammer. In het vorige debat heb ik namens de SP-fractie aangegeven geen bezwaar te hebben tegen een experiment met verhoging van de maximumsnelheden. Wij willen echter wel na afloop van het experiment kunnen zien wat de gevolgen van verhoogde snelheden zijn om een definitief oordeel te kunnen vellen.

De heer **De Rouwe** (CDA): U stelt een op zich terechte vraag, u wilt een nulmeting. Echter, beantwoordt u de vraag eens wanneer in uw ogen het experiment succesvol is. Kwantificeer dit eens.

De heer **Bashir** (SP): Het is een experiment van de minister. De minister is de aangewezen persoon om aan te geven wat zij van het experiment verwacht. Ik heb niet gezegd dat wij dit experiment steunen, ik heb gezegd dat wij er geen bezwaar tegen hebben. Ik vraag de minister dan ook om met duidelijke gegevens te komen, opdat wij weten wanneer het experiment geslaagd is. Stel dat op de Afsluitdijk veel doden vallen. Wat mij betreft is het experiment dan niet geslaagd en moeten wij onmiddellijk ophouden met het rijden van 130 km/u op die plek. Echter, als niet is gebleken dat de verkeersveiligheid verslechterd is, kun je de conclusie trekken dat je verder kunt met verhoogde snelheden. De minister wil deze duidelijkheid nog steeds niet verschaffen en dat is de reden dat ik dit punt benadruk.

Wij willen weten wat de gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid, voor het aantal doden en gewonden en voor de omwonenden. Hoe groot wordt de geluidsoverlast? Hoe zit het met de uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg van de verhoogde snelheden? Wij verzoeken dus nogmaals om een goede en duidelijke nulmeting.

Een ander punt betreft de handhaving. Bij het beboeten van snelheids-overtredingen wordt een snelheidsmarge aangehouden. Deze marge is volkomen begrijpelijk, want het gaat om een meetcorrectie. Stel dat een agent apparatuur heeft met een foutmarge van 8 km/u. Een automobilist rijdt langs en de agent stelt op basis van de apparatuur vast dat de automobilist 138 km/u rijdt. Dan kan de agent maar één conclusie trekken als de foutmarge 8 km/u is, namelijk dat de automobilist waarschijnlijk tussen 130 km/u en 146 km/u heeft gereden. De automobilist kan dus ook 146 km/u hebben gereden. Immers, 138 plus 8 is 146. De technologie wordt steeds beter. Ik vraag de minister dan ook of er geen betere apparatuur met een kleinere meetfout verkrijgbaar is. Dan hoeft er ook

slechts een kleinere foutmarge aangehouden te worden en krijgt de automobilist niet pas bij 139 km/u een bekeuring, maar al veel eerder.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Wij hebben onlangs over dit onderwerp gesproken. De minister zou ons een brief schrijven. Uit deze brief maak ik op dat de minister zich met 130 km/u in allerlei bochten wringt om het experiment aan ons en aan de samenleving te verkopen. Ik vind dit vragen om ongelukken, maar misschien is dat wel – ik zeg dit ook tegen de heer De Jong – het kenmerk van rechtse hobby's.

De **voorzitter**: Dit is uitlokking.

De heer **De Jong** (PVV): En ook nog eens een heel schandalige.

De **voorzitter**: Laten wij dat soort grote woorden niet gebruiken.

De heer **De Jong** (PVV): Ik ga over mijn eigen woorden en die zijn dat ik het schandig vind. De GroenLinks-fractie beweert dat een van de kabinetsplannen een rechtse hobby is, namelijk ongelukken. Ik houd mij daar zeer verre van. Natuurlijk is er geen kabinetsbeleid opgesteld met als doel om mensen zichzelf in de kreukels te laten rijden, dat is absoluut niet het geval. Ik hoop dat mevrouw Van Gent dit wil terugnemen, want ik vind dit ongehoord.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik pieker daar niet over. Ten eerste is het een uitspraak en ten tweede zijn er feiten. De vorige keer heb ik deze al genoemd en van Verkeersnet.nl heb ik weer nieuwe gegevens. Als er 130 km/u gereden wordt, neemt het aantal ongelukken met 9% toe. Ik vind dit ook geen leuk nieuws, maar het zijn wel de feiten. Ik neem mijn opmerking dus zeker niet terug. Voelt u zich vooral aangesproken, zeg ik tegen de heer De Jong.

De heer **De Jong** (PVV): Er zijn ook onderzoeken, waaronder een onderzoek van het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat, die uitwijzen dat een verhoging van de maximumsnelheid helemaal geen gevolgen heeft voor de geluidsnormen, de natuuregeltjes en de verkeersveiligheid. Daarnaast is er in Denemarken een proef gestart waaruit blijkt dat een snelheidsverhoging minimale gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Die bangmakerijcampagne is dus op helemaal niets gestoeld.

De **voorzitter**: Ik hoor geen vraag, dus ik geef de heer Aptroot de gelegenheid om een vraag te stellen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben het met de heer De Jong eens dat je dergelijke woorden niet moet uitspreken. Maar goed, iedereen is zelf verantwoordelijk. Als mevrouw Van Gent dergelijke woorden voor haar rekening wil nemen, moet zij dat zelf weten.

Mevrouw Van Gent, als u zo tegen 130 km/u bent, kunt u mij dan toezeggen dat u en al die andere leden van de GroenLinks-fractie nooit 130 km/u zullen rijden, maar dat u 120 km/u als bovengrens houdt? Of, liever nog, kunt u mij toezeggen – u bent immers toch al zo tegen de auto – dat u voortaan alleen het openbaar vervoer neemt en zich niet meer op de autosnelweg begeeft? Dan kunnen wij wel 130 km/u rijden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is een druppel op een gloeiende plaat.

De heer **Aptroot** (VVD): Uw partij is gelukkig niet zo groot.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp dat de heer Aptroot het ook weer naar zijn zin heeft.

