

Vergaderjaar 2011–2012

32 646

Maximumsnelheden hoofdwegennet

Nr. 27

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 februari 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 14 december 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en minister Opstelten van Veiligheid en Justitie over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 november 2011 over de landelijke uitrol van de snelheidsverhoging (32 646, nr. 13);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 december 2011 in reactie op het verzoek van de commissie om het onderzoek naar verkeersveiligheidseffecten van de snelheidsverhoging per ommegaande aan de Kamer te doen toekomen (32 646, nr. 14);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 december 2011 over de veiligheid bij wegwerkzaamheden (29 398, nr. 313);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 december 2011 over stikstofdepositie door wegverkeer (30 175, nr. 129).**

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), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), 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), Leegte (VVD), De Caluwé (VVD) en Holtackers (CDA).

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

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Israël

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Dijksma, Paulus Jansen, De Jong, De Rouwe, Verhoeven en Wiegman-van Meppelen Scheppink,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en minister Opstelten van Veiligheid en Justitie, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom. Mijn excuses dat wij iets te laat beginnen, maar ik werd op het laatste moment gevraagd om voor te zitten. Ik heb een praktisch verzoek ontvangen van de minister van Veiligheid en Justitie, die hier aanwezig is vanwege het tweede onderwerp op de agenda, namelijk de veiligheid van wegwerkers. Hij vraagt of hij kan vertrekken als hij zijn deel van de vragen heeft beantwoord. De vraag is of de commissie daar bezwaar tegen heeft. Ik zie dat dit niet het geval is. Ik zal bij de beantwoording iets meer ruimte bieden voor interrupties voor het geval er nog vragen zijn, zodat wij daarna dat onderdeel kunnen afsluiten. De vraag is of het nodig is om de inbreng op die twee onderwerpen te verdelen, dus dat wij eerst de wegwerkers doen en daarna de verhoging van de maximumsnelheid.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik wil niet splitsen. Ik denk dat dit het debat in zijn geheel niet ten goede komt.

De **voorzitter**: Dan doen wij het in één keer en krijgt de minister van Veiligheid en Justitie vervolgens als het eerste het woord bij de beantwoording. Eventuele nadere vragen kunnen bij interruptie worden gesteld, zodat hij daarna weg kan. Ik stel een spreektijd in eerste termijn voor van vijf minuten en twee interrupties per fractie. Ik hoor dat de leden zes minuten willen. Dan bedraagt de spreektijd zes minuten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Wij spreken over twee belangrijke onderwerpen, namelijk over de verhoging van 80 naar 100 km/u en eventueel van 120 naar 130 km/u en over de veiligheid van wegwerkers. Er is misschien geen direct verband tussen deze twee zaken, maar ik zag dat de wegwerkers zich ook zorgen maken over de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u. Die heeft effect op hun werk. Het is goed om daar vanavond over te spreken.

De minister heeft eind november een brief aan de Kamer gestuurd waarin zij meedeelt dat zij de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen verhoogt naar 130 km/u. Daar is mijn fractie voorstander van. Wij hebben daar afspraken over gemaakt en het is de bedoeling dat wij nu doorpakken. Wij hebben echter ook gezien dat de minister wel heel erg enthousiast is en een behoorlijke uitrol voorstaat. Wij hebben dit debat aangevraagd om met de minister te spreken over de implicaties van het voorstel en de uitwerking ervan.

Door het verhogen van de maximumsnelheid zullen er meer dodelijke ongelukken voorkomen. De minister erkent dit en besteedt hier aandacht aan in haar brief. De vraag is hoeveel extra slachtoffers deze verhoging jaarlijks zal kosten. De minister stelt 3 tot 7 doden en 17 tot 34 gewonden. Wat als de snelheid – er wordt hier uitgegaan van een verhoging van 3 km/u – hoger is? Hoe gaat de minister daarmee om? Op welke manier gaat zij dit monitoren en de Kamer hierover informeren? Uit het tijdelijke experiment dat is gehouden, kunnen nog geen conclusies worden getrokken. De vraag is hoe wij deze conclusies kunnen trekken.

Kan de minister aangegeven welke maatregelen zij gaat nemen? In de brief lezen wij dat er bedragen worden uitgetrokken om aanpassingen te doen op trajecten. Om welke trajecten en welke aanpassingen gaat het precies? Op welke wegen kan de snelheidsverhoging niet doorgaan zonder die compensatie? Kan de minister bij deze informatie onderscheid maken naar luchtkwaliteit en verkeersveiligheid?

In het verlengde daarvan wil ik graag weten wat een verhoging doet met de Road Protection Score (RPS), de sterrenscore. Welke wegen zakken door de bodem bij een verhoging en krijgen hierdoor niet de zogenaamde «Michelinster»? Het Rijk heeft als ambitie dat alle rijkswegen in 2020 drie sterren hebben. Kan de minister inzage geven in wat de verhoging doet met dit sterrenniveau? Ik verwijs hierbij ook naar de door dagblad De Pers opgevraagde stukken. Hieruit blijkt namelijk dat de ambtenaren wel degelijk hebben gekeken naar onderliggende wegen of wegdelen en dat er een lijstje is verschenen met de risico's. Kan de minister daarop reageren?

Een ander probleem dat mijn fractie ziet bij een verhoging van de snelheid, is een afname van de luchtkwaliteit. Met name bij de grote gemeenten – die zien wij nu met kritische opmerkingen komen – maakt de verhoging van de maximumsnelheid de tongen los. De grote steden hebben vaak al te kampen met moeilijkheden rond de luchtkwaliteit. De vraag is hoe dat zich verhoudt met deze verhoging. Hoe ziet het lijstje rond luchtkwaliteit eruit? De minister ziet kennelijk ook dat je daar geen 130 km/u kan rijden, gezien de omvang van het bedrag dat wordt uitgetrokken voor compensatie.

De minister wil maar liefst 130 mln. uittrekken om de snelheidsverhoging mogelijk te maken. Mijn fractie vindt dat veel geld, te veel geld. Kan de minister aangeven waar dat geld vandaan komt? Naar mijn idee hadden wij een duidelijke afspraak in het regeerakkoord, namelijk dat indien nodig voor de luchtkwaliteit, de geluidsbelasting of de verkeersveiligheid een lagere snelheid zal gelden. Er is niet gesproken over dure aanpassingen om het mogelijk te maken.

Afgelopen maandag hebben wij een lang debat gevoerd over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De afgelopen maanden heeft de minister keer op keer gezegd dat zij geld tekort heeft. De vraag is waar dit geld vandaan komt. Waarom zo royaal de portemonnee trekken als er ook een keuze is om het op de trajecten waar het kennelijk niet kan, gewoon niet te doen? Een andere mogelijkheid is om de snelheidsverhoging gefaseerd uit te zetten met de bestaande budgetten. Met onderhoud zou ook organisch kunnen worden toegegroeid naar 130 km/u. De minister kiest daar niet voor. Is zij bereid om op deze manier de snelheidsverhoging door te voeren? Wij vinden dat je eerst moet bouwen en dan pas moet versnellen.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer De Rouwe vraagt waar dat geld vandaan komt. Ik neem toch aan dat hij de brief van de minister goed heeft gelezen, waarin staat dat het gewoon komt uit bestaande budgetten waarin geld is gereserveerd voor wegen, veiligheidsmaatregelen en milieumaatregelen. Het is dus geen extra geld, het zit gewoon in de bestaande budgetten. Er is geen enkele aanvraag voor een hoger bedrag voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu of voor wegen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister vraagt hier een mandaat van maar liefst 132 mln. om uit te geven aan dit project. De CDA-fractie is niet tegen de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u, maar heeft bezwaar tegen het enorme bedrag dat er in deze tijd van crisis voor nodig is. Er moet nu opnieuw worden gekeken naar het geld, waarbij er geen heilige huisjes zijn. Wij willen gewoon weten waar dat geld vandaan komt. De heer Aptroot wijst erop dat het geen nieuw geld is. In de brief wordt echter niet duidelijk gemaakt ten koste waarvan het gaat. Dat is de vraag

die mijn fractie stelt. Als dat geld wordt besteed aan die 130 km/u, ben ik benieuwd wat wij dan niet gaan doen. Daar wordt in de brief niet over gerept en dat is wat ik vraag.

De heer **Aptroot** (VVD): Volgens mij is de brief duidelijk. De bebording en dergelijke kosten 5 mln. Verder gaat het om 127 mln. voor verbetering van geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. Ik begrijp dat de heer De Rouwe nu zegt dat de minister geen geld mag uitgeven aan maatregelen die goed zijn voor de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en beperking van het geluid.

De heer **De Rouwe** (CDA): Fijn dat ik hierop kan reageren, want dan kan ik dat spookbeeld meteen wegnemen. Ik ben altijd voorstander van investeringen in verkeersveiligheid. De vraag is hier of wij nu potjes gaan aanspreken voor de verhoging naar 130 km/u, terwijl wij dat geld beter en efficiënter elders kunnen gebruiken. Het zou bijvoorbeeld kunnen worden gebruikt voor de N-wegen, waarvan de VVD-fractie altijd zegt dat daar de ongelukken gebeuren. Dan zijn wij consequent en geven wij het geld daar uit. Daar komt nog bij dat de minister concludeert dat zij de verhoging naar 130 km/u niet kan uitvoeren en daarom extra geld nodig heeft om allemaal maatregelen te nemen. Je kunt er ook voor kiezen om het, daar waar het kennelijk even niet kan, niet te doen. In deze periode moeten wij spaarzaam omgaan met geld en wil ik spaarzaam omgaan met de steden en de mensen die daar wonen. Daarom stel ik een heroverweging voor. Dat is mijn voorstel vandaag.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik ben blij met het stevige verhaal van de heer De Rouwe. Hij is klaar om conclusies te trekken, als ik zijn argumenten zo hoor. Ik ben heel erg benieuwd wat voor de CDA-fractie het doorslaggevende argument zal zijn om misschien toch in te stemmen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Allereerst mijn dank voor de complimenten. Die hoor ik graag. Mevrouw Wiegman vraagt hoe wij hier nu mee omgaan. Ik heb de minister een aantal vragen gesteld en een aantal stellingen voorgelegd waarop ik een reactie wil. Het is aan haar. Ik ga ervan uit dat zij, met de CDA-fractie, van mening is dat je eerst maatregelen moet nemen – als je die al neemt, moet dat van bestaande budgetten en moet geen extra geld worden uitgetrokken – en pas daarna de snelheid verhogen. In de voorstellen zie ik dat per september 2012 overal die snelheid omhooggaat en dat de aanpassingen in de loop van de jaren worden gedaan. Ik ga ervan uit dat de minister openstaat voor dit verhaal. Voor de rest wacht ik het verloop van het debat af. Ik wijs erop dat dit verhaal niet nieuw is. Wij hebben hierover afspraken gemaakt in het regeerakkoord. Daar hebben wij ons de afgelopen tijd over uitgelaten. Ik vind het niet meer dan consistent om dan hier dit verhaal te houden.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Stel dat de minister, met een hoop gerekend en gedoe, zegt dat u rustig kunt gaan slapen omdat het om bestaande budgetten gaat. Blijven dan toch de inhoudelijke argumenten van de CDA-fractie niet overeind staan? Zou in tijden van crisis dat geld, dat kennelijk hieraan moet worden uitgegeven volgens de minister, toch niet beter ergens anders aan kunnen worden uitgegeven? In het debat over het MIRT bleek al dat onze verlanglijstjes langer waren dan kon worden gerealiseerd. Dan zou ik mij alsnog herprioritering goed kunnen voorstellen, met het oog op een betere verkeersveiligheid op andere plekken of dingen die wij graag anders gerealiseerd zouden willen zien.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is ook onze stelling. Wij zien dat de minister alleen al tientallen miljoenen moet uittrekken om mogelijk maatregelen te nemen rond de steden. De minister geeft niet aan waar die miljoenen aan besteed worden, dus dat weet ik ook niet. Zij moet echter kennelijk wel de conclusie trekken dat het nu niet lukt, maar met tientallen miljoenen wel. Mijn fractie stelt voor om het niet te doen op plekken waar het niet kan. Dan houden wij dat geld beschikbaar voor andere dingen. Wij kunnen nog vele zaken bedenken waar wij dat aan kunnen uitgeven. Bovendien weten wij dat dit kabinet de broekriem moet aanhalen. Wat mij betreft doen wij het dus overal waar het gewoon kan, laat ik daar geen verstopperijtje over spelen. Op een aantal wegen hoeft kennelijk geen maatregelen te worden genomen. Dan heb ik geen bezwaar tegen een snelheidsverhoging. Ik vind het echter zeker verantwoord om, als je het doet vanuit bestaande budgetten, eerst aan te passen en pas dan te versnellen. Dat lijkt mij de juiste en ook de fatsoenlijke volgorde.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nog een vraag, maar ik sluit mij eerst aan bij de complimenten. Ik merk dat de sfeer in de coalitie toch niet prettig is op dit punt. Daar lig ik niet wakker van, dat wil ik er ook wel bij zeggen. Nu zegt Charlie «Asfalt» Aptroot, zoals ik hem altijd liefkozend noem, dat de CDA-fractie duikt voor het regeerakkoord, dat zij dat aan haar laars lapt en dat het een grove schande is dat de CDA-fractie dat doet. Wat vindt de heer De Rouwe van de toon van de VVD-fractie in dezen, die breed is uitgemeten? Als ik de heer De Rouwe was, zou ik dat niet pikken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw Van Gent kent mij als een zacht-aardig mens. Hoewel wij allebei uit het Noorden komen, hebben wij verschillende karakters.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben ook een schatje hoor!

De heer **De Rouwe** (CDA): Absoluut. Dat ontken ik ook niet. U hebt toch een wat meer opvliegend karakter, een bevlogen karakter.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is de leeftijd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw Van Gent doet de heer De Jong nu geen recht, want die wil ook heel graag 130, zelfs 140 en misschien wel 170 km/u, ik weet het niet. Ik gun de fracties van de VVD en de PVV het voorstel dat wij steunen, namelijk een verhoging van de maximum-snelheid. Het andere verhaal is dat wij bij het regeerakkoord de punten hebben ingebracht die ik hier noemde. Die zijn dus voor mij, en vele anderen, niet nieuw. Ik weet dat de heer Aptroot zeer bevlogen is rond dit onderwerp. Dat gun ik hem van harte. Hij weet echter ook van mij dat ik rond verkeersveiligheid en de milieuaspecten altijd mijn punt heb gemaakt. Dat moeten wij van elkaar accepteren. Voor de rest zie ik uit naar een heel goede kerst. Ik krijg vast weer een kaartje van de heer Aptroot met de kerstdagen. Hij krijgt er overigens ook een van mij.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er is sprake van ware liefde, maar daar trap ik echt niet in. Heb ik goed begrepen dat de heer De Rouwe zegt dat de CDA-fractie er niet aan begint als het onveiliger wordt, de luchtkwaliteit slechter wordt en de kosten moeten worden betaald? Ik denk dat wij dat nog even heel duidelijk moeten hebben. Ik wil echt niet dat de CDA-fractie straks met 130 km/u uit de bocht vliegt en deze maatregel alsnog accepteert. Ik wil het even heel duidelijk hebben, zodat wij heel precies weten waarover wij het vandaag hebben met elkaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw Van Gent vraagt verduidelijking omdat zij zelf nu het water troebel maakt. De suggestie wordt gewekt dat wij tegen de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u zijn, terwijl de CDA-fractie daar gewoon voor is. Wij willen echter wel dat die fatsoenlijk en verantwoord wordt ingevoerd. Wij doen dus twee voorstellen. Volgens deze brief moeten wij tientallen miljoenen uittrekken voor allemaal maatregelen, bijvoorbeeld bij de grote steden op het gebied van milieu. De CDA-fractie stelt voor om het daar dan niet maar even niet te doen. Wij willen ook de volgorde aanpassen. Een deel van die 132 mln. zit inderdaad in bestaande budgetten, daar heeft de heer Aptroot gelijk in. Ik heb er geen moeite mee dat dit geld wordt besteed. Dat is logisch, want daarvoor hebben wij het geld bestemd. Wij willen echter wel een verandering. Wij stellen voor om eerst de boel aan te passen en daarna de snelheid te verhogen.

