

Vergaderjaar 2010–2011

32 646

Maximumsnelheden hoofdwegennet

Nr. 12

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 27 juni 2011

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ hebben de fracties van de VVD, de PvdA, de SP, GroenLinks en ChristenUnie behoefte om enkele vragen en opmerkingen aan de minister van Infrastructuur en Milieu voor te leggen over het ontwerpbesluit tot wijziging van het RVV 1990 in verband met de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 km per uur en tot wijziging van het BABW in verband met enkele redactionele aanpassingen aan bepalingen inzake experimenten met een variabele maximumsnelheid (kamersuk 32 646, nr. 11). De minister heeft de vragen en opmerkingen beantwoord bij brief van 27 juni 2011.

Vragen en opmerkingen en de daarop gegeven antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), Ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE COMMISSIE

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met zeer grote belangstelling kennisgenomen van het genoemde ontwerpbesluit. De leden van de VVD-fractie zijn zeer tevreden over het handelen van de regering. De leden van de VVD-fractie zijn groot voorstander van de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 km/uur. Daarnaast dient de maximumsnelheid op alle andere wegen opnieuw te worden gezien. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat het uitgangspunt moet zijn: harder als het kan, langzamer als het moet om redenen van verkeersveiligheid, milieu, geluid en luchtkwaliteit.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het genoemde ontwerpbesluit.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het genoemde ontwerpbesluit. Dat de minister wil experimenteren met de maximumsnelheid op autosnelwegen is prima. De techniek heeft niet stilgestaan. Er is de afgelopen decennia veel verbeterd aan veiligheid en milieu in de automobielsector. De leden van de SP-fractie vinden het wel van belang dat bij het experimenteren goed wordt gekeken waar die verhoging van de maximumsnelheid, uit oogpunt van veiligheid en milieu, ook echt kan. De pret van met een snelheid van 130 km/uur rijden en het gevoel daarmee ook daadwerkelijk substantieel veel sneller ergens te zijn mag de veiligheid en volksgezondheid niet onevenredig aantasten. Vandaar dat de leden van de SP-fractie nog enkele vragen en opmerkingen over het ontwerpbesluit hebben.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben met onbegrip en afkeuring kennisgenomen van het genoemde ontwerpbesluit. Deze leden vinden de onderbouwing dat het besluit is gebaseerd op het regeerakkoord erg mager en blijven zich afvragen welk maatschappelijk probleem nu precies wordt opgelost met het verhogen van de maximumsnelheden, mede in het licht van het feit dat het besluit juist negatieve consequenties heeft voor de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en het brandstofverbruik.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het genoemde ontwerpbesluit.

Timing ontwerpbesluit in relatie tot experimenten

De leden van de SP-fractie constateren dat het voorliggende ontwerpbesluit de maximumsnelheid op autosnelwegen standaard lijkt te verhogen naar 130 km/uur. Dit vooruitlopend op de uitkomsten van de experimenten. Is deze verhoging permanent of is er een termijn aan verbonden, tot na de experimenten, waarna deze verruiming weer vervalt? Zo nee, waarom niet en neemt de minister dan niet al een voorschot op de door haar gewenste uitkomst van de experimenten? Zo ja, hoe is dit dan vastgelegd?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat met deze wijziging vooruit wordt gelopen op de resultaten van de thans lopende experimenten. Waarom wordt hier niet op gewacht?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het vreemd dat de minister zich een experimenteerperiode van twee jaar veroorlooft, maar al eind 2011 denkt te kunnen beslissen op welke wegdelen de maximumsnelheid omhoog kan. Bij eerdere gelegenheden wees de minister er terecht op,

dat pas na minimaal één jaar een zinnige conclusie valt te trekken over de ontwikkelingen rondom luchtkwaliteit. Juist omdat weersomstandigheden sterk van invloed zijn op luchtkwaliteit, heeft een kortere meetperiode geen zin. Licht het in dat verband niet in de rede de uitkomsten van de experimenten af te wachten, alvorens wegvakken te selecteren?

Compenserende maatregelen

De leden van de PvdA-fractie lezen in de wijziging van het RVV dat het, om binnen de wettelijke normen te blijven, op bepaalde wegvakken van de autosnelwegen nodig kan zijn om compenserende maatregelen te nemen. De leden van de PvdA-fractie vragen welke maatregelen het betreft en wat de kosten daarvan zijn. Daarnaast zijn de leden benieuwd uit welk budget deze maatregelen worden gefinancierd. Binnen welk termijn zullen de noodzakelijke compensatiemaatregelen worden afgerond? De genoemde leden willen er zeker van zijn dat, als blijkt dat compenserende maatregelen nodig zijn op een traject, de verhoging van maximumsnelheid op dat traject pas weer is toegestaan nadat de maatregelen zijn genomen.