Ik reageer eerst op de opmerking van de heer De Jong. Op Verkeersnet.nl – dit is een onafhankelijke site – staan actuele gegevens. Hieruit blijkt dat in Denemarken 9% meer gewonden zijn op 130 km/u-wegen. Dit zijn de feiten, ik kan het ook niet helpen. Als je de kilometergrens verlaagt, neemt het aantal gewonden af. De heer Spee heeft dit ook aangegeven. Of je het nu leuk vindt of niet en of hij zijn boekje nu te buiten is gegaan of niet, de heer Spee heeft zijn grote zorgen kenbaar gemaakt. Dan kun je twee dingen doen. Je kunt de boodschapper een kopje kleiner maken omdat de boodschap je niet bevalt, of je kunt zeggen: deze boodschap nemen wij ter harte en wij gaan er serieus op in. Ik zou voor het tweede kiezen, maar daarom zijn wij ook verschillende partijen. Mijn vraag naar het aantal ongelukken is mede gebaseerd op de uitkomsten in Denemarken. Dan de tip van de heer Aptroot. Ik vind dat VVD-leden, maar ook GroenLinks-leden zich gewoon aan de regels moeten houden. Wellicht zal het een druppel op de gloeiende plaat zijn, maar lik-op-stukbeleid geldt natuurlijk ook voor GroenLinks-leden. Ik denk dat de heer Aptroot zich hierover geen zorgen hoeft te maken. Hij hoeft ook niet bang te zijn dat alle leden van mijn partij dagelijks uit een soort zelfbevrediging met 130 km/u over de Afsluitdijk zullen racen. Ik vraag niet naar een lidmaatschapskaart voordat iemand in de auto stapt, maar misschien is dat wel een nieuw plannetje van het kabinet. Ik zie dat graag tegemoet en ik verheug mij op het debat daarover.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister schrijft in haar brief dat het in kaart brengen van de werkelijk gereden snelheden centraal staat in haar experiment. Haar nulmeting, die volgens mij meer lijkt op een «niksmeting», is dan ook: hoe hard rijden wij nu? Ik wil dat best weten, maar mijn fractie is meer geïnteresseerd in de gevolgen voor brandstofgebruik, luchtkwaliteit, natuur, lawaai en veiligheid. Daar doet de minister niet of nauwelijks onderzoek naar, terwijl dat wel was toegezegd. De minister rekent een en ander uit met haar modelberekeningen. Ik vraag mij dan af of er werkelijk sprake is van een experiment. Of doet de minister alsof ze experimenteert omdat ze op die manier voorlopig geen aanvechtbare verkeersbesluiten hoeft te nemen? Is het experiment eigenlijk bedoeld om normale procedures te omzeilen? Ik loop de onderwerpen af, te beginnen bij het klimaat. De minister weet dat hard rijden zorgt voor een draaikolk in je tank. Dat is sowieso niet verstandig, want brandstofverspilling maakt ons nog afhankelijker van oliedictaturen; niet echt slim, nu de brandstofprijzen alle records breken. Wat dat betreft kan de minister een voorbeeld nemen aan de snelheidsverlaging in Spanje. Spanje heeft dan wel de reputatie van «mañana mañana» – morgen, morgen zien wij wel – maar het energiebeleid van Spanje is veel meer op de toekomst gericht dan dat van ons. De minister schrijft dat zij tevreden is als Nederland in 2020 20% minder CO₂ uitstoot. Dat is mij echt te vaag. Ik heb drie concrete vragen aan de minister. Hoeveel extra brandstof mag deze hobby gaan kosten? Hoeveel extra CO₂-uitstoot acht de minister acceptabel? Hoe gaat zij dat bepalen? Dan kom ik bij de verkeersveiligheid. De gevolgen voor de veiligheid zijn aanwezig, en wel enorm aanwezig. De kern van de benadering van de minister is: als ik in 2020 mijn doelen maar haal, vind ik alles best; eventuele extra slachtoffers op wegdelen waar de snelheid omhooggaat, compenseer ik elders wel. Ik vind deze benadering niet acceptabel. Waarom start de minister een nulmeting van de verkeersveiligheid na de snelheidsverhoging op een wegdeel in plaats van ervoor? Ik snap dit gewoon niet. Belangrijker nog, hoeveel slachtoffers extra vindt zij acceptabel?

Tot slot nog twee punten, namelijk luchtkwaliteit en geluid. Over de gevolgen van de snelheidsverhoging voor luchtkwaliteit en geluid zegt de minister samengevat: ik vind alles best als de wettelijke normen maar niet overschreden worden. Dat lijkt mij nogal logisch. Natuurlijk mag je de wet niet overtreden. De vraag is echter hoe je dat bepaalt. Als je zegt te gaan experimenteren, lijkt het mij logisch dat je ook gaat meten hoe luchtkwaliteit en geluid zich ontwikkelen. Immers, anders kun je dat ook wel op voorhand uitrekenen. Zegt de minister mij toe dat luchtkwaliteit en geluid gemeten zullen worden op relevante plekken langs wegdelen waar de snelheid omhooggaat? Hoeveel extra uitstoot voor met name stikstofdioxide vindt zij acceptabel? Bij wie legt de minister de rekening neer als er aanvullende maatregelen langs de weg nodig zijn om aan de normen te blijven voldoen, bij gemeenten of provincies of, waar de rekening thuishoort, bij haar zelf?

Ik heb nog een laatste opmerking. De minister schrijft dat zij voor de looptijd van haar experiment denkt aan een periode van zes maanden tot maar liefst twee jaar. Kan de minister mij uitleggen waarom deze enorme bandbreedte nodig is? Ik weet zeker dat je alle denkbare effecten binnen maximaal een jaar prima kunt meten. Ik ontvang graag een toelichting. Of moet ik het zo interpreteren dat dit een soort truc is om de regels in een experiment met 130 km/u te overtreden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Wij zitten heel snel na het vorige overleg weer bij elkaar naar aanleiding van mijn brief over de experimenten. Ik herhaal wat ik toen ook heb gezegd, namelijk dat ook voor mij geldt dat de experimenten binnen de wettelijke regelgeving en binnen de normen moeten plaatsvinden. Ik blijf daarbij. Ik zal op alle vragen hierover ingaan.

De vorige keer is ook gevraagd naar de nulmeting. Ik heb hierover gezegd: wij starten altijd met een nulmeting. Op verzoek van de Kamer heb ik expliciet in de brief aangegeven dat wij bij alle trajecten van het experiment met een nulmeting starten. Onlangs hebben wij een nulmeting gedaan bij de Afsluitdijk, voorafgaand aan de start van het experiment aldaar. Zo doen wij dit bij elk wegtraject een paar weken voorafgaand aan de start van het experiment. Je kunt immers niet de cijfers van de afgelopen jaren nemen. Die zijn verouderd en niet geschikt als uitgangspunt voor de meting. Die cijfers hebben wij overigens wel, dus die kunnen wij ook vergelijken met de resultaten. Bij de Afsluitdijk hebben wij gemeten wat de gemiddelde gereden snelheid was toen de maximumsnelheid nog 120 km/u was. Deze bedroeg 115 km/u tot 116 km/u. Wij hebben al even snel gekeken wat het effect was van de snelheidsverhoging naar 130 km/u. De gemiddelde snelheid bleek 118 km/u tot 119 km/u te zijn. Het gaat om een maximumsnelheid en niet iedereen rijdt altijd de maximumsnelheid. Misschien is dat ook goed voor het beeld van de commissie: niet iedereen rijdt altijd de maximumsnelheid. Voor de duidelijkheid: alle vormen van verkeer zijn in de meting meegenomen.