Mevrouw Van Gent wil in het geheel geen 130 km/u. Dat gun ik haar net zo goed als ik het de heer De Jong zijn 140 km/u gun. De CDA-fractie neemt een realistisch standpunt in. Misschien is dat vanuit het midden, maar daarvoor zijn wij volgens mij ook een beetje in de Kamer. Wij willen wel 130 km/u, maar op een fatsoenlijke en verantwoorde manier. Volgens mij verkondig ik daarmee ook het standpunt van heel veel mensen die op zich geen bezwaar hebben tegen 130 km/u, maar wel vinden dat de snelheidsverhoging op een goede manier moet worden ingepast. Dat is mijn voorstel. Dat is anders dan dat van de minister, dat geef ik toe. Dat hoort er soms bij in dit politieke werk.

De heer **Bashir** (SP): Ik hoor de heer De Rouwe zeggen dat hij voor 130 km/u is, als dat fatsoenlijk kan. Dat is toch een nuance van wat wij vandaag in de media hebben gehoord. Mensen kunnen toch de indruk krijgen dat het CDA tegen 130 km/u is. Dat is dus niet het geval. Ik heb de heer De Rouwe ook horen zeggen dat hij heel erg spaarzaam wil omgaan met de bewoners van de steden. Betekent dit dat hij tegen het verhogen van maximumsnelheden op de ringen van Utrecht, Amsterdam en Rotterdam is? De SP-fractie wil dat die maximumsnelheden niet worden verhoogd. Is hij dat met mij eens?

De heer **De Rouwe** (CDA): Laat ik allereerst even het proefballonnetje van de heer Bashir doorprikken als zou het zo zijn dat mijn fractie of ik heeft gesuggereerd dat de CDA-fractie tegen de verhoging van de maximumsnelheid van 130 km/u is. Ik heb in alle interviews die ik vandaag heb gegeven – daar was ik zelf bij – duidelijk gezegd dat wij ervoor zijn, maar dat het wel op een verantwoorde manier moet gebeuren. Dat dit anders is dan wat het kabinet voorstelt, kan bij sommigen de indruk wekken dat dan in één keer het glas helemaal leeg is. Dat is niet het geval. Ik denk dat ik op een heel duidelijke, rustige en genuanceerde manier ons verhaal heb verteld. Wij hebben dit afgesproken, maar wij doen het op onze manier. De heer Bashir stelde ook een vraag over Utrecht en de andere steden. De minister schrijft dat zij een behoorlijk aantal miljoenen nodig heeft om maatregelen te nemen, maar geeft niet aan op welke trajecten dat is. Ik vermoed dat dit bij de grote steden is, omdat wij weten dat die nu al tegen grenzen aanlopen. Als blijkt dat de afgesproken normen worden overschreden, dan doen wij het gewoon niet. Dat geldt hier ook. Er zijn normen afgesproken. Ons voorstel betreft de vele miljoenen die de minister wil uitgeven om aanpassingen te doen op plaatsen waar die snelheidsverhoging kennelijk niet kan. Wij zeggen: dan doen wij het daar dus niet. Of dat precies die wegen zijn, moet de minister maar inzichtelijk maken. Ik haal het in elk geval niet uit de brief.

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij is de conclusie wat betreft de ring van Utrecht helemaal duidelijk. De omwonenden zitten al in een situatie waarin eigenlijk alle normen worden overschreden. Volgens mij kunnen

wij nu samen de conclusie trekken dat de maximumsnelheid op de ring van Utrecht in elk geval niet omhoog kan. Als wij naar Amsterdam en Rotterdam kijken, komen wij waarschijnlijk tot dezelfde conclusie. Het is volgens mij een duidelijk verhaal. Ik had gehoopt dat de heer De Rouwe in elk geval over dat stukje duidelijkheid zou geven, namelijk dat de maximumsnelheid op de ringen niet omhoog kan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb gehoord dat een aantal wethouders, waaronder enkele VVD-wethouders, zegt dat het gewoon niet kan. Dat vind ik een duidelijk signaal. Ik vind het ook niet onredelijk dat zij de minister vragen om inzichtelijk te maken dat het wel kan. Ik steun die wethouders daarin. Ik vind dat de minister die duidelijkheid moet geven. De norm die wij hebben afgesproken, is de norm en daar houden wij ons aan. De CDA-fractie zal de minister daar gewoon aan houden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Je zag inderdaad in de loop van de dag de temperatuur in de coalitie oplopen nu de CDA-fractie toch een lelijke spaak lijkt te steken in een nogal dure hobby van een aantal van de coalitiepartijen. De heer De Rouwe zegt – ik wil graag een politieke duiding van wat hij daarmee bedoelt – dat het kan als het fatsoenlijk en verantwoord wordt ingevoerd. In het regeerakkoord staat inderdaad dat de snelheid naar 130 km/u gaat, mits dat op het punt van verkeersveiligheid en milieu niet tot problemen leidt. De heer Aptroot heeft de heer De Rouwe eigenlijk verweten dat hij onder de afspraak in het regeerakkoord probeert uit te kruipen. Vindt de heer De Rouwe dat de minister zich niet aan het regeerakkoord houdt nu zij zo veel extra middelen nodig heeft om die twee elementen voor elkaar te boksen?

De heer **De Rouwe** (CDA): De CDA-fractie kiest gewoon voor een genuanceerde opstelling in het debat, ook hier vandaag. Ik constateer dat er in het regeerakkoord letterlijk staat «Indien nodig voor luchtkwaliteit, geluidsbelasting of verkeersveiligheid geldt een lagere maximumsnelheid.» Wij hebben bij het regeerakkoord ook een financieel akkoord gesloten. Alle onderwerpen zijn hierin behandeld. Bij de onderwerpen waarvan de coalitie vond dat er extra geld voor moest worden uitgetrokken, is dat gedaan. Als wij die financiële bijlage bij het regeerakkoord nog eens napluizen, zien wij dat er geen enkel bedrag is opgenomen voor verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/u. Ik weet dus heel goed hoe ik tot mijn conclusie ben gekomen. Hoe anderen dat doen, is voor hun rekening. Ik begrijp dat er geld nodig is om borden te plaatsen. Ik ga ook niet moeilijk doen over die paar miljoen die daarvoor nodig is. Mijn punt is dat 132 mln. voor de invoering hiervan echt onnodig is en dat het wat mij betreft ook een forse stap minder kan. Dat wil niet zeggen dat wij tegen die 130 km/u zijn. Op heel veel wegen kan dat gewoon. Het moet wel op een verantwoorde en fatsoenlijke manier gebeuren, zeker in deze tijd waarin wij alles moeten heroverwegen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat laatste ben ik uiteraard zeer met de heer De Rouwe eens. Mijn conclusie is dat de CDA-fractie, weliswaar niet met zoveel woorden, eigenlijk stelt dat het de minister is die zich niet aan het regeerakkoord houdt. Daar zou ik dan toch graag een bevestigend antwoord op horen.

De **voorzitter**: Ik verzoek de heer De Rouwe overigens om niet steeds de wel/niet-argumenten te herhalen die al een aantal keren voorbij zijn gekomen, hoewel ik toegeef dat het verleidelijk is. Beperk het even tot de aanvullende vraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die lijken ook redelijk op elkaar, maar dat geeft niet. Ik heb het positief genoemd, om dit debat niet groter te maken dan

het is en daar ook geen grote woorden aan te wijden. Ik heb de minister enthousiast en bevlogen genoemd in haar voorstellen. Het staat de CDA-fractie vrij om hier haar standpunt te geven. Ik heb er verder geen behoefte aan om dat met heel grote woorden te duiden. Ik wil wel heel duidelijke taal spreken over hoe de CDA-fractie hierin staat. Dat is zoals ik dat al heb verwoord.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer De Rouwe heeft genuanceerde, maar mooie woorden gesproken. In het regeerakkoord staan ook mooie woorden. Die bieden echter nog niet helemaal de duidelijkheid die ik graag had willen hebben. Ik probeer het maar even in beelden te vatten. Wij hebben een kaartje waarop staat dat ongeveer 60% van de wegen naar 130 km/u gaat. Is de consequentie van de opstelling van de heer De Rouwe nu dat hij teruggaat naar dit kaartje, dat hij daar met de minister, de heer Aptroot en de heer De Jong naar gaat kijken en op een aantal trajecten een kleurtje verandert, zodat het geen 130 km/u wordt, maar 120 km/u? Moet ik het mij zo voorstellen? Dat is toch de consequentie van zijn opstelling? Kan hij het zo concreet maken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb er geen behoefte aan om met een vilstift allemaal tekeningetjes te maken. Het punt dat ik maak, is dat wij niet akkoord gaan met het hoge bedrag dat kennelijk nodig is om al die maatregelen te nemen. De minister moet maar inzichtelijk maken op welke wegen het dan niet kan. In de brief wordt het in elk geval niet duidelijk; dat zal de fractie van D66 met mij eens zijn. Laat het dan hier maar duidelijk worden. Ik geef de minister de ruimte om uitvoering te geven aan deze afspraak uit het regeerakkoord, maar wel binnen de kaders die wij hier schetsen en die wij volgens mij hebben afgesproken in het regeerakkoord.

De heer **Verhoeven** (D66): Toen ik vanmorgen de kranten en NU.nl las, dacht ik: als dit debat maar niet gaat verdampen, als de woorden van de heer De Rouwe maar niet gaan verdampen en als een soort los betonzand door onze handen glijpen. Dat lijkt nu toch een beetje te gebeuren. Als iemand vraagt naar de concrete consequenties van zijn opstelling, wordt het steeds een wollig, genuanceerd en wat vlak verhaal. Ik vraag de heer De Rouwe om te proberen om eerlijk te zeggen dat zijn opstelling betekent dat het op bepaalde wegen en op minder plekken in Nederland kan. Of is het toch weer van: wij gaan er genuanceerd in en wij luisteren wel wat de minister zegt?

De **voorzitter**: De heer De Rouwe, laatste poging. Ik zie namelijk geen andere interrumpanten meer.

De heer **De Rouwe** (CDA): U bedoelt: mijnheer De Rouwe, wilt u het nog één keer uitleggen aan de heer Verhoeven? Maar dat mag u niet zeggen als voorzitter.

De wolligheid en onduidelijkheid over op welke trajecten het wel of niet gebeurt, creëert de CDA-fractie niet. Die creëert de minister. Zij schrijft in haar brief dat zij tientallen miljoenen nodig heeft voor wegen. Nergens staat waar. Dat moet de heer Verhoeven mij dus niet verwijten. Dat moet hij zo in zijn inbreng aan de minister vragen. Dan zal ik hem steunen.

De heer **Verhoeven** (D66): Die tip neem ik ter harte.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe vervolgt zijn betoog. Hij heeft nog ruim anderhalve minuut.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil het nog over de wegwerkers hebben. Wij hoorden een paar weken geleden dat wegwerkers zich oprecht zorgen

maken over de verruiming op de weg die zij zien plaatsvinden, over de risico's die daar zijn en over het aantal doden en gewonden onder mensen die juist de wegen beter maken voor Nederland. Ook in de brief aan de Kamer erkent de minister dat zij die verruiming ziet. De vraag is wat wij daaraan doen. Zeggen wij dat het allemaal meevalt en dat het in de kopjes van de wegwerkers zit of zeggen wij dat wij de mensen die dat gevaarlijke werk doen onverkort steunen en dat die optimaal beschermd moeten worden? Ik proef in de brief wel de wil van het kabinet om deze mensen te beschermen, maar ik zie niets terug aan maatregelen om dat te doen.

Ik lees in de brief dat het kabinet de maatregelen wil verbeteren. Welke maatregelen stellen de ministers voor, wat gaan zij doen om deze vorm van verhuftering op de weg tegen te gaan? De boetes zijn verhoogd. Daar zal ik niet aankomen. Wij weten ook dat juist de vergrote pakkans heel veel effecten kan hebben. Ik roep het kabinet op om de pakkans te vergroten. Er zijn terecht weleens opmerkingen gemaakt over de controles op de snelwegen. Juist als er wegwerkers aan de slag zijn, is de situatie extra gevoelig. De boetes zijn al verhoogd. Laat de mensen die er langs rijden dat maar weten. In Amerika heb je volgens mij borden bij wegwerkzaamheden waarop staat dat extra hoge boetes gelden. Ik zou dat wel een goed voorstel vinden voor dit land. Is het kabinet ook bereid om het aantal controles op te voeren en om door te pakken en rijbewijzen af te nemen als mensen keer op keer niet laten zien dat zij zich een beetje sociaal kunnen gedragen op de weg bij wegwerkzaamheden?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zou toch de verhoging van 80 naar 100 km/u nog even willen doornemen met de heer De Rouwe. Daar zei hij tussen neus en lippen iets over en dat ging mij echt iets te snel. Hij zegt dat de norm de norm is en dat hij de wethouders steunt. Wij hebben inderdaad brieven gekregen uit Rotterdam, Utrecht en Amsterdam. Die wethouders zeggen dat zij vreemd zijn geïnformeerd. Zij schrijven dat zij met verbazing kennis hebben genomen van de voorstellen omdat de luchtkwaliteit, de geluidsbelasting en de gezondheid achteruit gaan. Zij stellen dat de berekeningen een negatief beeld schetsen. De heer De Rouwe zei tussen neus en lippen door dat hij de wethouders steunt. Wat betekent die steun? Wat betreft de 130 km/u is hij nog niet helemaal duidelijk, maar misschien kunnen wij toch in eerste termijn die verhoging van 80 naar 100 km/u hier afkaarten. Dat is gewoon een ramp voor de inwoners van die steden. Ik mag toch aannemen dat de heer De Rouwe dat niet op zijn geweten wil hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA): Laat ik het voorbeeld noemen van mevrouw Baljeu, VVD-wethouder in Rotterdam. Zij zegt dat zij wil weten hoe die onderbouwing eruitziet. Zij zegt dat zij het idee heeft dat zij nu al tegen de normen aanzitten en vraagt de minister om een onderbouwing. Daar steun ik haar van harte in. Als daar grenzen worden overschreden, moet dat duidelijk worden gemaakt. Als dat het geval is, moeten wij het gewoon niet doen. Daarom heb ik een opmerking gemaakt over de tientallen miljoenen die kennelijk nodig zijn om allemaal bijzondere maatregelen te nemen. De keuze is om het daar niet te doen. Ik vind het zeer terecht dat mevrouw Baljeu de vinger op de zere plek legt. Mijn steun heeft zij daarvoor. Het kabinet moet aantonen of het wel of niet klopt, of grenzen wel of niet worden overschreden. Dat vind ik niet meer dan terecht.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Naast een aantal procedurele bezwaren – laten wij wethouder Baljeu weer als voorbeeld nemen – schrijft mevrouw Baljeu dat zij ook grote inhoudelijke bezwaren heeft tegen het besluit, namelijk wat betreft luchtkwaliteit en geluid. Zij vraagt hoe het verder gaat met de A20. Moet ik vaststellen dat het voorlopig 1–0