Snelheidsovertredingen

De leden van de VVD-fractie zijn niet te spreken over de verlaging van de marge bij snelheidsovertredingen voor 130 km/uur. Automobilisten worden dan al bekeurd vanaf een snelheidsovertreding met één km/uur. Met de verlaging van de marge verdwijnt ook de acceptatie van en het draagvlak voor snelheidscontroles. De leden van de VVD-fractie wijzen dit voorstel daarom af. Waarom is de regering van mening dat de marges bij alle andere maximumsnelheden wel redelijk worden gevonden, maar bij een maximumsnelheid van 130 km/uur niet?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat de voorgestelde wijziging betekent voor de grens waarboven het rijbewijs kan worden ingenomen. Volgens genoemde leden geldt momenteel voor snelheidsovertredingen tot veertig km/uur op de snelweg een administratieve boete (Wet Mulder). Voor veertig tot vijftig km/uur te hard rijden geldt een beoordeling door de Officier van Justitie en vanaf een snelheidsovertreding met vijftig km/uur de inname van het rijbewijs. Genoemde leden hebben de indruk dat deze grenzen bij 130 km/uur hetzelfde blijven en dat de grens zelfs nog wat hoger ligt door een hogere marge. Dit zou betekenen dat op bijvoorbeeld de Afsluitdijk een rijbewijs pas wordt ingenomen bij een snelheid van 186 km/uur (namelijk 130 + 50 + marge van 6 km/uur) in plaats van voorheen 175 km/uur (120 + 50 + marge van 5 km/uur). Klopt dit?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen, los van de discussie over de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur, of het wenselijk is dat daarbij tegelijk de Muldergrens en de grens voor inname van het rijbewijs bij snelheidsovertredingen opschuiven. Deze leden geven in overweging de regelgeving op dit punt aan te passen. Een mogelijkheid, die snel in te voeren is, zou zijn om op alle trajecten waarvoor een maximumsnelheid van 130 km/uur geldt de Wet Muldergrens te verlagen van veertig naar dertig km/uur, de grens die ook binnen de bebouwde kom geldt. De Wet Muldergrens van veertig km/uur zou in dit geval alleen nog gelden voor wegen waarvoor een maximumsnelheid van 100 en 120 km/uur geldt. Klopt het dat voor het verlagen van de bovengrens voor inname van het rijbewijs een wetswijziging nodig is?

Verkeersveiligheid

De leden van de PvdA-fractie zijn ervan overtuigd dat toename van de snelheidsverschillen leidt tot een grotere verkeersonveiligheid en tot meer ongevallen. Deze leden vragen hoe de minister de ambitie om de verkeersveiligheid te vergroten kan waarmaken met het voorliggende ontwerpbesluit. De leden van de PvdA-fractie vragen verder of er sprake zal zijn van een uitstralingseffect, wat inhoudt dat mensen die net een stuk 130 km/uur hebben gereden, daarna ook harder op wegen rijden waar een lagere maximumsnelheid geldt. Wordt dit punt ook bij de evaluatie betrokken?

Luchtkwaliteit en geluidshinder

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de CO₂-uitstoot van voertuigen hoger is bij een snelheid van 130 km/uur dan bij een snelheid van 120 km/uur. Deze leden vragen hoe deze extra CO₂-uitstoot wordt gecompenseerd. Van de maatregelen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) wordt slechts een beperkt aantal uitgevoerd. Het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu meldde eerder dat slechts één procent van de maatregelen was uitgevoerd. Deze leden vragen wat de stand van zaken is van de uitvoering hiervan. Welke reductie van fijnstofconcentraties wordt er gerealiseerd met het NSL? Hoeveel extra fijnstof levert de maatregel tot verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur op?

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister voorts of zij het met hen eens is dat er bij hogere snelheden meer geluidshinder optreedt en dat er meer uitstoot van CO₂ en andere luchtverontreinigende stoffen optreedt doordat onder andere katalysatoren wordt uitgeschakeld?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de minister schrijft dat zij de wettelijke normen ten aanzien van broeikasgassen zal respecteren bij haar besluit. De leden van de fractie van GroenLinks vragen hoe zij die uitspraak moeten begrijpen. Voor de sector verkeer gelden weliswaar reductiedoelstellingen, maar deze zijn niet wettelijk verankerd en gelden in ieder geval op cumulatief niveau. Hoe betreft de minister de extra uitstoot door het verhogen van de maximumsnelheden straks bij haar keuzes voor bepaalde trajecten? Is het ook denkbaar dat een bepaald traject afvalt vanwege de extra uitstoot van broeikasgassen?

De leden van de fractie van GroenLinks wijzen voorts op de volgende paradox. Door juist in de nachtelijke uren bepaalde wegvakken in aanmerking te laten komen voor hogere maximumsnelheden, wordt er extra geluidsoverlast veroorzaakt voor omwonenden op het moment van de dag dat deze het zwaarst weegt, namelijk als men wil slapen. Hoe weegt de minister die constatering mee in haar besluit?

Congestie

De leden van de PvdA-fractie willen graag een reactie op de stelling dat de kortere reistijden door de snelheidverhoging tot 130 km/uur op den duur leiden tot meer verkeer en files door toename van het aantal ongevallen en doordat grotere snelheidsverschillen leiden tot een lagere capaciteit van wegen.

Experimenten

Het is voor de leden van de SP-fractie niet meer dan logisch dat de minister de vrijheid krijgt ook tussentijds de experimenten te wijzigen of te staken. Zeker als blijkt dat de experimenten meer schade aan volksgezondheid en verkeersveiligheid opleveren. Op welke wijze wordt de

Tweede Kamer betrokken bij de besluitvorming tot wijziging of staking van de experimenten? Kan de minister aangeven wat voor haar de criteria zijn op basis waarvan zij zal besluiten de experimenten te wijzigen en welke criteria zij hanteert om de experimenten in zijn geheel te staken? Hoeveel meer verkeersongevallen moeten er plaatsvinden en/of hoeveel meer milieuschade moet optreden voor er tot staking van het experiment wordt overgegaan? De leden van de SP-fractie horen graag op welke wijze maatschappelijke organisaties voor milieu en verkeer(sveiligheid) bij de experimenten betrokken zijn en welke stem zij hebben in het besluit tot wijzigen dan wel staken van het experiment.