Voor mij is van belang dat de nulmeting actueel is vlak voordat je gaat starten met het experiment. Al die nulmetingen worden na afloop van het experiment vergeleken met de nieuwe metingen. Na een halfjaar wil ik de eerste stand opmaken. Aan de hand daarvan kunnen wij heel concreet zien wat de originele situatie was, wat de nieuwe is en wat dit betekent. Dit staat even los van het totale normenplaatje. Er is immers een normenplaatje voor heel Nederland. Er zijn ook normen die tijdgebonden zijn; denk aan 2020. Daar moet Nederland binnen blijven. Wij willen echter ook weten wat een en ander specifiek voor deze wegvakken betekent. Wij hebben gekozen voor wegvakken waarvan wij dachten dat er vrij veel ruimte zat om te kunnen experimenteren, zodat de nieuwe maximumsnelheid na afloop van het experiment er ook permanent ingevoerd kan worden. Er zijn ook wegvakken waarvan ik heb gezegd dat het complexer

zal zijn. Deze ga ik de komende tijd onderzoeken. Misschien blijf je daar niet binnen de geluidsgrens of krijg je problemen met de verkeersveiligheid. Op basis van de experimentgegevens kun je heel goed zien wat er gebeurt als je de snelheidsgrens verandert en welke maatregelen je moet nemen. Je kunt ook besluiten om iets niet te doen.

Straks is er dus voor elke weg een nulmeting. Hierin staat de werkelijk gereden gemiddelde snelheid centraal, alsmede de variatie, dus de ritdynamiek. Ik gebruik deze ook ter voorbereiding op de landelijke uitrol van bijvoorbeeld emissiefactoren, luchtkwaliteit, geluidshinder en klimaat. Dat berekenen wij nu ook al voor de wegen en dat doen wij ook bij de experimenten. Je kunt dan de effecten zien van de verandering van snelheid op geluid, uitstoot en klimaat. Ik ga er straks nog iets specifieker op in. Deze zaken worden gebruikt in modelberekeningen. Dat doen wij bij alle wegen. Ik zeg niet: op die acht wegen wordt veel meer uitgestoten, maar voor het totaal, voor Nederland als geheel kan het nog. Dat zal niet de lijn zijn. Uiteindelijk zullen wij per wegvak bezien wat een en ander betekent. Ten aanzien van de landelijke normen kennen wij overigens verschillende emmertjes voor geluid en voor uitstoot. De huidige gereden snelheid is dus de nulmeting. Normaal gesproken bezien wij alles op wegniveau, maar voor deze experimenten zullen wij zelfs op wegvakniveau kijken naar de veiligheid.

Historische ongevallencijfers vormen voor de verkeersveiligheid onderdeel van de nulmeting. Onze huidige ambitie strekt zich inderdaad uit tot 2020. Deze ambitie is bewust niet per jaar vastgelegd. Zaken kunnen immers fluctueren. Soms zijn er verschillende omstandigheden waardoor ongevallen ontstaan. De ambitie is een afnemende lijn en daaraan houd ik onverkort vast. Ik wil niet alleen de minister van sneller zijn, maar ook van veilig. Wij meten per jaar het aantal ongevallen en het aantal dodelijke slachtoffers op de weg. In april zal de volgende meting plaatsvinden. Wij doen dit op wegniveau, niet op wegvakniveau. Bij de experimenten zullen wij daar wel expliciet naar kijken. Bij deze experimenten wil je immers weten hoeveel ongevallen er in een periode zijn geweest, waar ze zijn geweest en wat de oorzaak was. Dat is immers ook van belang. Gebeurde het ongeluk vlak nadat er 130 km/u gereden kon worden of niet? Bij een ongeval komen altijd meer factoren samen. Wij zullen dit jaarlijks bezien. Bij de experimenten houden wij het expliciet in de gaten. Als je een stijging waarneemt, wil je immers weten waar dat aan ligt. Wij hebben goed gekeken of de wegen geschikt waren. Nederland heeft heel veilige wegen. Wij behoren zelfs tot de top drie van de wereld, werd mij zo-even ingefluisterd. Wij hebben dus wel gekeken of het gaat om triple A-wegen. Op wegen waarvan je weet dat ze gevaarlijker zijn, ga je minder snel een snelheidsverhoging invoeren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister zegt: ik wil niet alleen de minister van sneller zijn, maar ook van veiliger. Ik hoop tenminste dat ze inderdaad «veiliger» zei, en niet «veilig». Wij staan in de top drie als het gaat om veiligheid. Klopt het dan dat het 130 km/u-experiment niet mag leiden tot meer gewonden? Uit onderzoek in Denemarken blijkt immers dat op de 130 km/u-wegen 9% meer gewonden vallen. Ik mag hopen dat het niet de bedoeling van de minister is om het toegenomen aantal gewonden op 130 km/u-wegen elders te compenseren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Rijden met 130 km/u heeft altijd gevolgen, voor geluid, uitstoot en verkeersveiligheid. Ik heb de vorige keer zelf het Deense voorbeeld aangehaald. Ik heb ook aangegeven dat de Denen een kentering bewerkstelligd hebben door maatregelen te nemen die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is niet alleen een kwestie van te hard rijden, maar heeft ook te maken met gedrag. Hoe gedragen partijen zich op de weg? Hoe is de staat van de weg? Hoe zijn de afslagen? Hoe is het langzame verkeer van het snelle