is voor de wethouders van de grote steden, waar het gaat om de verhoging van de snelheid van 80 naar 100 km/u? Moet de minister een tegenprestatie leveren en al die bezwaren en cijfers die worden aangeleverd, ook inhoudelijk, kunnen weerleggen en is het van de baan als zij dat niet kan?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind inderdaad dat de minister die zaken moet kunnen weerleggen. Ik ben er benieuwd naar, daarom heb ik ernaar gevraagd. Wat mij betreft is de minister aan zet, aan de bal, en kan het weer 1–1 worden. Misschien blijft het echter 1–0 voor de gemeenten. Dat is uiteindelijk geen winst, maar gewoon verlies. Het gaat erom dat daar mensen wonen die veel zorgen hebben, ook over deze snelheden. Die zorgen wil ik serieus nemen en die benoem ik. Daarom vraag ik de minister om daar uitleg over gegeven. Geef maar eens duidelijkheid, want de brief geeft die dus niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Veiligheid is het centrale punt, maar er zijn ook nog een heleboel andere zaken. Wat betreft de wegwerkers sluit ik mij aan bij de heer De Rouwe. Ik wil mij nu concentreren op het verhogen van de maximumsnelheden. Ik begin bij de 80 kilometerzones. De wijze waarop de minister de grote steden heeft geconfronteerd met haar onzalige plannen en voornemens om die 80 kilometerzones af te schaffen, vind ik – ik heb daar geen ander woord voor – regentesk. De reactie uit de betreffende steden is dan ook navenant. Zij spuwen vuur. Hoe kan het dat de steden het besluit uit de krant moesten vernemen? Met wat voor een gevoel liep de minister op 24 november door het Utrechtse Lunetten, in de wetenschap dat zij de bewoners die zij daar sprak drie weken later zou trakteren op een fikse snelheidsverhoging? Kan zij deze mensen nog recht in de ogen kijken? Ik constateer dat wethouders, partijgenoten van deze minister uit de grote steden voorop, zich meer verantwoordelijk tonen dan de minister zelf. Dat geldt ook voor de automobielfclub ANWB. De minister creëert de problemen en gemeenten zitten met de brokken, wellicht tot een bouwstop aan toe, als normen niet worden gehaald. Ik vind het ronduit cynisch dat de minister volledig voorbijgaat aan de laatste rapportage van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waarin haar eigen ambtenaren schrijven dat er nog veel knelpunten wat betreft luchtkwaliteit langs de snelwegen overblijven. Hoe kun je dan zeggen dat het wel weer wat viezer mag? De vraag is niet of je de norm nog net haalt; de vraag is of je een maatregel voor je rekening neemt die de lucht onnodig ongezonder maakt en de nachtrust van meer mensen onnodig verstoort. Kan de minister mij uitleggen hoe zij de gezondheid van tienduizenden mensen afweegt tegen enige tientallen seconden reistijdwinst? Ik constateer dat heel veel studies veel pessimistischer zijn over de impact van harder rijden op de lucht dan de minister nu suggereert. Er bestaat brede twijfel over de houdbaarheid van haar cijfers. Terecht wijzen gemeenten op het feit dat de experimenten nog niet zijn afgerond en dat dus een reële basis voor conclusies ontbreekt. Ik voeg daar nog iets aan toe, niet alleen op het punt van de luchtkwaliteit en het geluid op de 80 kilometerzones, maar ook op het gebied van klimaat en verkeersveiligheid op de 130 kilometerwegen. Het onderzoek van de minister is broddelwerk. Wat is het weerwoord van de minister hierop? Kan zij reageren op de constatering van wethouder Wiebes uit Amsterdam dat zijn GGD-metingen een veel negatiever beeld laten zien dan naar voren komt uit de berekeningen van de minister? Ik wil ook graag van de minister weten hoe zij haar plannen om de snelheden te verhogen gaat rijmen met de aangenomen motie-Van Veldhoven/Van Tongeren, waarin juist wordt gevraagd om met gemeenten in overleg te treden over maximumsnelheden.

Ik kom nu op het brandstofgebruik bij deze slechte maatregelen. In haar brief zwijgt de minister in alle talen over de gevolgen van haar plannen voor het verbruik van brandstof en dus het klimaat. Ik zei het maandag nog bij de behandeling van het MIRT: de blinde vlek van de minister op dit punt heeft de omvang van een zwart gat. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) rekende gelukkig wel even mee. Op jaarbasis gaan wij er met deze maatregelen 110 miljoen liter brandstof extra doorheen jassen. Dat is 1900 vaten per dag, 1,3 per minuut. Hoe leggen wij straks aan onze kinderen en kleinkinderen uit dat wij zo veel olie hebben verspild alleen maar om het gaspedaal lekker ingedrukt te kunnen houden? Welke maatregelen neemt de minister als binnenkort blijkt dat door de groei van het verkeer in combinatie met de hogere snelheden de klimaatdoelen buiten beeld raken? De minister weet immers dat wij nu al op het randje balanceren.

Ik kom nu op de veiligheid. De minister pretendeert dat de snelheidsverhoging maatschappelijk gezien een positief effect heeft. Met 7 doden en 34 ernstige gewonden extra is dat een heel fikse claim. Ik heb de kosten-batenanalyse er nog eens op nagekeken. De minister becijfert de maatschappelijke waarde van een mensenleven op 2,6 mln. en een ernstig gewonde op € 620 000. De schade van die 7 doden en 34 zwaargewonden bedraagt dus zo'n 40 mln. Dat bedrag weegt zij dan af tegen de opbrengst in termen van reistijdwinst, een luttel 1%. Wat een cynisme. Vervolgens worden tientallen miljoenen ingezet om de veiligheid te verbeteren.

Miljoenen die natuurlijk hadden moeten worden ingezet om ongelukken te voorkomen in plaats van extra ongelukken te compenseren.

Ik maak de balans maar eens op. Een reistijdwinst van 1% kost 7 verkeersdoden, 34 ernstig gewonden, 700 000 vaten brandstof, vieze lucht en meer herrie voor tienduizenden mensen die langs snelwegen wonen en 139 mln. Wie de teller op 130 zet, zet het verstand op nul. Dit is onverantwoord, ook vanuit het midden, zo zeg ik tegen de heer De Rouwe.

Wij hebben een mooie sticker laten maken: «Ik rij geen 130». GroenLinks staat er al op. Ik wil hem als eerste aanbieden aan mijn collega Sander de Rouwe. Het CDA kan er zo bij staan, gratis en voor niets. Dan kunnen wij samen actie voeren tegen deze slechte maatregel. Ik zal de sticker natuurlijk ook graag aan de minister geven. Die heeft vast ook een auto waar die op kan. Misschien kan zij hem op een fiets plakken, om het goede voorbeeld te geven. Wij moeten hier echt niet aan beginnen, want dit is drie keer niks.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben benieuwd wat er gebeurt als er leden van GroenLinks zijn die straks wel stiekem 130 km/u rijden. Levert dat een roeyement op? Hoe wordt daarmee omgegaan?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ga dat niet persoonlijk controleren. Als u nu met mijn actie meedoet, mag u de GroenLinks-leden controleren en dan doe ik die van het CDA. Dan komen wij daar samen wel uit.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het CDA heeft iets meer leden, hè.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U hebt heel veel leden, maar dan roep ik gewoon hulptroepen in. Geen enkel probleem. Als ik die deal nu met u kan sluiten ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind 130 km/u op zich prima, als het maar verantwoord is.

De **voorzitter**: Er ontstaat hier iets moois.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nog wel, voorzitter, maar dan moet de heer De Rouwe wel zijn poot stijf houden.

De **voorzitter**: Wij zullen het zien. Ik geef nu het woord aan de heer Verhoeven.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik ben blij te zien dat GroenLinks het, na de stekker, vandaag met een sticker probeert. Ik wens ze daar heel veel succes mee.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp dat u er graag op wilt, mijnheer Verhoeven.

De heer **Verhoeven** (D66): Zonder meer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Deze trekken wij er niet uit.

De heer **Verhoeven** (D66): Zoals bekend, is D66 niet principieel tegen een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u, mits dat zorgvuldig gebeurt op plekken waar het kan. De CDA-fractie zegt dat vandaag ook en dat is mooi. Wij beoordelen of dat kan op basis van verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en kosten. De minister had in D66 dus een kritische, maar meedenkende bondgenoot. Wij worden echter met de dag kritischer. Opnieuw blijken de gepresenteerde plannen namelijk te rooskleurig. Opnieuw, want dit was niet voor het eerst. Een paar weken geleden moest de minister bijvoorbeeld toegeven dat haar HSL-plan geen 400 mln. maar 1 mld. kost. Toen kwam het nog door onhandig optreden in de media. Nu is er eigenlijk sprake van vage feiten en cijfers die aan de Kamer zijn gemeld. Het lijkt er sterk op dat deze minister van rooskleurigheid dit VVD-paradepaardje koste wat het kost door de Kamer wil loodsen door de boel steeds fraaier voor te stellen dan die in werkelijkheid is.

Waar de minister een bondgenoot verliest, krijgt D66 er een bij: de heer De Rouwe van het CDA. Gelukkig prikken de christendemocraten de rooskleurige ballon van de minister lek, zo riep de heer De Rouwe vandaag althans onder andere in dagblad De Pers. Als het CDA deze blokkade echt waarmaakt, gaat hard rijden zonder te denken aan veiligheid en schone lucht niet door. Dan moet het 130-cadeautje dat dit kabinet zo graag aan de kiezer had willen geven, weer worden ingepakt. De minister heeft gezegd dat er sprake is van een zeer beperkt negatief effect op de verkeersveiligheid. Uit de openbaargemaakte documenten blijkt echter dat de gevolgen helemaal niet zo beperkt zijn. Hoe denkt de minister de dalende verkeersveiligheid te compenseren, of die daling te voorkomen, met 45 mln. aan maatregelen? Wat doet zij als dat niet lukt? Draait zij dan de snelheidsverhoging op die plekken weer terug? Ik heb een opmerking over de proef met trajectcontroles voor meer verkeersveiligheid op de A20 bij Hoek van Holland. Daar werken zij namelijk niet. Wat gaat de minister daaraan doen?

Een ander punt is de luchtkwaliteit. Door de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u neemt de uitstoot van stikstof met 4% toe. Dankzij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit neemt het echter met 26% af, schrijft de minister blij. Hierbij neemt zij een soort voorschot op het verwachte effect van het NSL. Halen wij op deze manier de Europese normen wel? Vooral in stedelijke gebieden zitten wij nu net onder de grenswaarden. Heeft de minister deze plannen wel voorgelegd aan de Europese Commissie?

Het is niet voor niets dat met name de gemeenten ontevreden zijn over de plannen. Zij kampen immers met de luchtkwaliteit. Er zijn problemen langs de A27 bij Hollandsche Rading en Lunetten, de A13 en de A20 bij Rotterdam, de A10-West bij Amsterdam, de A2 bij Maarssen en de A7 bij het Friese dorpje Luxwoude. Ik noem er zomaar een paar. Het is dus niet alleen een probleem van de steden. Wij hebben tientallen brieven van bezorgde gemeenten gekregen. Je moet eigenlijk concluderen dat terwijl het Rijk zijn billen brandt, de gemeenten op de blaren moeten zitten, met

slechte luchtkwaliteit in de wijken en misschien zelfs een bouwstop als de normen niet worden gehaald. Wat doet de minister als gemeenten in de problemen raken? Draait zij de snelheidsverhoging dan terug? Mevrouw Van Gent vroeg naar de uitvoering van de motie-Van Veldhoven/Van Tongeren. Bij die vraag sluit ik mij geheel aan. Dat scheelt tijd. Het is trouwens een belangrijke motie.

Ook over de kosten zijn de nodige vragen gesteld, door onder anderen de heer De Rouwe van het CDA, nota bene een coalitiepartner. Terwijl Nederland de broekriem aanhaalt, wordt de onderbuik van de automobilist lekker gevoed. Dat knelt. Terwijl Nederland in recessie is, gaat de kosten-batenanalyse voor deze snelheidsverhoging uit van het allerzonnigste economische scenario, genomen over een periode van 100 jaar. Het lijkt wel Grieks boekhouden. Is de minister bereid om de kosten en baten ook door te rekenen voor lagere groeiscenario's? Wat doet zij als het te duur wordt? Draait zij de snelheidsverhoging dan terug?

De VVD en de PVV willen 130 km/u ten koste van verkeersveiligheid en luchtkwaliteit en ook nog eens met een prijskaartje van 132 mln. D66 en het CDA, GroenLinks en straks nog velen meer, nemen wel hun verantwoordelijkheid. Daarom willen wij een antwoord op drie vragen. Gaat de minister de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u overal monitoren? Is zij bereid om te wachten met de invoering van 130 km/u tot de nodige veiligheidsmaatregelen echt zijn ingevoerd? Is zij bereid – dat is eigenlijk de belangrijkste vraag – om de snelheidsverhogingen terug te draaien op trajecten waar dat niet blijkt te kunnen?

De minister wil op bijna 60% van de Nederlandse snelwegen een maximumsnelheid van 130 km/u invoeren. Dat is het kaartje dat ik nu toon. Daarop is ongeveer 60% van de wegen groen gekleurd, waarbij groen overigens staat voor 130. Dat is wat ons betreft een beetje een vreemde kleurencombinatie, maar dit terzijde. Het kan echter misschien maar op 10% van de wegen. Als dat het geval is, neemt de minister dan haar verantwoordelijkheid en pakt zij het cadeautje aan de automobilist weer netjes in?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Iedereen wil zo snel en efficiënt mogelijk op de plek van bestemming aankomen. Snelheid is daar uiteraard een middel voor. Dat is ook de reden geweest dat de SP-fractie geen bezwaar had tegen de proef om op een aantal plaatsen te bezien wat de gevolgen zijn van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u. Ik heb voordat de proef begon namens de SP-fractie gezegd dat wij bij de evaluatie van de proef zouden kijken naar effecten van de snelheidsverhoging voor de verkeersveiligheid en het milieu.

Uit onderzoek blijkt dat automobilisten bij een verhoging van de maximumsnelheid van 120 km/u naar 130 km/u gemiddeld 3 km/u harder rijden. De reistijdwinst is dus eigenlijk nihil. Het gaat maar om 1%.