Kan de wijziging ook een verlenging dan wel uitbreiding van het aantal trajecten van het experiment betekenen? Zo ja, is daar door de minister op voorhand een limiet aan gesteld in tijd en ruimte? Het lijkt de leden van de SP-fractie immers niet verstandig tot in het oneindige te blijven experimenteren. Het zal een keer duidelijk moeten zijn of verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/uur nu werkelijk het verschil maakt ten opzichte van het huidige regime. Wanneer zijn wat betreft de minister de experimenten afgerond?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn niet erg gecharmeerd van de keuze voor het breed gebruik maken van tijdelijke verkeersbesluiten, omdat deze niet open staan voor beroep van burgers. Dat vinden de genoemde leden onterecht, omdat een snelheidsverhoging voor een periode van zelfs twee jaar ingrijpende gevolgen kan hebben voor omwonenden van een snelweg. Bij een dergelijk besluit hoort fatsoenlijke rechtsbescherming, om te voorkomen dat mensen zich ingezet voelen als proefkonijn bij een experiment. Kan de minister indenken dat burgers hun rol bij haar experimenteerregeling als zodanig zien? Kan de minister overigens uitsluiten dat na het aflopen van de maximumperiode voor een tijdelijk verkeersbesluit van de duur van twee jaar, onmiddellijk een nieuw tijdelijk verkeersbesluit volgt?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er nog een uitgebreide analyse zal komen van de effecten van de snelheidsverhoging. Genoemde leden vragen naar de uitgangspunten van deze analyse. Hoe zullen de resultaten worden gemeten? Heeft er ook een nulmeting plaatsgevonden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat waren hiervan de uitkomsten? Wordt bij deze analyse niet alleen gekeken naar de milieueffecten, maar ook naar de effecten voor de verkeersveiligheid? De leden van de ChristenUnie-fractie constateren verder dat er vanuit wordt gegaan dat er binnen de wettelijke normen zal worden gebleven. Deze leden vragen echter in de analyse ook te kijken naar de toekomstige groei ruimte voor de mobiliteit. Deelt de minister de mening dat dit ook de evaluatie een rol dient te spelen, gezien de daaraan gekoppelde investeringen in bijvoorbeeld geluidsbeperkende maatregelen die dan eerder zullen moeten worden genomen? Is de regering bereid in de evaluatie niet alleen te toetsen op de wettelijke normen maar ook inzicht te geven in de resultaten ten opzichte van de situatie dat er geen verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/uur zou zijn ingevoerd?

Tot slot

Hebben de leden van de fractie van GroenLinks goed begrepen dat de minister in dit kader ook een wetswijziging in voorbereiding heeft?

REACTIE VAN DE MINISTER

Timing ontwerpbesluit in relatie tot experiment

De leden van de SP-fractie constateren dat het voorliggende ontwerpbesluit de maximumsnelheid op autosnelwegen standaard lijkt te verhogen naar 130 km/uur. Dit vooruitlopend op de uitkomsten van de experimenten. Is deze verhoging permanent of is er een termijn aan verbonden, tot na de experimenten, waarna deze verruiming weer vervalt? Zo nee, waarom niet en neemt de minister dan niet al een voorschot op de door haar gewenste uitkomst van de experimenten? Zo ja, hoe is dit dan vastgelegd?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat met deze wijziging vooruit wordt gelopen op de resultaten van de thans lopende experimenten. Waarom wordt hier niet op gewacht?

Ik neem de voorbereidingen voor de verhoging van de maximumsnelheid zorgvuldig en voortvarend ter hand. Met het in procedure brengen van het voorliggende ontwerpbesluit, tref ik daarom een wetgevingstechnische voorbereiding voor aanpassing van de maximumsnelheid, parallel aan het experiment en de inhoudelijke onderzoeken naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid. Het ontwerpbesluit loopt daar inhoudelijk niet op vooruit.

In het najaar informeer ik uw Kamer over de uitkomsten van het experiment en de onderzoeken naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op de randvoorwaarden uit het regeerakkoord. Op basis van experiment en onderzoek besluit ik op welke trajecten de snelheid wordt verhoogd en wanneer dit zal gebeuren. Dan pas besluit ik ook op welk moment het besluit tot wijziging van het RVV 1990 in werking kan treden. Het moment van inwerkingtreding wordt vervolgens bij koninklijk besluit geregeld. Op basis van experiment en onderzoek besluit ik eveneens op welke wegen de snelheidsverhoging niet van toepassing zal zijn. Voor die wegen worden een of meerdere verkeersbesluiten voorbereid om de huidige lagere maximumsnelheid te continueren door plaatsing van borden «120». Die verkeersbesluiten zullen op dezelfde datum inwerking moeten treden als de wijziging van het RVV 1990.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het vreemd dat de minister zich een experimenteerperiode van twee jaar veroorlooft, maar al eind 2011 denkt te kunnen beslissen op welke wegdelen de maximumsnelheid omhoog kan. Bij eerdere gelegenheden wees de minister er terecht op, dat pas na minimaal één jaar een zinnige conclusie valt te trekken over de ontwikkelingen rondom luchtkwaliteit. Juist omdat weersomstandigheden sterk van invloed zijn op luchtkwaliteit, heeft een kortere meetperiode geen zin. Ligt het in dat verband niet in de rede de uitkomsten van de experimenten af te wachten, alvorens wegvakken te selecteren?

Het experiment heeft een looptijd van zes maanden tot maximaal twee jaar. Het experiment omvat acht trajecten van in totaal meer dan 300 kilometer autosnelweg (gerekend in één richting), met verschillende vormgeving van het experiment en uiteenlopende wegkenmerken. Ik heb in het AO van 9 maart jl. aangegeven het experiment zo kort mogelijk te willen laten duren en na een half jaar met de resultaten te zullen komen. In het najaar bedraagt de duur van de meetperiode voor de verschillende trajecten tussen de vier en de acht maanden. Alles bijeen genomen levert dit voldoende meetgegevens op voor een zorgvuldige beoordeling van de effecten van de snelheidsverhoging. Zoals eerder aangegeven staan de daadwerkelijke gereden gemiddelde snelheid en de riddynamiek centraal

in het experiment. Op basis daarvan worden emissiefactoren bepaald, die in modellen worden gebruikt om de effecten op het milieu te bepalen. In deze modellen is het effect van de weersomstandigheden verdisconteerd.