gescheiden? Al die elementen tezamen bepalen of de kans op een ongeval verhoogd wordt. Naarmate je harder rijdt is het effect van een botsing altijd groter. Wij kiezen er met elkaar voor om de snelheid te verhogen. Dat heeft effecten. Mijn ambitie op het gebied van verkeersveiligheid staat onverkort. Ik wil dan ook maatregelen nemen die eventuele negatieve effecten teniet kunnen doen. Datzelfde geldt voor geluid, voor uitstoot en voor de Natura 2000-gebieden. Ik wil niet verzanden in een discussie over de vraag of een ongeval per weg wel of niet de grens is. Dat zou immers een vreselijke discussie zijn. Ik heb verscheidene malen gezegd dat wij veel moeten doen als wij het leed van ongevallen en dodelijke slachtoffers zo veel mogelijk terug willen brengen. Zoals sommige commissieleden hebben opgemerkt, zijn vooral ouderen op de fiets – ik blik alvast vooruit naar april wanneer er weer nieuwe cijfers komen – betrokken bij dodelijke ongevallen. Zij zitten niet op de autosnelweg. Straks kom ik te spreken over de manier waarop wij de verkeersveiligheid willen vergroten. Mijn ambitie op het punt van verkeersveiligheid blijft onverkort staan en men zal daar niet pas in 2020 met mij over kunnen discussiëren. De Kamer zal jaarlijks de trend kunnen zien.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind alles goed en wel. Ik krijg een uitgebreid verhaal, maar geen antwoord. Het verhaal eindigt bij ouderen op fietsen. Ook ouderen moeten veilig kunnen rijden. Zij rijden echter geen 130 km/u. Ik heb een vraag gesteld over 130 km/u in relatie tot verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en lawaai. Accepteert de minister een toename van het aantal verkeersslachtoffers op 130 km/u-trajecten of niet? Dat is de vraag. Dan is vervolgens de vraag hoe wij bij de evaluatie van het experiment met 130 km/u met dit gegeven omgaan. De minister zegt immers: rijden met 130 km/u heeft effecten. Dan moeten wij dit effect dus elders gaan compenseren omdat de minister niet wil dat het totale aantal verkeersslachtoffers toeneemt. Ik zou het aantal liever omlaag willen hebben. Aan die 130 km/u kleef wel een risico en de vraag is hoe de minister daarmee omgaat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind dit geen prettige discussie. Het wordt gebracht alsof een individueel geval uiteindelijk bepalend zal zijn. Ik heb altijd gezegd dat het effecten heeft als je de snelheid verandert, op al die elementen die ik noemde. Ik wil blijven binnen de wettelijke normen en grenzen. Ik wil ook blijven binnen de ambities die wij hebben. Ik heb het voorbeeld gegeven van Denemarken, waar men in eerste instantie gevolgen zag. Vervolgens is men gaan handhaven en zijn de gevolgen weer gekeerd. Ik wil hierop vooruitlopen door bij voorbaat onder andere trajectcontroles in de markt te zetten. Voor het experiment hebben wij gekozen voor de veiligste wegen. Wij verwachten dat zich daar geen problemen zullen voordoen. Je weet het echter gewoon niet en dus moet je gaan meten. Een experiment houdt je niet voor niets, je weet nog niet wat eruit komt. Mijn ambitie blijft echter onverkort staan. Ik kan het linksom of rechtsom zeggen, maar ik wil het niet op individueel wegniveau doen, ook niet op basis van individuen. Ik wil heldere en inzichtelijke analyses. Als sprake is van een verhoging van het aantal ongevallen, moet ik eerst analyseren waar dat aan ligt en vervolgens maatregelen treffen. Als ik geen maatregelen kan treffen, moet ik er gewoon van afzien.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik kan mij voorstellen dat de minister dit een uiterst onaangename discussie vindt; dat vind ik ook. Zij heeft deze discussie wel mede gestart door met dit voorstel te komen. Waarover kunnen wij het debat voeren met de minister? Stel dat deze maatregel een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid. De minister kan dit alleen maar meten op basis van de effecten op individuele trajecten. Ik snap best dat een enkel incident niet maatgevend kan zijn. Tegelijkertijd is het echter

unfair om de verkeersveiligheid uitsluitend af te meten aan landelijke cijfers. Wij willen zien hoe de effecten van de snelheidsverhoging op de individuele wegtrajecten gemeten kunnen worden om te zien of het beleid bepaalde consequenties heeft. De Kamer en de samenleving hebben er recht op om dit te weten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U verwoordt het precies zoals ik het had willen zeggen. Wij kunnen dit op individueel wegniveau zien. Wij analyseren deze gegevens en nemen ze mee bij de vaststelling of de experimenten geslaagd zijn of gestopt moeten worden. Ik wil echter niet op basis van een individueel geval discussie voeren; dat probeerde ik te zeggen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voor de duidelijkheid: eventuele negatieve gevolgen kunnen dus niet verdisconteerd worden in de landelijke cijfers?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij beginnen met een nulmeting en leggen deze naast de eindmeting. Op basis daarvan hebben wij een discussie over de vraag of wij een en ander acceptabel vinden of niet. Ik ga niet zeggen: er heeft een grote verhoging plaatsgevonden op de acht experimenttrajecten, maar landelijk is sprake van een daling, waardoor er geen probleem is. Er vinden nu al ongevallen op de weg plaats. Ik kan niet op basis van één ongeval zeggen: dat is daaraan te wijten, dus doen wij het niet.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister is hierover best helder, en dat is goed. Pas als de eerste metingen komen, moeten wij discussie voeren over de conclusies die wij uit deze metingen trekken. Het gaat D66 om de eerlijkheid van dit kabinet. Pas als blijkt dat de verkeersonveiligheid is toegenomen, krijgen wij de discussie over de vraag of wij dat erg vinden of dat wij zaken tegen elkaar moeten afwegen. Ik ben blij dat de minister eindelijk de duidelijkheid biedt die wij al zo lang willen. Ik hoop dat wij dit in de toekomst vasthouden. Het gaat alleen maar om duidelijkheid over het te voeren beleid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben blij met de nieuwe steun.

Er is gevraagd naar het buiten werking stellen van normen bij een experiment. Dat is het gevolg van het experimenteerartikel in het BABW. Dit betreft een AMvB uit 2007, die is voorgehangen bij de Kamer. Hierbij is aangegeven: wij willen af en toe kunnen experimenteren, wij willen andere activiteiten kunnen doen op een weg. Op dat moment worden de bestaande normen buiten werking gesteld. Dit is dus in de Kamer vastgesteld. Wij hebben een nulmeting en een eindmeting. Het is mogelijk dat je met het experiment over een wettelijke grens heen gaat. Dan is de conclusie dat je daarmee iets moet doen. Je moet bijvoorbeeld handhaven of mitigeren.

Het experiment heeft een beperkte looptijd. Mevrouw Van Gent vroeg waarom het experiment twee jaar duurt. Ik wil het experiment het liefst zo kort mogelijk houden. Na een halfjaar zal ik met de eerste resultaten komen. Voor goed wetenschappelijk onderzoek heb je soms echter wat meer tijd nodig. Het kan zijn dat je bepaalde elementen langer moet laten draaien. Ik noem bijvoorbeeld de grenswaarde voor stikstof.

Dan kom ik bij Natura 2000. Ook hierover is een normvraag gesteld. Voor alle trajecten zijn de effecten op de natuur onderzocht. Ik heb dit in nauw overleg met het ministerie van EL&I gedaan. Ik heb gezegd: ik ga niet beginnen waar problemen zijn. De trajecten voor het experiment zijn zo gekozen dat wij geen effecten verwachten. Het ministerie van EL&I heeft hieraan zijn goedkeuring gegeven. Dat ministerie staat natuurlijk aan de

lat als wij problemen veroorzaken waarvoor wij ons in Europa moeten verantwoorden.