Daarnaast leidt harder rijden tot meer uitstoot van schadelijke stoffen en tot meer geluidsoverlast. Ook kunnen wij concluderen dat harder rijden tot extra gewonden en extra doden zal leiden.

Ondanks al deze feiten wil de minister toch op maar liefst 60% van het snelwegnet de maximumsnelheid verhogen naar 130 km/u. Ik heb in een eerder debat al gezegd dat ik niet principieel tegen 130 km/u ben. Ik wil vooral dat de doorstroming van het verkeer goed is zodat mensen snel en efficiënt op de plek van bestemming kunnen komen. Vaak kan dat ook met lagere snelheden. De filegevoeligheid – daar is iedereen het eigenlijk wel over eens – neemt toe als de snelheid toeneemt. Voor ons is het ook belangrijk dat omwonenden niet worden blootgesteld aan meer geluidsoverlast en/of meer uitstoot van schadelijke stoffen. Deze overlast leidt namelijk tot gezondheidsproblemen. Verder wil de SP-fractie liever dat mensen op de plek van bestemming aankomen dan dat zij er niet aankomen. Verkeersveiligheid is voor ons echt een heel belangrijk punt.

Wij kunnen, met de resultaten van het experiment in ons achterhoofd, het uitbreiden van het aantal trajecten waar 130 km/u mag worden gereden, niet steunen. Daar waar geen directe omwonenden zijn en de veiligheid dat toelaat, zou op rustige momenten en in de nacht 130 km/u kunnen worden toegestaan. Dan heb je matrixborden nodig die variabele snelheden kunnen aangeven die automatisch aangepast worden aan het verkeersvolume.

Wij zijn tegen invoering van een maximumsnelheid van 130 km/u op snelwegen die naast dorpen of steden liggen. Daarom vind ik het voorstel van de minister om de maximumsnelheid op de ringen van Amsterdam, Utrecht en Rotterdam te verhogen echt onbegrijpelijk, ondoordacht en eigenlijk ook wel dom. Deze zones zijn niet voor niets ingesteld. Het doel was om de bewoners van Amsterdam, Rotterdam en Utrecht te beschermen tegen herrie en schadelijke stoffen. Ondanks de 80 en 100 kilometerzones op deze ringen hebben de bewoners van deze steden nog steeds last van de herrie en de schadelijke stoffen. Voor de SP-fractie is een snelheidsverhoging op de ringen dan ook niet aan de orde. Wij steunen die niet. De minister toont met haar voornemen om de snelheid op deze ringen te verhogen eigenlijk haar ware gezicht. Zij heeft in feite maling aan de nachtrust en de gezondheid van de omwonenden. Dat neemt de SP-fractie de minister en de regering zeer kwalijk, temeer omdat omwonenden al duidelijk hebben gemaakt dat zij dit absoluut niet willen. Niet alleen omwonenden hebben dat gedaan, maar ook de bestuurders uit de steden, nota bene van VVD-huize. Niet doen dus, minister. De minister geeft aan dat zij 130 mln. wil uittrekken voor het compenseren van de negatieve gevolgen van de invoering van 130 km/u. Voor een deel is dat een sigaar uit eigen doos. Een groot deel van dit geld is niet meer dan een optelsom van maatregelen die de overheid toch al zou nemen. Welke extra maatregelen neemt de minister daadwerkelijk om de negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid, milieu, geluid en doorstroming aan te pakken? Waarom wil zij – dat is een heel belangrijke vraag – de maximumsnelheden verhogen voordat er investeringen zijn gedaan? Dat is toch een heel rare volgorde?

Dat deze minister graag 130 rijdt, weten wij. Zelf rijd ik liever 160 km/u, met de trein. Het is nu al mogelijk om treinen op een aantal trajecten 160 km/u uur te laten rijden. In de praktijk zien wij ze echter niet veel harder gaan dan 130 tot 140 km/u. Ik hoor graag van de minister waarom zij voortvarend is waar het gaat om de snelheid op de weg, maar niet waar het gaat om die op het spoor. Een aantrekkelijker spoorstelsel is toch ook een goed alternatief voor de files? Ik hoor hier graag een reactie op.

Ik kom nu op het andere onderwerp op de agenda. Mensen die zorgen voor de aanleg en het onderhoud van onze wegen, moeten hun werk veilig kunnen uitvoeren. Nu zien wij echter een stijging van het aantal ongelukken bij wegwerkzaamheden. De SP-fractie vindt het schandalig dat een aantal automobilisten blijkbaar niet wil remmen als er een snelheidsverlaging is, en rode kruizen negeert en agressief rijgedrag vertoont. Waarom wordt er niet gehandhaafd? Minister, pak die verkeersshuften gewoon eens hard aan! Als dat consequent wordt gedaan, is het snel afgelopen. Het gaat hier om mensenlevens. Graag snel actie, minister!

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie is tevreden over het voorstel van het kabinet om het punt uit het regeerakkoord inzake het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u uit te voeren. Die afspraak was en is: verhogen als het kan qua verkeersveiligheid en milieu, dus luchtkwaliteit en geluid. De proef op de acht wegen is succesvol. De automobilist past zich goed aan. De snelheidsverhoging met 10 km/u betekent in de praktijk een gemiddelde snelheid die 3 km/u hoger is. Het overgrote deel van de automobilisten wil de maximumsnelheid niet overtreden. Als de maximumsnelheid onbegrijpelijk laag is, nemen zij die

echter niet serieus en overtreden zij deze massaal. Kijk naar de A2 tussen Utrecht en Amsterdam. Daar liggen twee keer vijf schitterende banen, in een mooi recht stuk. Daar geldt een maximumsnelheid van 100 km/u, maar de automobilisten rijden massaal 120 tot 130 km/u. Zij vinden die 100 km/u echt onbegrijpelijk en niet acceptabel. Met een te lage maximumsnelheid lok je eigenlijk overtredingen uit en bereik je niet wat je zou willen bereiken. Wij vinden dat de maximumsnelheid op zo'n weg als de A2 tussen Amsterdam en Utrecht prima naar 130 km/u kan. Als op één plek sprake is van een dreiging van te veel uitstoot van dingen in de lucht of te veel geluid, kun je dat prima oplossen met een scherm. Ja, dat kost een beetje geld. Maar dat hebben wij bij het eerste optreden van de minister in deze commissie besproken, vorig jaar na het aantreden van het kabinet. Toen is gezegd dat er natuurlijk wat mitigerende maatregelen nodig zijn. Die worden genomen. Die zitten gewoon in de begrotingen voor de komende jaren.

Het voorstel voldoet dus op alle fronten aan de eisen uit het regeerakkoord. De maximumsnelheid gaat omhoog, maar dat moet mogelijk zijn qua veiligheid, luchtkwaliteit en geluid. Het aardige is dat op drie punten per saldo een positief effect wordt bereikt. Er wordt overgecompenseerd. Veel trajecten kunnen daarbij van 120 naar 130 km/u en enkele van 80 naar 100. Er zijn ook trajecten waar het sowieso niet kan. Er is een vierde categorie, namelijk trajecten waarnaar nog onderzoek wordt gedaan, zoals bij de A20 bij Rotterdam.

De heer **Verhoeven** (D66): De Aptroot begon zijn inbreng met zeggen dat de proef succesvol is. Volgens mij is dat een heel gevaarlijke conclusie, zeker na wat de heer De Rouwe heeft gezegd. Het is ook merkwaardig om je te baseren op het regeerakkoord na wat de heer De Rouwe heeft gezegd. Waar baseert de heer Aptroot zich nu op? Wat gaat hij doen als blijkt dat snelheidsverhoging op een aantal trajecten waar nu 130 km/u is ingepland, niet mogelijk is?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik kan gerust beweren dat de proef succesvol is, want wij zijn begin maart begonnen met de eerste trajecten. Het eerste was de A7. Daarna zijn er nog zeven andere wegen bij gekomen. Wij zien het effect. De maximumsnelheid is 10 km/u hoger. Die wordt dus redelijk in de ogen van automobilisten. Zij gaan gemiddeld maar 3 km/u harder rijden. Er is geen toename van het aantal ongelukken of wat dan ook. Het gaat dus gewoon prima. Dat is ook wat alle automobilisten in het land eigenlijk melden. Zij vinden het fijn. Ik spreek veel andere Kamerleden, ook van partijen die hier jammeren over 130 km/u, die zeggen: hèhè, eindelijk kan ik normaal doorrijden zoals ik eigenlijk altijd al deed.

De heer **Verhoeven** (D66): U bent bij het succes van de proef vergeten de vele seconden tijdswinst te noemen die je kunt boeken. De heer De Rouwe – dat heeft de heer Aptroot ook gehoord – heeft gezegd dat hij twijfels heeft, dat hij vragen heeft aan de minister op een aantal punten en dat hij eventueel zal zeggen dat het op een aantal plaatsen zo niet kan. Is de heer Aptroot bereid om een stapje terug te zetten op punten waarvan de heer De Rouwe en anderen in deze Kamer zeggen dat het daar niet kan? Is hij bereid om bij een aantal trajecten zijn verlies te nemen en te besluiten om er 120 km/u van te maken? Is hij bereid om toe te geven dat het te veel zou zijn, dat hij het te graag wilde, maar dat het een foutje was?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben voor de volle 100% bereid om het voorstel van deze minister en dit kabinet te steunen. Dat voorstel geeft aan dat wij, binnen de budgetten die er zijn, heel verantwoord op heel veel wegen van 120 naar 130 km/u kunnen. Het voorstel is prima overwogen. Per saldo is er geen extra geld nodig. Het is uitvoering van het regeerakkoord waar de handtekening van het CDA onder staat. Ik zie dus niet waarom ik iets

anders moet overwegen. Het bijzondere is ook dat echt per weg en per wegdeel zorgvuldig wordt overwogen of het kan. Dat is precies zoals wij het hebben afgesproken. Dat is prima. De handtekeningen staan. Wij gaan het wat ons betreft dus gewoon zo doen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U hebt vandaag in elk geval in de media nogal boos gereageerd op de stellingname van het CDA, mijnheer Aptroot. U hebt gezegd: afspraak is afspraak. Dat zegt u feitelijk nu weer. De heer De Rouwe zegt – dat hebt u ook gehoord – dat er helemaal geen afspraak is gemaakt over extra financiële middelen om die snelheidsverhoging naar 130 km/u mogelijk te maken. Wat is uw reactie daarop?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb bij die onderhandelingen gezeten, de heer De Rouwe niet. Hij moet maar eens goed bij zijn collega's gaan informeren. Wij hebben duidelijk gezegd dat wij naar 130 km/u gaan waar dat kan en dat het allemaal gebeurt binnen de budgetten die ervoor staan. Er is dus helemaal niets aan de hand.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als er helemaal niets aan de hand was, had u zich vandaag niet zo zitten opvreten, zoals wij onder andere op Teletekst hebben kunnen lezen. Er is dus wel degelijk iets aan de hand. U bent het niet eens met uw collega van het CDA over de uitleg van het regeerakkoord. Ik neem aan dat de heer De Rouwe gewoon namens zijn hele fractie spreekt. Bent u van mening dat de CDA-fractie zich op dit moment met deze opstelling niet houdt aan de afspraken die u – u zegt dat u erbij zat – hebt gemaakt?

De heer **Aptroot** (VVD): Het aardige is dat de heer De Rouwe zelf heeft aangegeven dat zijn fractie eraan denkt zich niet aan het regeerakkoord te houden. In zijn eerste blokje zei hij namelijk dat de CDA-fractie vindt dat er sprake moet zijn van een heroverweging. Als je heroverweegt, ga je kijken of je nu een andere mening hebt. Ik vind dat dit niet kan, tenzij er overeenstemming is met de coalitiepartners. Nou, die is er niet: noch met de coalitiepartner, noch met de gedoogpartner, bij mijn weten.

De heer **Bashir** (SP): Begrijp ik goed uit de woorden van de heer Aptroot dat het conform het regeerakkoord is dat 60% van de snelwegen naar 130 km/u kan en zal gaan? Heeft het CDA daar ook voor getekend?

De heer **Aptroot** (VVD): Er staat in het regeerakkoord niet dat het 60% moet zijn. Er is gezegd dat het wordt bekeken per wegdeel. Op basis van het regeerakkoord en binnen de bestaande budgetten kan dit. Het past dus prima binnen het regeerakkoord. Dan gaan wij het maar doen, lijkt mij.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind dit heel erg opmerkelijk. Ik hoor de heer De Rouwe net zeggen dat hij daar grote vraagtekens bij plaatst. Ik vraag de heer Aptroot om op die woorden van de heer De Rouwe te reageren, op zijn opmerking dat dit niet het geval is. Wie heeft hier dan gelijk?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik denk dat de heer Bashir weet wie gelijk heeft. Dat ben ik, want ik houd mij, met de VVD-fractie, aan het regeerakkoord. Dat is heel simpel. Iemand die een contract wil openbreken – heroverwegen noemt de heer De Rouwe het – moet dan maar proberen zijn gelijk te krijgen op basis van argumenten. Hij moet dan maar proberen de andere contractpartners ervan te overtuigen dat het anders kan. Bovenop dit prima voorstel neemt de uitstoot van het autoverkeer jaarlijks af door schonere auto's en vrachtauto's. Per saldo zal de komende zes jaar – alle berekeningen zijn duidelijk – de stikstofuitstoot van het autoverkeer, rekening houdend met groei van het autoverkeer en met hogere

maximumsnelheden zoals het kabinet voorstelt, met maar liefst 26% afnemen. De maximumsnelheid kan dus nu ook worden verhoogd, terwijl dat een aantal jaar geleden met een ander wagenpark niet mogelijk was. Bovendien betekent een snelheidsverhoging van bijvoorbeeld van bijvoorbeeld 80 naar 100 km/u dat er minder files zijn. Ik zag het gisterenavond bij Rotterdam. Eén mevrouw zei heel terecht op het journaal: wij hebben vooral last van de slechte lucht als er files zijn. Ik denk dat je er dan beter voor kunt zorgen dat mensen snel met 100 km/u de stad uitrijden dan met 80 km/u. Dan heb je minder files. Een beetje goed doorrijden is ook goed voor het milieu.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): De VVD-fractie gaat er bij haar cijfers van uit dat er allemaal heel schone auto's op de weg rijden. De minister doet dat ook. Zij gaat ervan uit dat in 2015 het gemiddelde Euro 6 is. Dat kan helemaal niet. Dat kost zeker nog tien jaar. Verhoging van 80 naar 100 km/u kan bovendien pas als alle vuile diesels zonder roetfilter van de weg zijn en het gros van de auto's Euro 6 is. Die norm geldt vanaf 2015. Gaat de VVD-fractie naast het pleidooi voor 130 km/u ook een pleidooi houden om nog sneller meer duurzame auto's op de weg te krijgen? Is zij bereid om daar het een en ander aan fiscale maatregelen voor te herzien? Als dat niet gebeurt, kloppen de cijfers gewoon niet.