Compenserende maatregelen

De leden van de PvdA-fractie lezen in de wijziging van het RVV dat het, om binnen de wettelijke normen te blijven, op bepaalde wegvakken van de autosnelwegen nodig kan zijn om compenserende maatregelen te nemen. De leden van de PvdA-fractie vragen welke maatregelen het betreft en wat de kosten daarvan zijn. Daarnaast zijn de leden benieuwd uit welk budget deze maatregelen worden gefinancierd. Binnen welk termijn zullen de noodzakelijke compensatiemaatregelen worden afgerond? De genoemde leden willen er zeker van zijn dat, als blijkt dat compenserende maatregelen nodig zijn op een traject, de verhoging van maximumsnelheid op dat traject pas weer is toegestaan nadat de maatregelen zijn genomen.

In het najaar informeer ik u over op welke trajecten ik verwacht de maximumsnelheid te kunnen verhogen binnen de wettelijke kaders voor geluidhinder en luchtkwaliteit en de beleidsmatige doelstellingen voor verkeersveiligheid en klimaat. Zoals in mijn brief van 11 februari jl. (Tweede Kamer, 2010–2011, 32 646, nr. 1) aangegeven, is mijn uitgangspunt daarbij de snelheid daar te verhogen waar dit zonder grote investeringen kan.

De huidige praktijk op het vlak van geluidhinder is dat vrijwel altijd eerst maatregelen worden getroffen, voordat een aanpassing aan de weg plaatsvindt, ook al is dit op dit moment onder de Wet geluidhinder niet strikt noodzakelijk. Onder de nieuwe geluidwetgeving SWUNG moet ik permanent aan het geluidproductieplafond voldoen. Indien een gewenste snelheidsverhoging niet binnen het geluidproductieplafond mogelijk is, zal ik derhalve eerst maatregelen moeten treffen of een plafondverhogingprocedure¹ doorlopen alvorens de snelheid omhoog kan.

Voor luchtkwaliteit geldt het volgende. Binnen het NSL dienen maatregelen om te voldoen aan de grenswaarden gerealiseerd te zijn voor het aflopen van de derogatietermijn voor stikstof (NO₂), dus voor 1 januari 2015. Ik zal in elk geval zorgen dat de besluitvorming over eventueel extra maatregelen is afgerond op het moment dat de snelheid op een traject omhoog gaat, zodat omwonenden weten waar ze aan toe zijn.

Snelheidsovertredingen

De leden van de VVD-fractie zijn niet te spreken over de verlaging van de marge bij snelheidsovertredingen voor 130 km/uur. Automobilisten worden dan al bekeurd vanaf een snelheidsovertreding met één km/uur. Met de verlaging van de marge verdwijnt ook de acceptatie van en het draagvlak voor snelheidscontroles. De leden van de VVD-fractie wijzen dit voorstel daarom af. Waarom is de regering van mening dat de marges bij alle andere maximumsnelheden wel redelijk worden gevonden, maar bij een maximumsnelheid van 130 km/uur niet?

In de verzamelbrief verkeersveiligheid d.d. 11 mei jl. (kenmerk IenM/BSK-2011/53873) heeft de Minister van Veiligheid en Justitie aangegeven het afschaffen van de ondergrens voor vervolging voor de maximumsnelheid van 130 km per uur ten behoeve van de verkeersveiligheid verdedigbaar te achten, omdat 130 km per uur de bovengrens vormt van het snelhedengebouw. Met de verhoging van de maximumsnelheid biedt dit kabinet de automobilist meer vrijheid, maar deze verhoging wordt wel gekoppeld aan de verantwoordelijkheid om die maximumsnelheid dan ook na te

¹ Hierbij is de uniforme voorbereidingsprocedure (afd 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. Waarbij voor eenieder de mogelijkheid is zienswijzen in te dienen.

leven. Een meerderheid in Uw kamer heeft het belang benadrukt van kleinere flitsmarges ten behoeve van een harde bovengrens.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat de voorgestelde wijziging betekent voor de grens waarboven het rijbewijs kan worden ingenomen? Volgens genoemde leden geldt momenteel voor snelheids-overtredingen tot veertig km/uur op de snelweg een administratieve boete (Wet Mulder). Voor veertig tot vijftig km/uur te hard rijden geldt een beoordeling door de Officier van Justitie en vanaf een snelheidsovertreding met vijftig km/uur de inname van het rijbewijs. Genoemde leden hebben de indruk dat deze grenzen bij 130 km/uur hetzelfde blijven en dat de grens zelfs nog wat hoger ligt door een hogere marge. Dit zou betekenen dat op bijvoorbeeld de Afsluitdijk een rijbewijs pas wordt ingenomen bij een snelheid van 186 km/uur (namelijk $130 + 50 + \text{marge van } 6 \text{ km/uur}$) in plaats van voorheen 175 km/uur ($120 + 50 + \text{marge van } 5 \text{ km/uur}$). Klopt dit?