Mevrouw Van Gent vroeg specifiek naar de CO₂-emissies. Het verhogen van de snelheid op de Nederlandse snelwegen werkt door in de CO₂-emissies. Harder rijden betekent een hoger brandstofverbruik en extra uitstoot van CO₂. De omvang van het effect is echter nog niet in te schatten. Uiteindelijk is een en ander afhankelijk van het totale snelheden-beleid. Mevrouw Van Gent vroeg hoeveel brandstof wij meer gaan gebruiken. Dat hangt af van de vraag in hoeverre mensen daadwerkelijk de maximumsnelheid gaan rijden of maar iets sneller. Dat soort gegevens kun je heel goed uit een experiment halen. Wat de extra CO₂-uitstoot betreft ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is mijn vraag niet. Ik vraag niet hoeveel het is, maar hoeveel brandstof extra acceptabel is. Hoeveel extra CO₂-uitstoot acht de minister acceptabel? Dat soort gegevens wil ik. Zo heb ik een hele trits genoemd. De minister zegt steeds: dat zijn wij aan het onderzoeken. Het gaat mij ook om de «nulmeting» van de minister zelf. Wat vindt zij acceptabel, wanneer valt een experiment tegen en wanneer mee?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben hierover steeds helder geweest. In de brief schrijf ik dat wij een en ander doen binnen de afgesproken normen. Er is een CO₂-doelstelling van 20%. Deze is doorvertaald naar eisen voor de sector verkeer en vervoer en andere sectoren. Wij hebben dus een norm waaraan wij op wegniveau moeten voldoen. Ik moet mij daar gewoon aan houden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is mij zo vaag. Dit experiment levert extra CO₂-uitstoot op vanwege extra brandstofgebruik. De vraag is hoe je een en ander gaat bepalen. De minister zegt: ik wil de norm op wegniveau handhaven. Dat betekent dat de norm niet omhoog moet. Of gaat de minister dit weer elders compenseren? Dat zijn vragen die je vooraf moet formuleren om achteraf het experiment te kunnen evalueren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een norm op wegniveau betekent in de huidige situatie niet dat deze helemaal is opgevuld. Wij hebben normen in gebieden. Op sommige plekken zitten wij tegen de grens aan. Op andere plekken zitten wij onder de grens. Wij moeten in zijn totaliteit binnen de normen blijven. Wij moeten ervoor zorgen dat de uitstoot binnen de acceptabele grens blijft. Uitstoot is als een emmertje. Wil je het emmertje voor het experiment met 130 km/u helemaal vullen? Of zeg je: ik wil meer auto's op de weg? De groei van de automobiliteit wil ik ook faciliteren. Of zijn er nog andere dingen waarvoor je je CO₂-ruimte nodig denkt te hebben? De uitdaging van het ministerie is hoe wij ervoor zorgen dat wij binnen de landelijke norm blijven en daarbij enige speelruimte houden, bijvoorbeeld voor de groei van automobiliteit.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vind dat emmertje heel beeldend, maar het stroomt eigenlijk al over als het om personenvervoer gaat. Is dat niet het probleem? Ik ben het met de minister eens dat zij een verstandige afweging moet maken. Ik zou dan zeggen: laten wij liever kiezen voor doorstroom op de weg – hiermee maak je meer mobiliteit mogelijk – in plaats van harder rijden. Hoe zit het met dit overstromende emmertje? Personenvervoer is immers al een «bleeder» als het gaat om het halen van de CO₂-doelstelling.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het emmertje stroomt niet over. Wij kunnen een en ander binnen de kaders doen. Laatst hebben wij het NSL-programma behandeld met een deel van de commis-

sieleden. Wij hebben toen laten zien hoe de sector verkeer en vervoer scoort op fijnstof, op NO_x en CO₂. Wij blijven binnen de kaders, voor een groot deel ook omdat de sector steeds schoner wordt om allerlei redenen. Soms heeft dat te maken met het soort asfalt, soms met de invoer van steeds schonere auto's. Straks zal dit ook gebeuren met Euro 6-vrachtwagens en -auto's. Aan de ene kant blijven wij dus gewoon binnen de grenzen en aan de andere kant proberen wij de ruimte in het emmertje groter te maken door te investeren in schoner en milieuvriendelijker. Ik kan nog steeds keuzes maken binnen de ruimte die wij hebben.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het feit dat het beter gaat, wordt mede veroorzaakt door de bewuste invoering van een maximumsnelheid van 80 km/u op een aantal plekken. Deze maatregel is destijds niet zozeer om verkeersveiligheidsredenen en zelfs niet om doorstroomredenen – met 80 km/u heb je nu eenmaal de beste doorstroom op de weg – maar vanwege klimaatredenen ingevoerd. Is de minister eigenlijk niet bezig om letterlijk via een omweg deze voordelen onderuit te halen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op vijf plekken in het land geldt die 80 km/u-zone. Het is interessant dat in het rapport dat ik met mijn vorige brief heb meegestuurd, staat dat het op de A12 bij Voorburg een averechts effect heeft gehad. Voor Rotterdam geldt hetzelfde. Door de maximumsnelheid van 80 km/u kwam er meer opstopping, met meer files en meer uitstoot als gevolg. Dat is niet overal zo. Uit hetzelfde rapport blijkt dat op andere trajecten snelheidsverlaging tot een betere doorstroom heeft geleid. Je ziet dan ook dat de materie helemaal niet zo simpel is en dat het belangrijk is om op wegniveau te kijken wat wel en wat niet werkt. Op sommige plekken heeft het experiment met snelheidsverlaging een positief effect gehad en op andere een negatief. Dat is de reden dat ik nu rond al die 80 km/u-zones en 100 km/u-zones zie wat werkt. Er is niet één manier die als enige goed is.

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb een vraag over de 80 km/u-zones. Iedereen weet dat de PVV staat voor het afschaffen van deze zones. Ze zijn vele Nederlanders een doorn in het oog. De minister geeft aan dat ook bij Den Haag de 80 km/u-zones een averechts effect hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Bij Rotterdam.

De heer **De Jong** (PVV): Ze hebben overal een averechts effect. Is de minister het met ons eens dat deze zones zo snel mogelijk afgeschaft moeten worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik net gezegd dat dit niet eenduidig is. Ik zie voor al die trajecten wat verstandig is. Als sprake is van een averechts effect, moet je het afschaffen. Op sommige plekken werkt het voordelig om de snelheid te verlagen. Daar leidt het tot betere doorstroom. Het is dus gebiedsafhanke-lijk. Ik heb tijdens het vorige debat al aan de Kamer toegezegd dat ik een en ander zo snel mogelijk uitzoek en de Kamer hierover bericht.