De heer **Aptroot** (VVD): De cijfers waarvan ik uitga, en volgens mij de minister ook, zijn de cijfers van de realiteit, zoals wij die de komende jaren verwachten. Dat betekent dat er heel veel nieuwe schone auto's zullen zijn, maar ook een aantal oudere vuilere auto's. Ik vraag mevrouw Wiegman om eens op bladzijde 21 van het kabinetsvoorstel te kijken, naar de berekeningen die daar staan. Daar kan zij zien dat stikstofoxide en fijnstof in 1990 op 100 staan, iets onder de 80 in 1995, op ongeveer 65 in 2000, op ongeveer 55 in 2005 en net boven de 40 in 2010. De uitstoot gaat dus jaar in, jaar uit naar beneden. Wie dat ontkent, kent gewoon de cijfers en de realiteit niet.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik ken wel degelijk de cijfers en de realiteit. De heer Aptroot gaat niet in op wat ik heb gevraagd over de normen voor schone auto's en vuile diesels zonder roetfilter. Wij hebben bovendien ook nog zoiets als roetconcentratie. Er is ook een rapport, nota bene van het ministerie zelf, dat met 10 tot 30 keer hogere cijfers voor fijnstof komt. Hoe moet ik dat dan verklaren?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik kijk naar wat het autoverkeer doet in 2010: fijnstof ongeveer 44% van wat het in 1990 was. In de komende jaren gaat dat steeds verder naar beneden. De cijfers gaan uit van de reële ontwikkelingen van het wagenpark, dus elk jaar 100 000 nieuwe auto's erbij en een aantal oudere weg. Ik hoop toch niet dat de fractie van de ChristenUnie voorstelt om alle oudere auto's direct van de weg te halen. Het zou voor het milieu leuk zijn, maar een groot deel van de bevolking zou ontzettend gedupeerd zijn.

Wij zien dus hoe schoon het autoverkeer wordt, hoe minder vervuילend het jaar in, jaar uit wordt. Dat gaat met sprongen vooruit. Je zou willen dat de huishoudens, de agrarische sector en de industrie eenzelfde vermindering van uitstoot zouden realiseren als het autoverkeer. Dat zou geweldig zijn. Het autoverkeer, de auto-industrie, loopt voorop. De bebording kost 5 mln. Verder zijn de uitgaven allemaal voor verkeersveiligheid, voor het verlengen van in- en uitvoegstroken en voor milieumaatregelen als geluidsschermen. Bij elkaar kosten die maatregelen eenmalig 127 mln. Het bedrag stond al in de begroting voor Infrastructuur en Milieu. Het pakket zal dus per saldo de verkeersveiligheid verbeteren. Het aantal ongelukken en verkeersslachtoffers zal verminderen. Wij

vinden dit een verstandig en voortvarend pakket. Wij vinden het belangrijk dat de snelheidsverhoging op één datum ingaat, want elke weg op een ander moment is verwarrend voor de automobilist en is ook niet goed om te bevorderen dat mensen zich eraan houden.

Het tweede agendapunt, de veiligheid bij wegwerkzaamheden, is ook belangrijk. Mevrouw Van Gent luistert niet, maar dat doet zij meestal moeizaam. Wij vinden het goed dat er nu een brief is over eventuele onveiligheid bij wegwerkzaamheden. Wij zien overigens dat het bij de ongevallen met gewonden en doden vooral automobilisten zelf betreft. Het gaat gelukkig om een beperkt aantal wegwerkers. Het kabinet schrijft terecht dat elke wegwerker die gewond raakt of omkomt er een te veel is. Daarom zijn wij het ermee eens dat het kabinet voorstelt om fors te controleren en te handhaven. Wij vinden het goed dat een snelheidsovertreding bij wegwerkzaamheden 50% hoger wordt beboet dan een andere snelheidsovertreding. Daar kunnen wij nog eens kritisch naar kijken. Wij zijn dus voor het handhaven van het heel stevige beleid. Als er aan de weg wordt gewerkt en de snelheid om die reden naar beneden gaat, moet je ervoor zorgen dat mensen daar veilig kunnen werken.

Overigens, als reële maximumsnelheden worden gehanteerd, dus bijvoorbeeld 130 km/u op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam, heeft de automobilist automatisch de neiging om, als de snelheid een keer 100, 90, 70 of 50 km/u is, zich aan de voorgeschreven lagere snelheid te houden. Als hij harder kan als dat mogelijk is, zal hij eerder geloven dat een door de overheid voorgeschreven lagere snelheid een reden heeft. De reden is dan niet dat je figuren hebt als mevrouw Van Gent. Zij loopt met stickers rond, ook slecht voor het milieu, omdat zij als de dood is om zelf ooit 130 km/u te rijden. Dat moet zij ook vooral niet doen. Het is goed dat automobilisten weten dat als de overheid een lagere snelheid voorschrijft dan 130 km/u, dat een goede reden heeft.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Begin dit jaar is de minister gestart met een experiment om op acht trajecten 130 km/u toe te staan. Dat experiment is succesvol verlopen en daarom kondigde de minister op 28 november jl. het goede nieuws aan: met 130 km/u doorrijden op een heel groot deel van de snelwegen. Na jaren links automobilisten pesten is het dan eindelijk zover. Wat de PVV al jaren voorstelt, gaat nu eindelijk gebeuren: op veel plekken doorrijden. Niet met 140 km/u, zoals wij het liefst hadden gezien, maar met 130 km/u en dat is hartstikke goed. Zoals bekend, had wat ons betreft de invoering van de snelheidsverhogingen wel wat eerder gemogen. 130 km/u, liever vandaag dan morgen. Helaas moeten wij, zoals beschreven in de brief, nog even wachten tot 1 september 2012. Al met al zijn wij echter zeer tevreden met het voorstel van de minister. Wij gaan er dan ook van uit dat zij dit goede voorstel, waarin rekening is gehouden met de verschillende geluiden over invoering van een maximumsnelheid van 130 km/u, gewoon doorzet. Dit voorstel is immers in lijn met de aangekondigde 800 km extra asfalt en de aanpak van de files. Deze files kosten Nederlanders immers miljarden per jaar. Dat moet maar eens afgelopen zijn. De automobilist wil na jarenlang stilstaan in files eindelijk eens doorrijden, doorrijden met 130 km/u. Ik hoor hier graag een reactie van de minister op.

Ook een andere langgekoesterde wens van de PVV, namelijk afschaffing van de 80 kilometerzones, gaat op 1 juli 2012 in vervulling. Vier van de vijf 80 kilometerzones behoren per 1 juli 2012 tot het verleden. Dat is geweldig nieuws, dat in het voordeel zal zijn van de doorstroming. Mooi dat de minister dit PVV-punt heeft overgenomen. De PVV-fractie is overigens van mening dat ook de 80 kilometerzone op de A20 moet worden afgeschaft. Het fileprobleem op dit traject is zeer groot. Wij vragen ons af waarom hier extra onderzoek voor nodig is. In eerder onderzoek van het ministerie uit 2010 is immers reeds aangetoond dat het uitschakelen van de 80 kilometerzones kan zorgen voor een reductie van

het aantal voertuigverliesuren met 65%. Afschaffing is dus goed voor de doorstroming en gaat files tegen. Veel Rotterdammers hebben hun beklag al gedaan bij de PVV. Zij vroegen waarom de minister op dit traject vooralsnog niet doorzet. Kan zij de mensen in Rotterdam duidelijkheid verschaffen over de reden dat zij deze keuze heeft gemaakt?

De recente storingen in de matrixborden leren ons dat indien de daarop gegeven informatie niet strookt met de situatie op de snelweg, een deel van de automobilisten de rode kruizen negeert. Dit zorgt voor ongelijke snelheden op de weg, wat weer leidt voor verkeersonveilige situaties.

Storingen op de matrixborden zorgen niet zelden voor opstoppingen en dat is nu juist wat de minister wil aanpakken. Wat gaat zij concreet doen om de storingen van de matrixborden tegen te gaan?

Het negeren van matrixborden, wanneer deze een keer wel terecht op rood staan, moet keihard worden aangepakt. Het willens en wetens op het spel zetten van levens van onder meer wegwerkers moet kei- en keihard worden bestraft. Uit de brief van de minister van 12 december jl. wordt niet geheel duidelijk wat nu precies de sanctie is als dit gebeurt. Wat is de sanctie? Vindt de minister deze strikt genoeg of is volgens haar een verdere aanscherping nodig?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik zie de beide bewindslieden nog staan. Ik meen dat het in de campagne voor de Provinciale Statenverkiezingen was, dat tijdens een VVD-bijeenkomst werd aangekondigd dat er in Nederland 130 km/u mocht worden gereden. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft toen zo'n mooi 130-bord onthuld. Een heleboel mensen dachten: zo, dat is een behoorlijke daadkracht. Als je vandaag het debat beluistert, moet je concluderen dat dit wel een heel dure feelgood-campagne van de VVD was. Die luchtballon loopt bovendien langzamerhand met 130 km/u weer leeg. Over een heleboel dingen die de minister beloofde, kan op zijn minst een behoorlijk aantal vragen worden gesteld. Dat doe ik graag in mijn termijn.

Ons is toegezegd dat die verhoging naar 130 km/u niet tot extra doden en gewonden zou leiden. En wat zegt de minister nu? Dat zij die gaat compenseren. Als er eenmaal mensen overlijden of gewond raken, kan dat met de beste wil van de wereld niet worden gecompenseerd. Die mensen komen namelijk gewoon nooit meer terug. Los van de manier waarop de minister daarover in de media het woord heeft gevoerd, vraag ik mij oprecht af of de beleidsruimte en het geld dat er is niet beter kunnen worden gebruikt om het aantal ongelukken verder terug te dringen waar zij nu al ontstaan. Dat lijkt mij beter dan iets wat je zelf veroorzaakt, met extra geld compenseren. Alsof dat kan.

Dagblad De Pers is een procedure op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (WOB) gestart. Daaruit is een heel groot dossier naar voren gekomen waaruit blijkt dat de analyse van de ambtenaren van de minister veel kritischer is dan zij in de brief aan de Kamer heeft doen voorkomen. Ik vraag haar waarom zij, nadat de Kamer haar daarom heeft verzocht, niet de gelegenheid te baat heeft genomen om dat onderzoek niet alleen door te sturen, maar het minimaal ook van een beleidsreactie te voorzien. De aantijgingen die in De Pers werden gedaan, waren fiks. Ik dacht dat daar wel een politieke reactie op zou komen. Die hoor ik dan in elk geval graag vanavond.

Ik vraag de minister ook waarom zij zo'n haast heeft. Waarom wil zij al in september 2012 beginnen met het verhogen van de snelheid, terwijl de compenserende maatregelen – ik gebruik haar termen maar even – pas veel later in werking kunnen treden? Kan dat überhaupt? Is dat juridisch deugdelijk? Ik heb altijd begrepen dat je de weg klaar moet maken voordat je er veranderingen op toestaat. Ik ben benieuwd of dit voorstel uiteindelijk houdbaar zal zijn. Ik neem aan dat de minister daarnaar heeft gekeken.

Het gaat hier niet alleen over verkeersveiligheid, maar ook over luchtkwaliteit en geluid. Wij zien dat er wat dat betreft een beperkte ruimte is. Die kun je maar één keer opsouperen. Als het kabinet de ruimte voor automobilité invult, is het mogelijk dat er elders, bijvoorbeeld bij het bouwen, problemen ontstaan. Is daarover afstemming geweest in het kabinet?

Ik kom nu op de kosten. Ik vind het eerlijk gezegd behoorlijk bizar dat wij 132 mln. uittrekken voor een reistijdwinst van 1% in een tijd waarin leraren op de nullijn worden gezet, waarin mensen zich afvragen of zij nog recht hebben op een persoonsgebonden budget en waarin dit kabinet mensen om allerlei andere redenen vraagt om in te leveren. Ik vraag mij eerlijk gezegd af hoe deze ministers dat kunnen rechtvaardigen.

Ik heb nog een opmerking over de politieke duiding. De minister heeft gehoord dat in elk geval een van haar partners grote vragen heeft bij de wijze waarop zij het regeerakkoord uitvoert. Ik wil graag van haar horen of zij van mening is dat zij het regeerakkoord wel goed uitvoert.

Mijn laatste punt betreft de veiligheid van de wegwerkers; last, but not least. Ik ben het met alle andere woordvoerders eens – het is belangrijk dat wij daar vanavond aandacht voor vragen – dat agressief rijgedrag voor deze groep heel kwetsend en ook beangstigend kan zijn. Je hoort ook dat mensen die aan de weg werken zich daar druk over maken. Het is dus belangrijk dat wij hier een politiek signaal afgeven. Het is goed dat mensen die overtredingen begaan harder worden aangepakt. Belangrijker nog is dat de pakkans echt veel groter wordt. Met de collega's vraag ik aan de minister van Veiligheid en Justitie om ervoor te zorgen dat de kans dat mensen die wegwerkers in gevaar brengen daarvoor moeten boeten echt groot wordt. Hij is van het lik-op-stukbeleid. Daar profileert hij zich op. Ik vraag hem om hiermee aan de gang te gaan, want dat is echt heel hard nodig.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Voorzitter. Het is crisis en dan moet er wat gebeuren. Dus verhogen wij de maximumsnelheid voor een paar seconden reistijdwinst en besteden wij daar tientallen miljoenen euro's aan. Sorry, de fractie van de ChristenUnie mist de logica van deze maatregelen. Overal moet elke euro twee keer worden omgedraaid en ondertussen strooit het kabinet met euro's om lekker hard te kunnen rijden.

De snelheidsverhoging ondergraaft ook het degelijke VVD- en CDA-beleid dat is gevoerd vanaf 1988, waardoor ons land in de top 3 is gekomen van verkeersveiligste landen en waardoor bijna 10 miljard liter brandstof en 20 miljoen ton CO₂ zijn bespaard. Ik heb het idee dat het kabinet dit historisch besef kwijt is geraakt. Het kiest er bewust voor om het milieu te schaden, de geluidsoverlast te laten groeien en de verkeersveiligheid te laten verslechteren. En passant worden ook nog eens honderden miljoenen euro's vergroeningsmaatregelen in één klap tenietgedaan. Het voorstel is bovendien heel slecht onderbouwd. De minister schermst met een draagvlakmeting. Die is echter gedaan onder automobilisten. Omwonenden denken daar heel anders over, net als het grote publiek. De minister ziet de overheid kennelijk als een soort geluksmachine voor hardrijders. Waarom is er niet van tevoren contact gezocht met grote steden over deze maatregel over de vraag hoe negatieve gevolgen kunnen worden voorkomen?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ga hier niet het argument gebruiken dat de bevolking dit vindt en dergelijke. Ik hoor u zeggen dat er geen draagvlak is, mevrouw Wiegman. Ik heb een peiling gezien van RTL Nieuws. Ik meen dat 76% voor 130 km/u was. Ik heb een peiling in De Telegraaf gezien waarin 73% voor 130 km/u was. Ik vind dat geen argument om het te doen, hoewel ik het wel prettig vind om te weten dat wij gesteund worden door ongeveer driekwart van de bevolking. Dat waren peilingen onder

iedereen, niet alleen onder automobilisten. Dat u het tegenovergestelde beweert, vind ik wel heel cru. Wij hebben vandaag in de vergaderzaal al meegemaakt dat u tegen uw eigen verkiezingsprogramma handelt. Daarin staat dat product- en bedrijfsschappen moeten worden afgeschaft en nu wilt u ze ineens houden. U draait nu de hele publieke opinie om en dat moet u niet doen.