De minister van Veiligheid en Justitie geeft aan dat het rijbewijs moet worden ingevorderd wanneer de bestuurder van een motorrijtuig is staande gehouden en er proces-verbaal wordt opgemaakt voor een overschrijding van de maximumsnelheid met 50 km per uur of meer. Het rijbewijs kan ook bij kleinere overschrijdingen worden ingevorderd (en dus niet alleen bij snelheidsovertredingen van 40–50 km per uur), mits door een overtreding de veiligheid op de weg ernstig in gevaar is gebracht. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan de combinatie van een te hoge snelheid met bumperkleven. Door de verhoging van de maximumsnelheid komt de invorderingsgrens inderdaad te liggen op een gemeten snelheid van 186 km per uur. Op wegen waar een maximumsnelheid geldt van 120 km per uur ligt de grens op een gemeten snelheid van 176 km per uur¹.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen, los van de discussie over de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur, of het wenselijk is dat daarbij tegelijk de Muldergrens en de grens voor inname van het rijbewijs bij snelheidsovertredingen opschuiven? Deze leden geven in overweging de regelgeving op dit punt aan te passen. Een mogelijkheid, die snel in te voeren is, zou zijn om op alle trajecten waarvoor een maximumsnelheid van 130 km/uur geldt de Wet Muldergrens te verlagen van veertig naar dertig km/uur, de grens die ook binnen de bebouwde kom geldt. De Wet Muldergrens van veertig km/uur zou in dit geval alleen nog gelden voor wegen waarvoor een maximumsnelheid van 100 en 120 km/uur geldt. Klopt het dat voor het verlagen van de bovengrens voor inname van het rijbewijs een wetswijziging nodig is?

Ja, voor het verlagen van de bovengrens voor inname van het rijbewijs moet de Wegenverkeerswet aangepast worden.

De verlaging van de Muldergrens en de grens van inname van het rijbewijs bij snelheidsovertredingen op trajecten waarvoor de maximumsnelheid 130 km per uur is, vinden de Minister van Veiligheid en Justitie en ik onwenselijk.

Zoals ik hierboven aangegeven heb, heeft de Minister van Veiligheid en Justitie in de verzamelbrief verkeersveiligheid d.d. 11 mei jl. aangegeven de ondergrens voor vervolging voor de maximumsnelheid van 130 km/uur te zullen afschaffen. De verlaging van de Muldergrens en de grens van inname van het rijbewijs daar bovenop, leidt tot onduidelijkheid. Ook vanwege de duidelijkheid willen de Minister van Veiligheid en Justitie en ik de Muldergrens en de grens van inname van het rijbewijs bij alle maximumsnelheden op de autosnelwegen hetzelfde houden.

¹ In beide gevallen levert de meetcorrectie van 3% in het voordeel van betrokkene een aftrek van 6 km per uur op.

Een lagere invorderingsgrens zorgt voor een forse werklastverzwaring bij de politie en het Openbaar Ministerie. Volgens een eerste inschatting zal het aantal invorderingen met een factor 10 toenemen. Een invordering van het rijbewijs is daarnaast op zichzelf van korte duur. De officier van justitie zal een rijbewijs langer inhouden als hij verwacht dat de rechter een rijontzegging zal opleggen, maar als hij de inschatting maakt dat dit niet het geval is dan zal het rijbewijs binnen een paar dagen weer moeten worden teruggegeven. Een verlaging van de invorderingsgrens is dus alleen zinvol als de rechter bij deze lagere snelheden ook een rijontzegging oplegt.

Ook de verlaging van de Muldergrens zal een toename van de werklast gaan betekenen. Er zullen veel minder zaken via de efficiënte en relatief goedkope Wet Mulder kunnen worden afgedaan. Omdat de wet Mulder kentekenaansprakelijkheid heeft en het strafrecht bestuurdersaansprakelijkheid, zal het aantal zaken toenemen waarin het OM op basis van het kenteken zal moeten bewijzen wie de bestuurder was van het voertuig.

Verkeersveiligheid

De leden van de PvdA-fractie zijn ervan overtuigd dat toename van de snelheidsverschillen leidt tot een grotere verkeersonveiligheid en tot meer ongevallen. Deze leden vragen hoe de minister de ambitie om de verkeersveiligheid te vergroten kan waarmaken met het voorliggende ontwerpbesluit?

Uiteraard gaat mijn zorg uit naar de effecten van de snelheidsverhoging op de verkeersveiligheid. Ik hou onverkort vast aan de doelstellingen die in de Nota Mobiliteit zijn geformuleerd met betrekking tot aantallen verkeersslachtoffers in 2020. Die doelstellingen zijn in 2008 aangescherpt. Dat betekent dat er in 2020 niet meer dan vijfhonderd verkeersdoden vallen en niet meer dan 10 600 ziekenhuisgewonden zijn.

In het najaar informeer ik uw Kamer op welke trajecten ik verwacht de maximumsnelheid te kunnen verhogen, permanent of dynamisch. Ook het aspect verkeersveiligheid wordt per traject geanalyseerd. Daarbij wordt goed gekeken naar het risicoprofiel van de weg (ongevalrisico, ongevaloorzaken) en naar hoe de weg is ingericht, met scherpe aandacht voor zogenoemde kritische ontwerpelementen.

Bij de besluitvorming over de landelijke uitrol betrek ik nadrukkelijk ook de resultaten van het experiment met invoering van 130km/u. Daarbij staat het daadwerkelijk waargenomen rijgedrag centraal: hoeveel harder gaan automobilisten rijden, hoe verandert de ritdynamiek, hoe groot zijn de snelheidsverschillen, hoeveel afstand houden automobilisten etc. Het gedrag van de weggebruiker is een belangrijke indicator voor de effecten van de snelheidsverhoging op de verkeersveiligheid. Ook wordt een kwalitatieve analyse gemaakt van de ongevallen en incidenten die zich op de acht trajecten voordoen tijdens de looptijd van het experiment, met aandacht voor de vraag welke rol de (hogere) snelheid daarbij heeft gespeeld?

Daarnaast heb ik uw Kamer samen met de minister van Veiligheid en Justitie geïnformeerd over het besluit de ondergrens van vervolging bij de maximumsnelheid van 130 km per uur af te schaffen (verzamelbrief verkeersveiligheid d.d. 11 mei 2011, kamerstuk 29 398, nr. 275). In het najaar informeren de minister van Veiligheid en Justitie en ik uw Kamer over het op een aantal trajecten strenger handhaven van de hogere maximumsnelheid met trajectcontrole.