De **voorzitter**: Ik heb nog vier belangrijke thema's staan die aan de orde moeten komen: de flitsmarges, de uitspraken van de heer Spee, de kosten van gevolgeffecten zoals geluidswallen en de kosten van onderzoeks- en adviesbureaus.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begin met de verkeersveiligheid. Mijn excuses dat de Kamer twee brieven heeft ontvangen, zeker in dit dossier waarin al eens een brief is uitgelekt. Meestal komen dergelijke problemen in drieën, dus ik geef alvast een

winstwaarschuwing. Ik heb de vorige keer eerlijk gezegd dat het ging om een uitgelekte brief. Nu ging het om een fout in de systemen, er zit geen enkele complottheorie achter.

De heer **Verhoeven** (D66): Niemand heeft iets gezegd over een complottheorie. De brief is verstuurd via Parlis. Ik wil weten waarom er drie dagen overheen gegaan zijn voordat de aangepaste brief verscheen waar de aftopping van de meetmarge er ineens uit was. Is de minister teruggefloten door haar collega van het ministerie van Veiligheid en Justitie? Heeft hij gezegd: dit is een trucje dat je niet zomaar kunt doen? Dat zou toch wijzen op haastwerk. Of heeft een ambtenaar op een verkeerde knop gedrukt en heeft men op het ministerie drie dagen later opgemerkt dat de goede brief verstuurd moest worden? Ik wil een eerlijk en open antwoord op mijn vraag over de besluitvorming.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is de laatste versie; iemand heeft op de verkeerde knop gedrukt. Overigens ben ik daarvoor verantwoordelijk, want ik zal nooit een ambtenaar ergens de schuld van geven. De elektronische brief die wij gestuurd hebben is de goede. Er wordt ook altijd nog een brief op papier uitgedeeld. Dat was de verkeerde brief. Nu deze brief op tafel ligt, kan ik niet anders dan vertellen wat daarvan de achtergrond is. Ik heb ook helemaal niet de behoefte om daar geheimzinnig over te doen. Wij waren op ambtelijk niveau nog in gesprek over aanpassing van de ondergrens naar aanleiding van de vraag van de heer De Rouwe tijdens het algemeen overleg twee weken daarvoor. Dat gesprek was nog niet afgerond. Er gaan dan heel veel ambtelijke concepten heen en weer. Aangezien wij nog aan het fuseren zijn en met twee systemen in één organisatie werken, is het niet goed gegaan. Mijn collega van Veiligheid en Justitie heb ik gesproken. Hij zegt: het is interessant dat u denkt over de ondergrens, maar u kunt deze niet zomaar aanpassen. Daar komt heel wat bij kijken. Het OM en de Hoge Raad hebben ooit uitspraken gedaan over deze marges. Wij zullen daarover eerst een discussie moeten hebben. Als je dit wilt realiseren voor de maximumsnelheid van 130 km/u, moet je dat ook doen voor de andere snelheden, want anders wordt het onduidelijk voor de burger. Dat heeft ertoe geleid dat in de goede brief die wij gestuurd hebben, staat dat wij nog in overleg zijn er nog niet uit zijn. Ik heb mijn collega gezegd dat wij er wel voor mei uit moeten zijn als wij een AO hebben over verkeersveiligheid. Hadden wij al eerder duidelijkheid moeten hebben? Nee. Toen de discussie opkwam, ben ik er zo snel mogelijk mee aan de slag gegaan. Als je dit wilt realiseren, moet je ook de Wet Mulder aanpassen. Dat kun je pas in het nieuwe jaar doen. Als wij andere marges willen hanteren, moeten wij eerst zien wat technisch mogelijk is. Daarnaast moeten wij bezien wat de rechter nog een wenselijke marge vindt om geen arbitraire discussies in de rechtszaal te krijgen. Wil je die zo veel mogelijk beperken, dan zul je de wet moeten veranderen.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben blij te horen dat wij in mei definitieve duidelijkheid krijgen. Was het niet beter geweest om deze zaken, die een paar maanden juridisch onderzoekwerk vragen, van tevoren uit te zoeken? Omdat wij om een brief hebben gevraagd, hebben wij blootgelegd dat er ambtelijk nog allerlei gedoe is, terwijl wij al wel lekker gaan scheuren op de Afsluitdijk. Dat is niet de goede volgorde. Ik wil van de minister horen of het niet verstandiger geweest was om dit soort dingen eerst goed en grondig uit te zoeken en dan pas te zeggen: hier hangen wij de 130 km/u-borden op. Was dat niet wijzer geweest?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil u erop wijzen dat ik met acht experimenten bezig ben. Ik ben niet bezig met een landelijke invoer van een maximumsnelheid van 130 km/u. Pas na de

experimenteerfase wil ik aangeven hoe ik dat wil realiseren. Aanpassen van de totale wettelijke grenzen voor het hele land voor acht experimenten kan niet de bedoeling zijn. Pas als wij besluiten tot uitrol moet zicht zijn op de vraag wat het totaalprogramma wordt, inclusief mitigerende maatregelen, enzovoort. Hetzelfde geldt voor de vraag naar de kosten van bijvoorbeeld geluidswallen. Naar aanleiding van je experiment kom je erachter of er werkelijk veel meer geluid wordt geproduceerd en of dit extra geluidswallen betekent. Dat is een keuze die je na het experiment maakt. Dit is een experimentfase, dit is nog niet de fase waarin je het landelijke systeem als geheel aanpast. Had ik dit al eerder kunnen uitzoeken? Ik had dat ongetwijfeld kunnen doen. Eigenlijk heb ik pas na de discussie van twee weken geleden gezegd: laten wij naar de ondergrens gaan kijken. Wij keken al naar versteviging van de handhaving, samen met het ministerie van Veiligheid en Justitie. Zo keken wij al naar de mogelijkheid van meer trajectcontroles. Ik had dit misschien zelf eerder kunnen bedenken, maar dat is niet het geval geweest. Het is echter niet noodzakelijk voor de experimenten. Ik denk dat het goed is om dat onderscheid duidelijk te maken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ga niet flauw doen over de brieven. Ik wil echter wel weten hoe de minister hier zelf in staat. Deelt de minister onze opvatting dat wij, als het kan, gaan handhaven op 135 km/u? Het antwoord is nu: wij onderzoeken het. Ik wil weten wat het standpunt is als het kan. Hoe zit het de komende maanden? Ik weet wat de huidige wensen zijn; als wij kunnen veranderen, moeten wij dat doen. Ik hoor de minister echter ook zeggen: wij zitten in een experimenteerfase. Ik krijg daardoor een beetje de indruk dat wij nu maar niet te veel gaan doen aan handhaving. Onze stelling zou zijn dat wij nu wel degelijk handhaven, ondanks het feit dat er een politieke discussie is over de ondergrens die naar beneden moet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Natuurlijk gaan wij gewoon handhaven bij de experimenten, maar wel met de middelen en de mogelijkheden die wij nu hebben. Wil je landelijk nieuwe grenzen vastleggen, dan moet je de Wet Mulder aanpassen en dat kan pas later. Wat is mijn standpunt? In principe spreekt de regering met één mond. Ik kan pas iets zeggen nadat ik met de minister van Veiligheid en Justitie gesproken heb. Ik moet ook de stukken van het OM en de Hoge Raad bekijken. Als je dit soort dingen gaat doen, moet je ze wel overal gaan doen. Je moet niet voor iedere snelheid een verschillend systeem hebben. Het moet voor mensen volstrekt helder zijn waar ze aan toe zijn. Ik denk wel dat er altijd marges zullen zijn. Volgens mij kun je daar niet vanaf. Ik ben in ieder geval niet voor een systeem waarbij je op het bord «127» gaat zetten om vervolgens bij de marge 130 km/u uit te komen. Wat mij betreft is het een kwestie van strikt handhaven op de maximale snelheid, maar dan wel overal, zodat het verschil tussen 120 km/u en 130 km/u ook echt 10 km/u is. Wij moeten niet voor de ene snelheid een andere marge toestaan dan voor de andere. Over wat kan en mag ben ik nog in overleg, daar wil ik nog geen uitspraak over doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb liever nu duidelijkheid. Ik denk dat het goed is om die te krijgen. De minister zegt: geef mij de tijd tot mei. Ik vind dat niet onredelijk. Ik wil wel een kanttekening maken. 3% van 130 is iets anders dan 3% van 30. Ik betwist de opvatting dat wij dan wel één lijn moeten trekken, maar dat debat komt nog. Ik wil dat overigens niet op voorhand uitsluiten. Echter, het signaal van de overheid moet wel zijn dat regels gehandhaafd worden. Dan mogen daar geen onnodige marges in zitten die tien jaar geleden misschien wel valide waren omdat je grotere marges nodig had vanwege de jurisprudentie. Ik wil een klemmend beroep op de minister doen om duidelijk te zijn: niet gedogen, geen