De **voorzitter**: Koppelt u daar nog een vraag aan, mijnheer Aptroot?

De heer **Aptroot** (VVD): Als u dingen over de publieke opinie noemt, ga dan uit van de feiten en de cijfers en niet van uw eigen gevoel of de peilingen in de fractie van de ChristenUnie, want die telt maar vijf leden.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Je hebt draagvlak en je hebt draagvlak. Ik geloof zeker dat er draagvlak is voor deze voorstellen onder automobilisten. Er zijn echter ook nog andere draagvlakberekeningen. Ik noem bijvoorbeeld het draagvlak onder astmapatiënten. Dat ligt echt anders, zo kan ik de heer Aptroot vertellen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Net als het draagvlak onder VVD-wethouders.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ja. Die hebben trouwens goede argumenten, heb ik begrepen.

Wat betreft de wijze waarop de minister mensenlevens telt en waarop doden gecompenseerd moeten gaan worden, sluit ik mij aan bij de opmerkingen van de PvdA-fractie. Ik vraag mij nadrukkelijk af hoe het harde rijden zich verhoudt tot het Europese actieplan om tussen nu en 2020 het aantal verkeersdoden met 50% te verlagen.

De fractie van de ChristenUnie maakt zich ook grote zorgen over het enorme snelheidsverschil dat ontstaat met het vrachtvervoer, maar liefst 50 km/u. Volgens mij is dat ook vragen om extra ongelukken. Daarnaast zorgt het voor een veel onrustiger verkeersbeeld en een slechtere benutting van het asfalt, doordat verkeer continu moet afremmen. Als de verkeersveiligheid het toelaat, is het dan niet slimmer om bijvoorbeeld de maximumsnelheid van vrachtauto's te verhogen om zo de doorstroming te verbeteren? In sommige Europese landen geldt al een limiet van 90 of 100 km/u. Inhalen is dan niet alleen veel veiliger, maar ook veel minder vaak nodig.

Wat betreft de veiligheid van wegwerkers, sluit ik mij geheel aan bij de opmerkingen van de SP-fractie.

Ik ga graag verder op de milieueffecten van deze maatregel. Waar is de milieueffectrapportage, die wettelijk verplicht is? Met de verhoging van de maximumsnelheid schrapt de minister kosteneffectieve en praktisch uitvoerbare CO₂-maatregelen. Waarom compenseert zij wel voor geluid, lucht en verkeersveiligheid, maar niet voor de extra CO₂-uitstoot, en waarom is het behalen van de klimaatdoelen zelfs geen randvoorwaarde? Hiermee wentelt zij dit af op de toekomstige generaties. Dat gebeurt ook bij de geluidseffecten. Die worden namelijk gecompenseerd via een soort kasschuif, alsof in de toekomst geen extra geluidsmaatregelen nodig zijn door de autonome groei van het verkeer.

De minister wil de ruimte binnen de normen voor luchtkwaliteit en geluid benutten. Ook onder deze normen is er echter sprake van gezondheidschade. Normen zijn geen doel, maar een middel. Waar is het voorzorgsbeginsel gebleven? Is die ruimte er eigenlijk wel? De VNG verwacht dat er juist extra maatregelen nodig zijn om de luchtkwaliteitsdoelen te halen. Voor de A12 tussen Lunetten en Ouderijn geldt binnen SWUNG (Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) al een saneringsopgave en is er geen extra geluidsruimte. Zit dat wel in de berekeningen van de minister? Dit mag niet uit het budget van de ring Utrecht komen,

want dan gaat het ten koste van inpassing elders. Wat wordt nu eigenlijk de ontwerpsnelheid voor de ring?

Gemeenten zien hoe hun inspanningen voor luchtkwaliteit en geluid tenietgedaan worden. De minister compenseert, maar voor nieuwe maatregelen zijn de steden vervolgens duurder uit. Betaalt de minister die ook? Hoe zit het met eventuele Europese boetes en geluidswetgeving rond regionale infrastructuur? Wij moeten SWUNG II nog vaststellen. De minister lijkt het voor zichzelf goed geregeld te hebben en gooit de problemen over de schutting van de gemeenten.

Dat geldt eigenlijk ook voor de boeren. Zij hebben de afgelopen jaren keihard gewerkt in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof. De fractie van de ChristenUnie wil niet dat de daardoor ontstane ruimte wordt opgesoupeerd door hardrijders. Ik geef die ruimte liever aan boerengezinsbedrijven om uit te kunnen breiden. De minister verbreekt ook afspraken met omwonenden en gemeenten rond infraprojecten, zoals afspraken met de gemeente Stichtse Vecht langs de A2. Dat noem ik een onbetrouwbare overheid.

Ik kom nu op de cijfers. Steeds wordt uitgegaan van de meest gunstige aannames en uitkomsten van deelonderzoeken. Nergens zie ik in het rapport een gevoeligheidsanalyse. Wel is er een rapport, nota bene van het ministerie zelf, waarin voor fijnstof 10 tot 30 keer hogere cijfers zijn opgenomen. Hoe verklaart de minister dat? Tegen de VVD-fractie zou ik willen zeggen: lees het verhaal achter al die cijfers nog eens.

Ik noem nog een paar zwakke punten in het rapport. De minister stelt dat de extra brandstofkosten 20 mln. bedragen. Kan zij dit toelichten? Volgens mij ontbreekt hier een nul. Er is immers sprake van 0,4 megaton CO₂ extra per jaar. Dat is 150 tot 200 miljoen liter per jaar. Dat zou dan minstens 200 mln. per jaar zijn, lijkt mij. Dat is op zich natuurlijk wel mooi voor de minister, want de helft daarvan is voor de fiscus.

Treinreizigers wachten ondertussen al jaren op betere reistijden, maar een voortvarend actieplan van de minister is er nog steeds niet.

De minister gaat ervan uit dat in 2015 Euro 6 het gemiddelde is. Dat kan echter niet, want dat kost nog zeker tien jaar. Verhoging van 80 naar 100 km/u kan pas als de vuile diesels zonder roetfilter van de weg zijn en het gros van de auto's Euro 6 is. Maar Euro 6 geldt pas vanaf 2015. Pas na 2020 is snelheidsverlaging niet meer nodig vanwege de luchtkwaliteit.

Voor fijnstof kijkt de minister naar de jaargemiddelden, terwijl moet worden gekeken naar het aantal dagen per jaar dat de norm wordt overschreden. Waarom zegt zij niets over de verhoging van de roetconcentratie? In de kostenberekeningen zijn indirecte kosten, zoals waardeverlies van woningen en gemiste levensjaren, niet meegenomen, maar alleen extra doden en gewonden, wat al triest genoeg is.

De fractie van de ChristenUnie is niet alle gevallen tegen verhoging van de maximumsnelheid. Wij steunen hogere snelheden 's nachts in 80 en 100 kilometerzones, mits de normen voor geluid, NO₂ en PM10 niet worden overschreden, en onder dezelfde voorwaarden ook flexibilisering op enkele 100 kilometerwegvakken. Het voorstel van de minister is echter onacceptabel. Laten we het genieten van hard rijden beperken tot één avond per week Top Gear kijken.

De **voorzitter**: Voor ik het woord geef aan de minister van Veiligheid en Justitie, meld ik dat er binnen korte tijd stemmingen worden verwacht. Wij gaan echter gewoon met de beantwoording beginnen. Het is mogelijk dat wij na de beantwoording van het eerste deel, dat over de veiligheid van wegwerkers gaat, kort schorsen. Dat hangt een beetje af van de tijd die de stemmingen gaan kosten.

Minister **Opstelten**: Voorzitter. Ik dank de leden voor de gemaakte opmerkingen over het belangrijke onderwerp veiligheid en overtredingen bij wegwerkzaamheden. Te hard rijden bij wegwerkzaamheden is

levensgevaarlijk en goede handhaving dient om slachtoffers te voorkomen. Ik ben blij dat de heer De Rouwe dat zo scherp heeft aangekaart en in navolging van hem ook anderen.

Het Korps landelijke politiediensten (KLPD) heeft het controleren op dit soort plekken aan het begin van het jaar als scherp speerpunt benoemd. Ik volg dit nauwgezet. De politie en het Openbaar Ministerie voelen zich daarbij gesteund door de weggebruikers. Bij een belevingsonderzoek van Rijkswaterstaat en het KLPD eerder dit jaar gaf 70% van de weggebruikers aan zeer tevreden te zijn over deze extra controles. Ik denk dat dit weleens mag worden gezegd.

De pakkans is door de heer De Rouwe, mevrouw Dijkma en anderen terecht genoemd. De aanpak van het KLPD heeft in de afgelopen maanden daadwerkelijk geleid tot een hogere pakkans. Ik zal enkele cijfers noemen. Er zijn dit jaar meer dan 100 controles bij wegwerkzaamheden gehouden, waarbij tot nu toe 70 000 bestuurders werden beboet voor te hard rijden. Dat zijn er 20% meer dan over het gehele vorige jaar. Daarnaast kregen 5 000 bestuurders een boete voor het rijden op een rijbaan met een rood kruis erboven. Ik hoop dat ik hiermee ook de heer Bashir heb overtuigd dat er echt goed wordt gehandhaafd. Ik kan melden dat deze controles ook volgend jaar een scherpe prioriteit krijgen. Het KLPD werkt samen met Rijkswaterstaat, zodat het weet waar werkzaamheden plaatsvinden. Mijn collega en ik volgen dat uiteraard nauwgezet. De controles vinden overdag of 's nachts plaats, omdat er ook in de nachtelijke uren wordt gewerkt.

De boetes voor te hard rijden bij wegwerkzaamheden zijn hoger dan die voor reguliere snelheidsovertredingen. Ook deze zullen vanaf 1 januari met 15% worden verhoogd. Bij grove snelheidsovertredingen op plekken waar wordt gewerkt, kan de politie eerder aanleiding zien om het rijbewijs in te vorderen. In dat geval kan er ook een rijontzegging voor langere tijd volgen. Het negeren van een rood kruis boven een rijbaan levert vanaf 1 januari 2012 een boete op van € 220.

Als de bestuurder staande wordt gehouden omdat hij of zij daarbij nog ander gevaarlijk gedrag vertoont, zoals te hard en gevaarlijk rijden of inhalen, geldt niet de standaardboete, maar een hogere sanctie die door de rechter wordt bepaald. Die sanctie zal afhankelijk zijn van de situatie en de ernst van de overtreding. Bij recidive kan bijvoorbeeld ook invordering van het rijbewijs plaatsvinden. Ik zeg dat nadrukkelijk omdat ik weet dat de heer De Rouwe daaraan hecht. Ik ken zijn opvatting daarover. Die delen wij ook. Bij overtredingen bij wegwerkzaamheden moet niet aarzelen in worden opgetreden, maar hard. Ik ben het met de heer De Rouwe eens dat invorderen passend is bij grove overtredingen. Wij moeten daarin rücksichtslos optreden. De politie heeft de bevoegdheid om het rijbewijs in te vorderen als door rijgedrag concreet gevaar is ontstaan. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn bij te hard rijden in combinatie met gevaarlijk inhalen bij werkzaamheden. Daar wou ik het bij laten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Hoe gaat de minister doorpakken? Het is goed dat er aandacht voor is en dat het prioriteit heeft. Het is ook goed dat de minister erkent dat het nodig is om desnoods rijbewijzen in te trekken. Hij meldt dat er 70 000 boetes per jaar worden uitgedeeld. Hoeveel van die mensen riskeren dat hun rijbewijs wordt afgenomen als zij dat opnieuw doen? Is de minister bereid om daar beleid op te voeren? Gaan wij een keer zeggen dat het echt moet ophouden, dat het genoeg is? Is de minister bereid om de grenzen scherper te trekken en ook eerder een streep te zetten als mensen zich keer op keer misdragen?

Minister **Opstelten**: Ik steun deze lijn helemaal. Dat was ook de toon van mijn concrete antwoorden in deze termijn. Natuurlijk wil ik dat. Wij volgen dit beide heel concreet. De politie en het Openbaar Ministerie hebben dat instrumentarium en zijn bereid om dat in te zetten. Wij zullen niet nalaten

om het instrument van het innemen van het rijbewijs nogmaals scherp bij het KLPD en het Openbaar Ministerie onder de aandacht te brengen, om te zeggen dat dit een politieke wens van ons is.

Ik heb cijfers genoemd. Ik moet natuurlijk niet alleen met bedoelingen komen, maar ook concreet aantonen dat die pakkans omhoog is gegaan. Ik heb de cijfers van de inname nu niet bij de hand. Ik zeg toe dat ik periodiek zal rapporteren en dat ik in die rapportage zal laten zien op welke wijze wij inhoud geven aan wat ik nu zeg. Het is inderdaad doorpakken hier. Dat kan niet anders. Dat ben ik met de heer De Rouwe eens. Het gaat uiteraard – hij zal dat met mij eens zijn – om de aard van de overtredingen, zoals grove overtredingen en recidive. Dat moet door de rechter worden beoordeeld, maar daarover verschillen wij niet van mening.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister zegt dat het aantal controles is verhoogd, dat er al 100 zijn geweest dit jaar. Wat is zijn doelstelling voor komend jaar wat betreft deze controles? Hij zegt dat hij de lijn doorzet. Waar kunnen wij over een jaar met hem over spreken? Is er ook een grens in zicht, als boetes niet werken en dus het rijbewijs wordt afgenomen? Daarover vind ik de minister nog wat onduidelijk. Hij verwijst namelijk volgens mij naar het bestaande regime. Ik heb hem echter gevraagd of hij bereid is om dat regime aan te scherpen en, zo ja, op welke wijze.

Minister **Opstelten**: Wij hebben geen kwantitatieve doelstelling en ik zeg dus niet dat wij die lijn van 100 controles doortrekken, hoewel wij dit normaal gesproken wel zullen doen omdat dit topprioriteit heeft. Wij controleren actief waar daar aanleiding toe is. Dan zijn wij er, 's nachts en overdag. De weggebruikers zien dat en stellen het op prijs; dat vind ik belangrijk. Wat het laatste punt betreft: ik ben niet de man van alleen maar boetes. Dat ligt in het verlengde van wat ik al zei. Er moet worden doorgepakt als daar aanleiding toe is. Als het instrumentarium moet worden aangescherpt, zal ik niet schromen om dat te doen. Ik heb nu nog niet de aanleiding om dat nodig te vinden, want het bestaande instrumentarium heeft wel effect op het gedrag van de weggebruiker. Als dat niet meer het geval is, zal ik nadere maatregelen nemen. Zo kent de Kamer mij ook.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind 100 controles wat aan de lage kant.

De **voorzitter**: Het gaat overigens om 100 controles waarbij een ontzegging van de rijbevoegdheid heeft plaatsgevonden.