De leden van de PvdA-fractie vragen verder of er sprake zal zijn van een uitstralingseffect, wat inhoudt dat mensen die net een stuk 130 km/uur hebben gereden, daarna ook harder op wegen rijden waar een lagere maximumsnelheid geldt. Wordt dit punt ook bij de evaluatie betrokken?

In het onderzoek dat wordt uitgevoerd in het kader van het experiment wordt ook over de randen van de acht trajecten heengekeken naar effecten op snelheid en verkeersafwikkeling.

Luchtkwaliteit en geluidshinder

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de CO₂-uitstoot van voertuigen hoger is bij een snelheid van 130 km/uur dan bij een snelheid van 120 km/uur. Deze leden vragen hoe deze extra CO₂-uitstoot wordt gecompenseerd.

In de brief «kabinetsbrede aanpak klimaatbeleid op weg naar 2020» (d.d. 8 juni 2011) sluit het kabinet zich aan bij de Europese doelstelling voor de reductie van broeikasgassen van 20% ten opzichte van 1990. Voor de niet-ETS sector, waaronder verkeer valt, betekent dit een doelstelling van 16% minder uitstoot in 2020 ten opzichte van 2005. Zoals uit deze brief blijkt, ligt het kabinet op koers om deze doelstelling te realiseren en kan de extra uitstoot als gevolg van 130 km per uur daarbij worden opgevangen.

Van de maatregelen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) wordt slechts een beperkt aantal uitgevoerd. Het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu meldde eerder dat slechts één procent van de maatregelen was uitgevoerd. Deze leden vragen wat de stand van zaken is van de uitvoering hiervan.

Hoewel de monitoringsrapportage van het RIVM uit 2010 nog geen volledig beeld bevat, blijkt uit hoofdstuk 4 dat de hoeveelheid afgeronde en in uitvoering zijnde maatregelen de aangehaalde 1% ruim overtreft. Voor het rijkswegennet worden de in het NSL opgenomen locatiespecifieke maatregelen in de loop van de komende jaren uitgevoerd, zodat in 2015 overal tijdig aan de normen wordt voldaan conform de derogatie van Brussel. De locatiespecifieke maatregelen langs het rijkswegennet bestaan uit het plaatsen van schermen. Het gaat er om dat ze op tijd worden geplaatst, daar is de planning op gericht. Het is dus niet zo dat de rijksoverheid achterblijft bij het uitvoeren van de geplande maatregelen.

Welke reductie van fijnstofconcentraties wordt er gerealiseerd met het NSL?

Voor het rijkswegennet is uit de NSL-monitoring van 2010 naar voren gekomen, dat de verwachting is dat er alleen bij de noordelijke tunnelmond Leidsche Rijn A2, na openstelling van de tunnel nog sprake is van een fijnstof knelpunt. Zodra de tunnel geopend is, worden hier zo spoedig mogelijk maatregelen getroffen.

De reden dat er – buiten bovengenoemd knelpunt op de A2 – geen fijn stof knelpunten meer bestaan langs het rijkswegennet is dat het wagenpark steeds schoner wordt door generieke bronmaatregelen als roetfilters en Euronormen. Daarnaast is destijds bij het vaststellen van het NSL uitgegaan van (een robuuste invulling van het programma door) een ruime bandbreedte rondom de grenswaarde voor fijn stof. Doordat berekeningen hebben aangetoond dat thans overal – met uitzondering van bovengenoemd punt op de A2 – ruim onder de norm wordt gebleven, is het plaatsen van schermen voor het halen van de fijn stof norm niet langer nodig. Met de jaarlijkse monitoring van het NSL wordt echter wel een vinger aan de pols gehouden. Mocht het beeld onverhoopt bijgesteld

moeten worden, dan zullen alsnog maatregelen worden genomen. Dit verwacht ik echter niet omdat de snelwegen momenteel geen probleem meer vormen voor het halen van de fijn stof norm.

Hoeveel extra fijnstof levert de maatregel tot verhoging van de maximum-snelheid naar 130 km/uur op?

In het najaar informeer ik uw Kamer over de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid, waaronder de effecten op de luchtkwaliteit, mede op basis van de resultaten van het experiment op 8 trajecten.

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister voorts of zij het met hen eens is dat er bij hogere snelheden meer geluidhinder optreedt en dat er meer uitstoot van CO₂ en andere luchtverontreinigende stoffen optreedt doordat onder andere katalysatoren wordt uitgeschakeld?

Het is mij bekend dat voertuigemissies bij hogere snelheden toenemen. TNO heeft op basis van indicatieve schattingen op voertuigniveau aangegeven dat de uitstoot inderdaad zal toenemen, m.n. van NO_x, omdat het motormanagementsysteem bij deze snelheden voor de uitstoot niet optimaal lijkt te functioneren. Ik zal op basis van de proeven met 130 km per uur emissiefactoren laten berekenen voor het rijden met een snelheid van 130 km per uur. In het najaar kan ik vervolgens aangeven wat het effect voor geluid, luchtkwaliteit en CO₂ zal zijn.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de minister schrijft dat zij de wettelijke normen ten aanzien van broeikasgassen zal respecteren bij haar besluit. De leden van de fractie van GroenLinks vragen hoe zij die uitspraak moeten begrijpen. Voor de sector verkeer gelden weliswaar reductiedoelstellingen, maar deze zijn niet wettelijk verankerd en gelden in ieder geval op cumulatief niveau. Hoe betreft de minister de extra uitstoot door het verhogen van de maximumsnelheden straks bij haar keuzes voor bepaalde trajecten? Is het ook denkbaar dat een bepaald traject afvalt vanwege de extra uitstoot van broeikasgassen?