marges hanteren die niet nodig zijn. Als wij in het kader van de Wet Mulder, de jurisprudentie of de Hoge Raad een marge van een paar procent moeten hanteren, kunnen wij daar niet omheen. Ik wil er echter geen kilometers bovenop hebben. Ik vraag de minister om hier serieus naar te kijken. Wat dat betreft vond ik de conceptbrief die niet uit had mogen gaan heel goed.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil ook geen marges die helemaal niet nodig zijn. De marges die ooit zijn opgenomen, hadden een technische reden. Ik ben zo terughoudend omdat ik eerst wil zien wat hierover is vastgelegd.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp die terughoudendheid niet. Wij hebben een aantal marges. Deze zijn door de rechter en het Openbaar Ministerie voorgeschreven omdat anders niet met zekerheid kan worden vastgesteld of de snelheid die door de apparatuur getoond wordt, ook de werkelijk gereden snelheid is. De vraag is als volgt. Stel dat de apparatuur nauwkeuriger kan meten. Dan kunnen wij de marges toch gewoon verlagen? Dat kan de minister toch gewoon toezeggen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zo verstond ik de vraag niet. De discussie ging over de vraag of het helemaal omlaag moet. Ik denk dat er altijd wel marges zullen zijn. Ik kan er niet zo veel over zeggen. Laten het OM en de Hoge Raad eerst maar een uitspraak doen. Ik heb gezegd dat wij onnodige marges natuurlijk moeten weghalen. Wij hebben met elkaar een grens afgesproken. Ik heb de vorige keer gezegd dat mensen meer vrijheid krijgen. Autorijden voelt als een soort vrijheid met de snelheid die daarbij hoort. Mensen moeten echter ook verantwoordelijkheid dragen. Als zij de regels overtreden, moeten zij hierop ook aangesproken worden. Marges zijn er niet – misschien is dit een duidelijker antwoord op de vraag van de heer De Rouwe – om mensen meer ruimte te geven. De marges dienen alleen voor de technische houdbaarheid. Als ze naar beneden kunnen, vind ik dat verstandig.

De heer **Bashir** (SP): Hoe gaat de minister dit bezien? Een en ander is afhankelijk van de apparatuur. Stel dat er apparatuur is die beter kan meten. Kunnen wij dan zo snel mogelijk op deze apparatuur overstappen, opdat wij lagere foutmarges kunnen hanteren en de mensen kunnen pakken die de wet overtreden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Veiligheid en Justitie is bezig met het vervangen van een heleboel flitspalen. Ik ga echter geen vervanging toezeggen van het flitspalenpark van dat ministerie, behalve als u kunt zorgen voor een budgettaire ondersteuning. Het is van belang om te kijken wat de nieuwe modellen kunnen en hoe afspraken gemaakt kunnen worden die stand houden bij de rechter. Dat is volgens mij het belangrijkste.

De heer **De Jong** (PVV): Die marges zijn er, en terecht volgens de PVV. Ik wil de minister vragen of zij in haar overweging om nog eens naar die marges te kijken, ook het feit wil meenemen dat in de 130 km/u-zones op dit moment 118 km/u uur gereden wordt. De minister gaf dit zelf aan. De PVV-fractie vindt het niet nodig om klauwen vol geld uit te geven om de marge aan te passen. Wil de minister toezeggen dat zij ook naar die 118 km/u kijkt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kijk alleen naar degene die de wet overtreedt. Als je harder rijdt dan 130, word je aangepakt. Er zit alleen wel een marge in omdat de Hoge Raad en het OM ooit bepaald hebben dat het anders niet stand houdt voor de rechter. Dan

krijg je een discussie of het 129, 131 of 130 was. Dat mensen op 130 km/u-wegen gemiddeld 118 km/u rijden, is voor de handhaving niet relevant. Wel als ze gemiddeld 40 km/u zouden rijden, want dat zou ook een groot gevaar zijn. Ik snap de vraag niet helemaal.

De heer **De Jong** (PVV): Mij gaat het erom dat de automobilist een stuk verstandiger lijkt te zijn dan vele partijen willen doen geloven. Als nu al duidelijk is dat op deze trajecten de gemiddelde snelheid 118 km/u is, dan ligt deze ver onder die 130. Dat bepalen de mensen zelf. De wettelijke marge ligt er. Ik vraag de minister niet om de wet te omzeilen of wat dan ook. Ik vraag alleen of het überhaupt nodig is om naar die marge te kijken als je ziet dat de automobilist zelf verstandig genoeg is om op de snelheden te letten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zoals ik al eerder zei, is het voor deze commissie van belang om te zien dat de gemiddelde snelheden heel anders zijn dan de maximumsnelheden. Aan de andere kant neem ik wel de roep mee van een groot deel van de commissie om streng te zijn bij het bepalen van de grens. Naar aanleiding van de experimenten zullen wij zien of verhoging van de grens leidt tot meer overtredingen. Ik proef dat er een meerderheid is om de marges naar beneden te brengen.