De heer **Bashir** (SP): Dank u. Maar goed, wat ik wilde zeggen: ik ben de afgelopen tijd vaak 's nachts op de snelweg geweest en ik ben nog nooit een controle tegengekomen. Nu is het natuurlijk niet juist om te concluderen dat ze er dus niet zijn, maar blijkbaar komen automobilisten de controles wel te weinig tegen. Daarom gedragen zij zich soms zo baldadig door gewoon door te rijden. Is het niet beter om keiharde doelstellingen te formuleren, bijvoorbeeld 10% of 20% extra controles?

Minister **Opstelten**: De opmerking van de heer Bashir verbaast mij enigszins. Het aantal is niet bepalend, maar het kader waarin wij het doen. Het gaat erom dat wij controleren waar nodig is. Wij moeten onze capaciteit inzetten waar daar aanleiding voor is. Dit is een topprioriteit van het KLPD die we zijn gaan intensiveren in de loop van dit jaar. Dat levert resultaten op, ook in de pakkans. Wij gaan hier keihard mee door. Of het nu 100 wordt of meer of minder, het gaat erom dat wij zijn waar het nodig is en voorkomen dat er slachtoffers vallen. Dat is onze inzet. De pakkans gaat omhoog en zal verder stijgen door de instrumenten die wij inzetten.

De heer **Bashir** (SP): De minister heeft aangegeven dat hij nog met een periodieke brief komt waarin hij ons verslag zal doen. Wanneer kunnen wij de eerste brief verwachten? Wellicht kunnen wij die gebruiken als aanleiding om voor de toekomst doelstellingen mee te geven.

Minister **Opstelten**: Op 8 februari is er een AO. Ik denk dat ik de Kamer voor die tijd uitvoerig zal informeren. Ik zal ook iets preciezer ingaan op het verloop van de ontzeggingen. In dat AO kunnen wij hierover weer spreken en kan de Kamer aangeven of zij vindt dat wij scherp genoeg optreden. Dit heeft echt onze prioriteit. De informatie krijgt de Kamer dus voor het AO van 8 februari, waar ik uiteraard naar uitkijk.

De heer **De Jong** (PVV): Ik bedank de minister voor zijn beantwoording. Ik heb een vraag over het geval waarin iemand door een rood kruis rijdt terwijl dat rode kruis terecht is aangegeven. Als iemand zo'n kruis negeert, krijgt hij een boete van € 220, maar hij brengt daarmee wel levens in gevaar van bijvoorbeeld wegwerkers. Voor iets als het veroorzaken van onnodige geluidsoverlast staat een boete van € 340. Kan de minister het evenwicht uitleggen tussen de straf op het in gevaar brengen van een leven door doorrijden bij een rood kruis en de straf op een beetje geluidsoverlast?

Minister **Opstelten**: De boete van € 220 is de generale straf op doorrijden bij een rood kruis. Dat doorrijden kan ook plaatsvinden als er geen wegwerkzaamheden zijn. Het kan ook zijn dat iemand staande wordt gehouden. Het gaat uiteindelijk om de beoordeling van de urgentie en de ernst van de overtreding. Dat heb ik in mijn beantwoording ook gezegd. De boete bedraagt € 220, maar recidive of de ernst of grofheid van een overtreding kan ook in zichzelf leiden tot het innemen van het rijbewijs. Uiteindelijk beoordeelt de rechter dat.

De heer **De Jong** (PVV): Dat is hartstikke goed, maar het gaat mij om het feit dat er bijvoorbeeld € 340 boete op geluidsoverlast staat terwijl er maar € 220 boete staat op het doorrijden bij een rood kruis en het daarmee in gevaar brengen van de mensen die daar wegwerkzaamheden verrichten. Het is mooi dat iemand dan toch het rijbewijs kwijt kan raken, maar de boete voor het in gevaar brengen van een mensenleven is lager dan die voor het produceren van geluidsoverlast. Het gaat mij om dat evenwicht.

Minister **Opstelten**: Dit brengt mij in de gelegenheid om een misverstand weg te nemen. Ik heb dat al een paar keer geprobeerd. Het claxonneren levert vanaf 1 januari een boete op van € 85. Daar is een misverstand over. Als je moedwillig en blijvend geluidsoverlast veroorzaakt in een wijk, krijg je een veel hogere boete, maar niet bij claxonneren. Dat zou niet in verhouding staan met de overtreding. En nogmaals, wie staande wordt gehouden, kan wegens de ernst van de overtreding een zwaardere straf worden opgelegd dan de boete van € 220.

De **voorzitter**: Ik bedank de minister voor zijn antwoorden. De heer De Rouwe wees mij er zojuist op dat er nog een vraag ligt over waarschuwingsborden die dienen om te melden dat er gecontroleerd wordt bij wegwerkzaamheden. Kan de minister daar nog op reageren?

Minister **Opstelten**: Ik vind de communicatie van handhaving op zich belangrijk, want die schrikt af en maakt duidelijk dat wij dit in de gaten houden. Ik ben bereid om hier specifiek naar te kijken. Ik zal voor het AO van 8 februari aangeven of wij dit gaan doen en of het mogelijk is. Ik ga hier nu niet die borden uitdelen, maar de communicatie over handhaving

vind ik zeker belangrijk. Ik bedank de heer De Rouwe dus voor deze gedachte. Ik zal hem antwoord geven in de brief van 8 februari.

De voorzitter: Ik bedank de minister voor zijn antwoord. Ik hoor de bel voor de stemmingen gaan. Als er geen vragen meer zijn aan de minister van Veiligheid en Justitie, stel ik voor dat wij hem decharge verlenen. De minister heeft twee toezeggingen gedaan. Hij zegt toe de Kamer via reguliere rapportage op de hoogte te brengen van de voortgang in de verbetering van de veiligheid van wegwerkers en van de cijfers met betrekking tot bekeuringen en rijontzeggingen. Dat gebeurt voor het AO van 8 februari. De minister komt voor die tijd ook terug op de suggestie van de heer De Rouwe over de waarschuwborden. De minister van Infrastructuur en Milieu gaat nu haar antwoord in eerste termijn geven. Zij zal enkele vragen beantwoorden over de veiligheid van wegwerkers en zal daarna ingaan op de vragen over de 130 km/u. Ik sta twee interrupties per persoon toe, zodat wij nog tijd voor een korte tweede termijn overhouden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Ik begin met de wegwerkers. Daar lag nog een open vraag: wat gaat u doen, los van wat de minister van V en J doet? Voor de hoofdwegen gaat het bij de wegwerkers om nul tot één dode per jaar. Er is echter ook een problematiek op het onderliggende wegennetwerk. Het lijkt me goed als ik in het koepeloverleg niet alleen zeg wat ik ga doen – zoals ik in de brief al heb toegelicht – maar ook mijn collega's op decentrale niveaus oproep om dit bloedserieus te nemen en maatregelen te nemen.

In de brief heb ik uitgelegd wat mijn verantwoordelijkheid is. Wij zullen er daarnaast voor zorgen dat er bij aanlegprojecten van RWS een veiligheidscoördinator komt. Die zal bekijken hoe de zaak is ingeregeld en of de situatie veilig genoeg is. Wij zijn ook aan het bekijken hoe we dit zodanig vorm kunnen geven in de contracten voor beheer en onderhoud dat veiligheidsaspecten altijd onderwerp van aandacht zijn. De veiligheidscultuur moet er sowieso bij RWS en andere wegbeheerders in zitten. Het gaat om mensen die wij inhuren of die van ons zijn. Wij hameren daarom erg op die veiligheidscultuur. Wij werken eraan dat ook bij aannemers onveilig gedrag wordt gerapporteerd en veilig gedrag wordt gestimuleerd. Tot slot zoeken wij de samenwerking met de Arbeidsinspectie. Met mijn collega van V en J heeft de commissie net over alle handavingsaspecten gediscussieerd.

Ik kom bij mijn voorstel over de 130 km/u. Ministers van deze minderheidscoalitie hebben altijd te maken met vele onzekerheden. Je denkt echter altijd dat het regeerakkoord je nog enige zekerheid geeft, maar zelfs dat kan multi-interpretabel blijken te zijn. Er is mij gevraagd naar de politieke duiding. Soms denken twee kanten van een tafel dat ze weten wat er is afgesproken, maar blijkt dat ze toch verschillen van mening over wat eraan ten grondslag lag. De heer De Rouwe heeft aangegeven hoe de CDA-fractie het heeft geïnterpreteerd. Ik heb het geïnterpreteerd als: daar waar wij milieu- of veiligheidsgrenzen raken, moet ik investeringen doen om te mitigeren en te compenseren. Ik heb dit ook vaker in debatten gezegd. Het feit dat er geen budget voor stond in het regeerakkoord, verbaast mij niet zozeer. Er staan wel meer zaken in zo'n regeerakkoord waarvoor geen budget is opgenomen. Denk aan het grensoverschrijdend vervoer of de Zuidas. Ik heb nog wel meer van dat soort dingen in mijn portefeuille: ik heb die opdracht en ik moet nog bekijken hoe ik dat dan ga realiseren. Niettemin kun je met een verschillend beeld van tafel zijn gegaan. Wij hebben beiden ook niet aan die tafel gezeten. Het belangrijkste is dat ik vandaag zie hoe ik de zorg van de CDA-fractie kan wegnemen. Ik denk dat ik een mooi voorstel heb neergelegd en ik ga graag in op de vraag waarom het volgens mij een goed voorstel is.

Voordat ik dieper inga op de specifieke onderwerpen luchtkwaliteit, veiligheid, geluid en klimaat, wil ik nog wat dingen in algemene zin en over het geld zeggen. Waarom voert u dit allemaal in één keer in? Waarom doet u het niet gefaseerd? Dit is uit verschillende hoeken gevraagd. Na bestudering van de experimenten, kijkend naar de mogelijkheden landsbreed en uitgaand van het regeerakkoord, waarin staat dat 130 km/u wordt ingevoerd, heb ik ervoor besloten om geen lappendeken te creëren maar te kiezen voor invoering in één keer in september 2012, inclusief aanpassing van het verkeersbesluit. Dit vereist op een aantal trajecten luchtkwaliteitsmaatregelen, omdat je anders aan de wettelijke grens voor de uitstoot zou geraken. Het vergt ook altijd verkeersveiligheidsmaatregelen – ik ga daar nog dieper op in – omdat verkeersveiligheid met een model wordt berekend. Elke kilometer die je harder rijdt, vergt maatregelen. Invoering in één keer biedt duidelijkheid: wat kun je wel en wat kun je niet? Daarom heb ik het voorstel zo bij de Kamer neergelegd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het kan duidelijk zijn of niet, een lappendeken of niet. Ik constateer dat met de uitrol die de minister voorstaat, alsnog een lappendeken ontstaat, omdat het op heel veel trajecten nog steeds niet kan. In welke volgorde wil de minister het doen? Bij Rijkswaterstaat is het huidige beleid: eerst zorgvuldig en pas daarna doorzetten. Waarom doorkruist de minister dat hier? In de brief stelt ze dat ze pas in de komende jaren de verbetering voor het wegontwerp zal doorvoeren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als de heer De Rouwe mij dat toestaat, neem ik dit mee bij luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. In dat kader wil ik onderbouwen waarom en hoe we investeren. In algemene zin geldt voor luchtkwaliteit dat we in 2015 moeten voldoen aan de wettelijke eisen. Met de maatregelen die we nemen, voldoen we daar in 2015 aan. Bij verkeersveiligheid geldt dat we alleen een aan onszelf opgelegde norm hebben, zodat je niet specifiek kun toerekenen. Daarbij heb ik gewerkt met een rekenmodel. Straks zal ik daarop dieper ingaan en uitleggen waarom ik voor een ontkoppeling heb gekozen en niet voor eerst investeren en dan uitrollen. We zullen dan ook de discussie voeren over of dit wel of niet de goede weg is. Als we het in die volgorde bespreken, helpt dat bij het bewaken van de samenhang.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer De Rouwe zijn tweede interruptie tegoe houdt. Het woord is aan mevrouw Wiegman.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik hoop dat de intentie van de minister niet alleen is om zorgen bij het CDA weg te nemen. Die zorgen zijn veel breder geuit. Hopelijk zoekt de minister de uitdaging om meer draagvlak te zoeken dan de heel kleine meerderheid van de coalitie en de gedoogpartner. Zijn deze plannen en brieven ook uitgebreid doorgenomen met staatssecretaris Atsma?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Wiegman heeft natuurlijk volledig gelijk met haar opmerkingen: ik hoop de zorg bij alle fracties weg te nemen. Zeker omdat ik van een aantal Kamerleden heb gehoord dat zij in principe niet tegen invoering van 130 km/u zijn, mits dit zorgvuldig gebeurt. Ik hoop met mijn uitleg over hoe wij tegen bepaalde zaken aankijken, nog een aantal mensen om te krijgen. Over de invoering van 130 km/u heb ik natuurlijk in algemene zin met de heer Atsma gesproken, zeker ook omdat hij in het kader van het NSL overleg heeft met IPO en VNG. Dit wil ik straks bij luchtkwaliteit aan de orde stellen naar aanleiding van de vraag of de gemeenten wel of niet op de hoogte waren. Ik heb niet de individuele brief doorgelopen met mij

collega, maar andersom doen we dat ook niet. Via de ambtelijke apparaten dient men op de hoogte te zijn.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Daar was ik al een beetje bang voor, want ik denk dat het veel gespreksstof zou hebben opgeleverd als de minister de brief met collega Atsma was doorgelopen. Het is ook niet gek dat ik hier als milieuwoordvoerder zit. Al de gevolgen van de 130 km/u zijn op beleidsterreinen van staatssecretaris terug te vinden. Daar ligt een enorme opgave, waarover we al stevige discussies hebben gehad. SWUNG I was al een lastig wetsvoorstel en er ligt nog een enorme opgave voor SWUNG II. En dan komt dit er nog bij.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat betwijfel ik, want de heer Atsma is altijd op de hoogte geweest van de 130 km/u en de gevolgen voor SWUNG en het NSL. Ik doe het ook allemaal binnen de bestaande regelgeving; daarvan hoop ik de commissie zo te overtuigen. Ik weet dus zeker dat hij geen sturing de andere kant op zou hebben gegeven. De D66-woordvoerder heeft gezegd dat er twijfel is: kloppen de cijfers wel? Ik heb alle bestaande modellen gebruikt, voor zowel SWUNG en het NSL als de verkeersveiligheid. Ik heb bewust daarmee gerekend, zodat er vergelijkingsmateriaal is met andere snelheden en er niet kan worden gezegd: u rekent het naar uzelf toe. De D66-woordvoerder zei ook: u kiest het meest positieve scenario. Ik heb juist het hoogste groeiscenario, het worstcasescenario met de hoogste groei van de automobiliteit, gekozen om de discussie te vermijden dat het allemaal mooier wordt voorgesteld dan het misschien werkelijk wordt. Alle cijfers en effecten die ik presenteer, doen zich voor bij de hoogste economische groei in de komende periode. We weten allemaal in wat voor economische periode we zitten, dus ik ga ervan uit dat het minder ernstig zal zijn. Juist om alle debat op dat punt te vermijden heb ik voor deze insteek gekozen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begin nu toch een beetje geïrriteerd te raken over die cijfers, want wij hebben de publicaties in De Pers en de doorberekeningen van het PBL gezien. Ook uit het monitoringsrapport 2010 van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat in 2015, als het verleende uitstel van de EU is afgelopen, de norm niet wordt gehaald. Er blijven knelpunten, 63 kilometer met name rond de grote steden. Staatssecretaris Atsma neemt wat kleine maatregelen om een sprintje te trekken. Als de minister nu die snelheidsverhoging doorvoert, zijn we eigenlijk weer terug bij af. Ik wil dat de minister serieus ingaat op dat soort cijfers. Op alle wegdelen rond die grote steden waar de lucht schoner is geworden, wordt die nu weer viezer. Dat doet de normen teniet. Dat geïrriteert me een beetje.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, we moeten het een beetje compact houden; we willen om 21.00 uur klaar zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga uiterst serieus op die cijfers in. Ik zal er ook voor zorgen dat ze allemaal inzichtelijk zijn. Ik reken met precies dezelfde cijfers. Mijn verhaal moet natuurlijk volstrekt kloppen met het NSL-rapport dat binnenkort uitkomt, volgens mij volgende week. Als dat niet zo was, zouden wij in het kabinet problemen hebben. Ik zorg er dus voor dat alles klopt en dat dezelfde modellen worden gebruikt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil toch graag dat de minister ingaat op mijn opmerkingen. Dit doet me een beetje denken aan het Schiphol-debat van vroeger: het paste binnen de normen, totdat altijd weer bleek dat we niet binnen de normen bleven. Daar lijkt het nu ook weer een beetje op. Het was 1-0 voor de grote steden versus de minister, zoals de