In de nota van toelichting bij het conceptbesluit heb ik aangegeven bij de snelheidsverhoging de wettelijke normen ten aanzien van geluidhinder en luchtkwaliteit en de beleidsdoelen ten aanzien van broeikasgassen te zullen respecteren. Voor de uitstoot van broeikasgassen gelden geen locatiespecifieke normen of plafonds, maar landelijke doelstellingen.

De leden van de fractie van GroenLinks wijzen voorts op de volgende paradox. Door juist in de nachtelijke uren bepaalde wegvakken in aanmerking te laten komen voor hogere maximumsnelheden, wordt er extra geluidsoverlast veroorzaakt voor omwonenden op het moment van de dag dat deze het zwaarst weegt, namelijk als men wil slapen. Hoe weegt de minister die constatering mee in haar besluit?

Bij de uitrol van de (dynamische) verhoging van de maximumsnelheid zal ik voldoen aan de wettelijke normen voor geluidhinder. Daarbij zal de nieuwe geluidwetgeving (SWUNG) ervoor zorgen dat omwonenden beter beschermd worden tegen geluidhinder. Op dit moment ligt het wetsvoorstel SWUNG ter behandeling in de Tweede Kamer. In dat wetsvoorstel worden geluidproductieplafonds geïntroduceerd. Hiermee wordt een maximum gesteld aan de geluidproductie. Zowel onder de huidige wet geluidhinder als onder SWUNG wordt bij geluidberekeningen de Europees geharmoniseerde dosismaat L_{den} gehanteerd. Deze geluidmaat betreft het gemiddelde over een jaar, waarbij de avondperiode en de nachtperiode zwaarder meewegen dan de dagperiode.

De plafonds moeten altijd worden nageleefd. Bij de jaarlijkse berekeningen voor de geluidproductie weegt het verkeer dat 's nachts rijdt extra zwaar mee.

Congestie

De leden van de PvdA-fractie willen graag een reactie op de stelling dat de kortere reistijden door de snelheidverhoging tot 130 km/uur op den duur leiden tot meer verkeer en files door toename van het aantal ongevallen en doordat grotere snelheidsverschillen leiden tot een lagere capaciteit van wegen.

Bij het experiment onderzoek ik onder meer wat het effect is op de doorstroming. Daarnaast zal ik het uiteindelijke scenario voor de landelijke uitrol in een landelijk verkeersmodel doorrekenen om te bezien wat de verkeerskundige effecten van de snelheidsverhoging zijn (doorstroming, congestie). In het najaar informeer ik de Tweede Kamer over de resultaten.

Experiment

Het is voor de leden van de SP-fractie niet meer dan logisch dat de minister de vrijheid krijgt ook tussentijds de experimenten te wijzigen of te staken. Zeker als blijkt dat de experimenten meer schade aan volksgezondheid en verkeersveiligheid opleveren. Op welke wijze wordt de Tweede Kamer betrokken bij de besluitvorming tot wijziging of staking van de experimenten? Kan de minister aangeven wat voor haar de criteria zijn op basis waarvan zij zal besluiten de experimenten te wijzigen en welke criteria zij hanteert om de experimenten in zijn geheel te staken? Hoeveel meer verkeersongevallen moeten er plaatsvinden en/of hoeveel meer milieuschade moet optreden voor er tot staking van het experiment wordt overgegaan?

De leden van de SP-fractie horen graag op welke wijze maatschappelijke organisaties voor milieu en verkeer(sveiligheid) bij de experimenten betrokken zijn en welke stem zij hebben in het besluit tot wijzigen dan wel staken van het experiment.

Kan de wijziging ook een verlenging dan wel uitbreiding van het aantal trajecten van het experiment betekenen? Zo ja, is daar door de minister op voorhand een limiet aan gesteld in tijd en ruimte? Het lijkt de leden van de SP-fractie immers niet verstandig tot in het oneindige te blijven experimenteren. Het zal een keer duidelijk moeten zijn of verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/uur nu werkelijk het verschil maakt ten opzichte van het huidige regime. Wanneer zijn wat betreft de minister de experimenten afgerond?

Het vaststellen van een experimentverkeersbesluit, en daarmee ook de wijziging en intrekking ervan, is een eigenstandige bevoegdheid van de minister van Infrastructuur en Milieu.

De voorgestelde wijziging van het BABW verruimt de bevoegdheid tot wijziging en intrekking, zodat ook om praktische redenen tot wijziging of intrekking kan worden overgegaan. De huidige regeling biedt reeds ruimte een experimentverkeersbesluit te wijzigen of in te trekken, indien zich onvoorziene of ontoelaatbare effecten voordoen. De wijziging maakt het niet mogelijk de looptijd van een experiment te verlengen; die maximale looptijd blijft ongewijzigd op twee jaar. Voor het uitbreiden van het aantal trajecten van een experiment ligt het – mede daardoor – meer voor de hand een aanvullend experimentverkeersbesluit te nemen.

Het moment van inwerkingtreding van de voorgestelde wijziging van het BABW ligt na het moment waarop ik, op basis van de uitkomsten van het lopende experiment op 8 trajecten, een besluit heb genomen over de

landelijke verhoging van maximumsnelheden. Het lopende experiment wordt ongewijzigd voortgezet conform het experimentverkeersbesluit zoals gepubliceerd op 14 februari 2011; de looptijd wordt niet verlengd en er worden geen trajecten toegevoegd. In het najaar informeer ik uw over waar ik verwacht de maximumsnelheid verder te kunnen verhogen, permanent of dynamisch. Bij de besluitvorming betrek ik nadrukkelijk de resultaten van het experiment.