De **voorzitter**: De minister vervolgt haar betoog en rondt langzamerhand af.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer De Rouwe vroeg naar de langere remweg. Dat is inderdaad een probleem. Hoe harder je rijdt, hoe langer de remweg, maar ook hoe groter de gevolgen als je daadwerkelijk een botsing maakt. Wat dat betreft zegt de heer Koos Spee geen dingen die niet kloppen. De risico's worden inderdaad groter. Hij is overigens geen adviseur van het ministerie van I&M, zoals in de krant stond, maar wel van het ministerie van Veiligheid en Justitie. Het verbaast mij wel dat de heer Spee dit via de media doet en niet direct als adviseur van de minister. Maar dat is iets tussen de minister van Veiligheid en Justitie en de heer Spee. Het gaat om de vraag waar je 130 km/u gaat rijden. Welke trajecten kies je daarvoor uit? Als je ziet dat er gevaren zijn, wat ga je daar dan aan doen? Dit doet mij enigszins denken aan de discussie die wij hadden toen in het regeerakkoord was opgenomen dat wij 130 km/u gingen rijden. Iedereen zei toen: als je dat in heel Nederland gaat doen, krijg je veel meer ongevallen. Het feit dat de remweg langer is, klopt. Ik denk dat het belangrijk is om in het beboringsplan van het experiment behalve de borden die de maximumsnelheid aangeven, ook andere borden te plaatsen die aandacht vragen voor het feit dat de remweg langer is, opdat mensen zich hier beter van bewust zijn. Ook tijdens bijvoorbeeld de rijopleiding moet informatie over de effecten van een hogere snelheid beschikbaar zijn.

De **voorzitter**: Er is nog gevraagd naar de kosten van de gevolgeffecten en de kosten van de onderzoeks- en adviesbureaus.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: En de heer De Jong heeft nog gevraagd naar al die regels. Er komt inderdaad veel bij kijken. Als je 130 km/u wilt toestaan, kun je niet eenvoudigweg het bord met «120» vervangen door een bord met «130». Over alle bestaande wegen zijn immers besluiten genomen. Hierin is vastgelegd hoe hard er gereden mag worden. Ook is uitgerekend wat dit betekent voor de uitstoot en dergelijke. Als je de maximumsnelheid wilt veranderen, moet je dat ook allemaal veranderen. Bij het permanent maken van de Crisis- en herstelwet en de aanpassing van het omgevingsrecht wil ik op heel veel

punten de wet- en regelgeving vereenvoudigen. Er mogen geen dubbele procedures in zitten en de verschillende inspraakmomenten moeten op elkaar afgestemd zijn. Daarmee zal ik hard aan de slag gaan. Voor dit traject geldt dat wij te maken hebben met bestaande regelgeving. Dan kom ik bij de kosten van het experiment met 130 km/u. Deze bedragen ongeveer een miljoen, zoals ik de vorige keer ook heb aangegeven. Het gaat dan om bebording, aanpassing en om het onderzoek zelf. Naar aanleiding van het experiment krijg je natuurlijk de discussie of er een geluidswal nodig is, of een afslag aangepast moet worden in het kader van de verkeersveiligheid of dat er andere maatregelen nodig zijn. Op basis daarvan kijk je naar de wijze van uitrol. Wat ga je doen om eventuele overschrijdingen te mitigeren? Vervolgens krijg je een discussie over de kosten en de baten: vind je het de moeite waard? Ik zal zorgen voor ruimte op mijn begroting. Vervolgens krijgen wij een discussie met de Kamer. Ik hoor weleens de discussie over «die paar seconden». Files kosten ons 2,3 mld. per jaar. Die zijn hiermee niet opgelost, maar wel voor een deel. Als je denkt aan alle secondes en minuten die je bespaart bij een gemiddelde ritlengte van 15 à 20 km/u, dan komt dat neer op ongeveer 3,5 miljard hoofdwegennetritten per jaar. Dat aantal maal die paar minuten is toch wel weer heel aantrekkelijk voor onze economie. Wij proberen altijd de inzet van adviesbureaus zo veel mogelijk te beperken. Er zijn elementen waar je zelf minder verstand van hebt of die je onafhankelijk moet laten uitvoeren. Die zetten wij uit. Verder proberen wij zo veel mogelijk zelf te doen. Wat het project Anders betalen voor mobiliteit betreft, merk ik het volgende op. Weliswaar staat dit niet op de agenda, maar het is wel aan de orde gesteld. Er is de afgelopen jaren veel geld uitgegeven voor advies om uit te zoeken hoe dat allemaal zou moeten. Het is natuurlijk ook heel complex om heel Nederland te gaan beprijzen. Is het dan niet zonde dat dit project is stopgezet? Als het was doorgegaan, had het ons nog veel meer geld gekost, denk ik. Uiteindelijk is het goed dat de stop eruit getrokken is. Het geeft echter wel aan dat wij moeten opletten met wat wij uitgeven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb wel een antwoord gekregen op mijn vraag over het meten van de veiligheid, maar naar mijn idee niet op mijn vraag over luchtkwaliteit en lawaai. De minister zegt dat de CO₂-uitstoot binnen de marges blijft. Daarbij is wel uitgegaan van bijvoorbeeld de introductie van kilometerheffing. Hierop zijn geen aanpassingen geweest. Ik wil graag cijfers.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de discussie over het programma Luchtkwaliteit heb ik gemeld dat wij, ook nu er geen beprijzing komt, nog steeds binnen de marges denken te blijven door een aantal andere maatregelen. Voor geluid en lucht heb ik zo-even gewezen op modelberekeningen. Volgens mij heb ik hierop antwoord gegeven.

De **voorzitter**: Er is geen tijd voor een tweede termijn.

De volgende twee toezeggingen zijn gedaan. De minister zegt ten eerste toe dat zij in de evaluatie van de experimenten met verhoging van de maximumsnelheid de waarden van de nulmeting op het niveau van het wegvlak zal betrekken om te komen tot een deugdelijke vergelijking. Ten tweede zegt de minister toe dat de Kamer tijdig, voor het algemeen overleg over verkeersveiligheid op 18 mei aanstaande, geïnformeerd wordt over de uitkomsten van het juridisch-technisch onderzoek naar de flitsmarges die gelden bij de verhoging van de maximumsnelheid, en de relatie met de Wet Mulder.

Ik kijk even of er behoefte is aan een VAO.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Zeker.

De **voorzitter**: Dan gaan wij dat VAO aanmelden.
Ik dank de minister, haar ambtenaren en de overige aanwezigen voor hun
komst.