De voorgestelde wijziging van het BABW is in de eerste plaats bedoeld om meer flexibiliteit tot intrekking te bieden bij toekomstige experimenten. Maar ook in het kader van het lopende experiment op acht trajecten kan ik gebruik maken van de verruimde mogelijkheid om het experimentverkeersbesluit in te trekken zonder een beroep te hoeven doen op «onvoorziene omstandigheden». Daarmee kan ik het experiment op elk gewenst moment beëindigen en daarmee de permanente verhoging van de snelheid op de betreffende trajecten mogelijk maken.

De leden van de fractie van GroenLinks zijn niet erg gecharmeerd van de keuze voor het breed gebruik maken van tijdelijke verkeersbesluiten, omdat deze niet open staan voor beroep van burgers. Dat vinden de genoemde leden onterecht, omdat een snelheidsverhoging voor een periode van zelfs twee jaar ingrijpende gevolgen kan hebben voor omwonenden van een snelweg. Bij een dergelijk besluit hoort fatsoenlijke rechtsbescherming, om te voorkomen dat mensen zich ingezet voelen als proefkonijn bij een experiment. Kan de minister zich indenken dat burgers hun rol bij haar experimenteeregeling als zodanig zien?

Juist om op een zorgvuldige manier te kunnen overgaan tot een landelijke uitrol van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km per uur, heb ik besloten tot het experiment. Zoals ik eerder heb aangegeven, zijn bij het experiment de normen voor luchtkwaliteit en geluidhinder voor de duur van het experiment buiten werking gesteld, net zoals bij de eerdere experimenten met dynamische maximumsnelheden. Ik zal de duur van het experiment zoveel mogelijk beperken, door snel een besluit te nemen over de landelijke uitrol. Na beëindiging van het experiment zijn alle wettelijke normen en de beleidsmatige doelstellingen weer van toepassing. Ik verwacht dat op de experimenttrajecten voldaan kan worden aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidhinder, zodat ik na afloop van het experiment in het kader van de landelijke uitrol kan besluiten de snelheid op die trajecten (dynamisch) naar 130 km per uur te verhogen.

Kan de minister overigens uitsluiten dat na het aflopen van de maximumperiode voor een tijdelijk verkeersbesluit van de duur van twee jaar, onmiddellijk een nieuw tijdelijk verkeersbesluit volgt?

Ja, onder artikel 60a, derde lid van Besluit administratiefrechtelijke bepalingen inzake het wegverkeer staat dat voor een wegvak slechts eenmaal een experimentverkeersbesluit kan worden genomen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er nog een uitgebreide analyse zal komen van de effecten van de snelheidsverhoging. Genoemde leden vragen naar de uitgangspunten van deze analyse. Hoe zullen de resultaten worden gemeten? Heeft er ook een nulmeting plaatsgevonden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat waren hiervan de uitkomsten? Wordt bij deze analyse niet alleen gekeken naar de milieueffecten, maar ook naar de effecten voor de verkeersveiligheid?

Bij de besluitvorming over de landelijke uitrol van de snelheidsverhoging betrek ik de effecten van de voorgenomen snelheidsverhogingen op de doorstroming, de luchtkwaliteit, de geluidproductie, natuur, klimaat en verkeersveiligheid. Voor een uitgebreide beschrijving van de uitgangspunten, de criteria en de nulmeting van het onderzoek naar de effecten van de snelheidsverhoging, verwijs ik volledigheidshalve naar mijn brief van 28 februari 2011 (Tweede Kamer, 2010–2011, 32 646, nr. 3 HERDRUK). De nulmeting is op dit moment nog niet afgerond; de uitkomsten van de nulmeting stuur ik uw kamer dit najaar in combinatie met de resultaten van het experiment.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren verder dat er vanuit wordt gegaan dat er binnen de wettelijke normen zal worden gebleven. Deze leden vragen echter in de analyse ook te kijken naar de toekomstige groeiruimte voor de mobiliteit. Deelt de minister de mening dat dit ook de evaluatie een rol dient te spelen, gezien de daaraan gekoppelde investeringen in bijvoorbeeld geluidsbeperkende maatregelen die dan eerder zullen moeten worden genomen? Is de regering bereid in de evaluatie niet alleen te toetsen op de wettelijke normen maar ook inzicht te geven in de resultaten ten opzichte van de situatie dat er geen verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/uur zou zijn ingevoerd?

Een snelheidsverhoging kan er onder het regime van de nieuwe geluidwetgeving SWUNG toe leiden dat eerder investeringen in geluidbeperkende maatregelen overwogen moeten worden dan zonder snelheidsverhoging. Die overweging betrek ik in de besluitvorming. Bij het opstellen van het plan voor de landelijke uitrol kijk ik ook naar de ruimte die in de toekomst ontstaat voor (verdere) verhoging van de maximumsnelheid op individuele trajecten, bijvoorbeeld door het schoner en stiller worden van voertuigen en de (generieke) verbetering van de luchtkwaliteit.

Het experiment resulteert in nieuwe emissiefactoren voor geluid en luchtverontreinigende stoffen bij 130 km per uur. Die getallen kunnen worden vergeleken met de emissiefactoren voor bijvoorbeeld 120 km per uur en 100 km per uur. Voor de uitwerking van de landelijke uitrol gebruik ik die emissiefactoren om te bepalen op welke trajecten de snelheid omhoog kan binnen de ruimte die de wettelijke normen bieden. Daarbij maak ik niet per traject inzichtelijk wat het verschil zou zijn met de situatie zonder snelheidsverhoging.

Wetswijziging

De leden van de fractie van GroenLinks vragen tot slot of in dit kader ook een wetswijziging wordt voorbereid.

Buiten de nu voorliggende wijziging van het RVV 1990 en BABW, voorzie ik in het kader van de verhoging van de maximumsnelheid op dit moment geen wetswijzigingen. De Minister van VenJ bereidt een aanpassing voor van de Wet Mulder ten behoeve van het afschaffen van de ondergrens van vervolging voor de maximumsnelheid van 130 km per uur.