heer De Rouwe glashard aangaf. Ik wil dat de minister dit veel preciezer onderbouwt en op mijn opmerkingen ingaat. Als zij dat nu niet kan leveren, kan dat wellicht voor volgende week, want wij zullen hierover zeker een VAO houden. Op deze manier kan het echt niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat mevrouw Van Gent vraagt, kan ik met gemak leveren. Dat heb ik gepland voor het hoofdstukje luchtkwaliteit, waar ik dieper op alles inga. Als mevrouw Van Gent het nu wil hebben, krijgt zij het nu. Laat ik beginnen met de vermindering van de emissie sinds 2005; ook de heer Aptroot heeft dit al genoemd. Sinds 2005 is er een daling van 20% tot 40%, een trend die zich fors voortzet.

We hebben gekeken naar het verleden, maar ook naar de komende periode. De uitstoot van fijnstof wordt voor de sector vervoer in de periode 2010–2015 met circa 18% verlaagd. De 130 km/u-maatregel veroorzaakt maximaal 1,3% meer fijnstof. Wij geven dus extra ruimte met die 18% en gebruiken daar weer een klein stukje van.

Ik heb de Kamer naar aanleiding van het debat over het MIRT al een overzicht van de vermindering van de stikstofdeposities toegestuurd. De sector verkeer en vervoer zorgt tot 2018, na de flinke verlaging tot nu toe, voor ongeveer 30% – ik heb ook ergens 32% gelezen – minder stikstofdepositie. De toename van de stikstofdepositie door de 130 km/u-maatregel is 3,5%. De groei van de automobiliteit in het algemeen is ongeveer 0,6%, waarmee we op ongeveer 4% uitkomen. Van de 30% die we omlaaggaan, gebruiken we dus 4%.

130 km/u zorgt voor maximaal 0,4% extra CO₂. De reductiedoelstelling voor 2020 is 20%, circa 105 miljoen ton. Inclusief de 130 km/u-maatregel verwachten we in 2020 circa 100 miljoen ton minder te hebben. Die 0,4% is daar dus een minimaal onderdeel van.

Het is niet de bedoeling – daarom hebben we programma's als het NSL en de PAS – dat er nooit meer groei kan plaatsvinden. Het is de bedoeling dat we met elkaar onder de normen blijven en naar de normen gaan die we met elkaar afspreken. Als we normen niet goed genoeg vinden, is dat een andere discussie en moeten we ze naar beneden bijstellen. Ik zorg er in ieder geval voor dat we eronder blijven.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister noemt nu een aantal cijfers op het gebied van luchtkwaliteit en milieu. Op drie punten heeft zij volgens mij geen duidelijke cijfers geleverd. Ten eerste de veiligheid. Uit de stukken die later zijn geopenbaard, naar aanleiding van de activiteiten van De Pers, blijkt dat bijvoorbeeld op de A58 de kans op een ongeluk twee keer zo groot is geworden. Daarover heb ik helemaal niks gelezen, tot De Pers ermee kwam. Ten tweede de economische groei. Bij het berekenen van de baten van 130 km/u is uitgegaan van het allergeunstigste scenario van 2,9% economische groei, terwijl waarschijnlijk 1% reëel is. De baten worden ook daar dus ontzettend overschat. Ten derde de luchtkwaliteit, in aanvulling op wat mevrouw Van Gent al zei. Ook daarvoor geldt dat er uitgegaan wordt van verwachte effecten van het NSL en niet van de werkelijke effecten. Op drie punten die van belang zijn voor de D66-fractie om te kunnen meten of die 130 km/u kan, zijn er gewoon halve cijfers geleverd. Wil de minister daar eens eerlijk op ingaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat wil ik graag, maar de heer Verhoeven shopt dwars door alle verschillende onderdelen heen.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik zou bijna zeggen: wie niet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Veiligheid komt straks aan de orde, maar ik kan er nu al iets over zeggen. De cijfers over

luchtkwaliteit heb ik grotendeels al genoemd. Verder ik net gezegd dat we juist zijn uitgegaan van het hoogste groeiscenario omdat dit het worst-casescenario is met de meeste auto's op de weg, zodat men niet kan zeggen: u doet alsof het er een paar zijn en daarom zijn er minder ongevallen en is er minder uitstoot. Wij hebben juist gekozen voor het hoogste economischegroeiscenario om juist alle potentiële negatieve effecten goed in beeld te krijgen. Ik verwacht dat de economische groei inderdaad een stuk lager zal zijn, maar daarmee zullen de risico's dus juist kleiner zijn. Ik wilde voorkomen dat ik de negatieve effecten voordeliger zou voorstellen dan ze zijn. In een MKBA ga je dan niet aan de batenkant een ander groeiscenario gebruiken; dat zal de heer Verhoeven met mij eens zijn.

Ook ik heb het artikel over de veiligheid in De Pers gelezen. Daarin staat dat correspondentie overal en nergens vandaan kwam. Wij hebben die cijfers altijd beschikbaar gehad. De Kamer heeft ook de mogelijkheid om al die stukken in te zien, dus er staat niets geheims in. De heer Verhoeven vraagt: hoe kan het dat er op de A58 meer ongevallen zijn dan u ons hebt geschetst? De gepubliceerde ongevalsrisicocijfers zijn historische cijfers: op acht trajecten bij de maximumsnelheid over 2007–2009. De Pers stelt op basis van de meldkamergegevens van de politie dat op het traject A7 in de periode tussen 3 maart en 18 juli 58 ongevallen hebben plaatsgevonden. Dat beeld is niet correct, want deze ongevallen hebben plaatsgevonden op veel langer deel, ook ten zuiden van het traject. Op het kortere traject van het experiment hebben volgens de meldkamergegevens 26 ongevallen plaatsgevonden, waarvan drie met letsel. We hopen een beetje heen en weer, maar misschien is het goed om straks bij het onderdeel verkeersveiligheid te vertellen hoe we tot onze berekeningen zijn gekomen en hoe de experimenten daarin een rol hebben gespeeld. Ik zou in ieder geval hier de indruk willen wegnemen dat we dingen niet laten zien of achterhouden. Wat ons betreft is alles in te zien.

De voorzitter: Heeft de heer Verhoeven op de eerste twee punten nog wel een nadere vraag?

De heer Verhoeven (D66): Een vervolgvraag. Er zijn twee aspecten die mij irriteren. Het eerste betreft de invoering. De minister zegt dat alles anders in een lappendeken zou worden ingevoerd, maar ik vind dat de informatie als een lappendeken aan de Kamer wordt geleverd. Wij moesten actief vragen om allerlei cijfers die wij niet gekregen hebben. Daaruit bleek andere informatie. Ik vind dat niet handig, zeker niet na wat een paar weken geleden gebeurd is op het gebied van de HSL. Ook toen heb ik de minister gevraagd om in één keer met het hele verhaal te komen en niet steeds met stukjes, waardoor zij de zaken er eerst doorheen jast, waarna er vervolgens opeens een aap met 130 km/u uit de mouw komt. Dat vind ik geen manier van omgaan met de Kamer.

Dan het tweede punt. De minister weerlegt de kritiek op een aantal punten; dat is haar goed recht en zij moet dat zeker doen, want misschien overtuigt zij mij op enkele onderwerpen. Ik wil echter vooruitkijken. Wat gaat de minister doen als na monitoring blijkt dat de invoering op een aantal trajecten echt onverantwoord is? Gaat zij dan wel open en bloot eerlijke informatie geven en daaraan eerlijke consequenties verbinden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik wil toch het beeld wegnemen dat ik de Kamer niet volledig heb geïnformeerd. Ik heb de Kamer juist alles in één keer gestuurd, inclusief het achterliggende rapport. Het WOB-verzoek is gelijktijdig gedaan en de gegevens zijn op dezelfde dag gepubliceerd. Alle informatie was dus voor de Kamer beschikbaar en ik heb geen nieuwe informatie aangeleverd. Ik heb nog achtergrondinformatie gegeven in antwoord op nadere vragen over stikstofdepositie, maar de informatie is niet anders geworden en ik heb

niets achtergehouden. Wij krijgen straks een andere discussie omdat de Kamer wil weten welke maatregelen er nodig zijn voor allerlei specifieke wegdelen. Dat kan, maar dat is nadere toelichting die de Kamer kan vragen op de invulling die ik aan een programma geef. Ik heb echter geen informatie achtergehouden.

Wat ga ik in de toekomst doen? Wat mij betreft kloppen de cijfers, want ik hanteer alle bestaande modellen. Ik zal jaarlijks monitoren, want SWUNG, het NSL en de verkeersveiligheid vragen dat van ons. Wij hebben doorgerekend wat de invoering van 130 km/u betekent in deze periode en dat heb ik de Kamer meegedeeld. Ik heb aangegeven waar ik de verhoging niet binnen de huidige grens kan invoeren en welke maatregelen ik daarvoor wil nemen. Ook als in de toekomst, wanneer wij hier allang niet meer zitten, blijkt dat er een grens word bereikt, is dat gewoon in beeld en moeten er maatregelen worden genomen. Wij gaan dus jaarlijks monitoren en als iets zich anders blijkt te ontwikkelen dan verwacht, is het op dat moment zittende kabinet verantwoordelijk om op dit gebied in te grijpen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De minister trekt conclusies op basis van een heel snelle proef die eigenlijk heel kort heeft geduurd. Ik heb hierover twee vragen. Allereerst heeft de minister net een aantal cijfers genoemd die vooral gaan over de discussie rondom de verhoging van 120 naar 130 km/u, maar het probleem zit volgens mij meer op de wegen waar zij voorstelt om van 80 naar 100 km/u te gaan. Ik zou willen dat zij niet steeds de gemiddelde uitstoot over het hele land in de discussie brengt, maar de overschrijdingsdagen die plaatsvinden. Daar zit namelijk het feitelijke probleem.

Mijn tweede vraag gaat over de maatregelen die de minister voorstelt. Kennelijk loopt zij in haar modellen op een aantal punten wel degelijk tegen grenzen aan, want anders zou zij geen heel pakket aan «compensatiemaatregelen» voorstellen, zoals zij die noemt. Dit geldt op het terrein van veiligheid, want de minister overschrijdt de norm die zij gesteld had en moet daar iets aan doen, en op het terrein van luchtkwaliteit. De minister zegt dat zij al die overschrijdingen aangeeft, maar het probleem is dat zij deze niet precies aangeeft. Zij blijft in algemene termen. Dat maakt het voor de Kamer onmogelijk om te controleren waar welk probleem op welk moment zal optreden. Daardoor krijg je dit soort debatten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal eerst ingaan op de eerste vraag. Wij hebben alle wijzigingen meegenomen in de berekeningen, ook de verhoging van 80 naar 100 km/u en van 100 naar 130 km/u. Wij voeren ook berekeningen uit voor de verschillende wegvakken, want wij moeten in een specifiek gebied kunnen aantonen of wij wel of niet maatregelen moeten nemen. De commissie heeft gevraagd op welke wegdelen ik de maatregelen moet nemen; ik zal daar straks op antwoorden als ik spreek over luchtkwaliteit. Ik zal dan ook aangeven wat het betekent als wij die maatregelen niet nemen.

Mevrouw Dijksma, kunt u wellicht uw tweede vraag nog eens herhalen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Die ging over de veiligheid. U neemt maatregelen omdat u verwacht dat het aantal doden en gewonden zal toenemen als u niets doet, maar het blijft onduidelijk welke maatregelen waar worden genomen op welk moment. Het is straks namelijk allang toegestaan om 130 km/u te rijden, terwijl nog niet alle maatregelen zijn geëffectueerd. Dat is een probleem.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als u mij dat toestaat, kom ik hierop terug als ik over de verkeersveiligheid spreek. Ik zal dan ook aangeven met welk model wij werken en waarom wij dat

doen. Laat ik nu eerst het algemene deel van mijn betoog afmaken. Ik heb al aangegeven waarom ik ervoor heb gekozen om de zaak in één keer in te voeren. Ik heb ook aangegeven waarom ik achter de cijfers sta. Ik zal monitoren en ik zal mijn verantwoordelijkheid oppakken als het niet lukt. Ik wil nu nog kort ingaan op het budgettaire deel, want dat hangt samen met de maatregelen, voordat ik diep inga op luchtkwaliteit en verkeersveiligheid.

De **voorzitter**: Eerst heeft de heer Bashir nog een vraag aan u op het vorige punt.

De heer **Bashir** (SP): Ik deel de kritiek van de heer Verhoeven dat de minister de Kamer iets anders voorhoudt dan waar het in werkelijkheid om gaat. Het artikel van De Pers en de brief van de minister beschrijven eigenlijk twee verschillende werelden. Dat komt deels doordat onderzoeksjournalistiek natuurlijk kritischer is dan de minister die de Kamer graag wil informeren, maar ook wil overtuigen van haar gelijk. Ik hoor haar nu echter weer hetzelfde zeggen. De minister heeft het over cijfers over de luchtkwaliteit en de uitstoot van schadelijke stoffen, maar die gelden voor het hele wegennet en bijvoorbeeld niet voor alleen de rondwegen. Daar is het een heel ander verhaal, maar dat vertelt de minister er niet bij. Ik verzoek de minister dus om zorgvuldig te zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben uitermate zorgvuldig geweest. Er kan inderdaad verschil bestaan tussen de informatie die ik de Kamer aanlever en een artikel in De Pers; ik kan alleen maar zeggen dat ik achter mijn cijfers sta. Ik kan aangeven waarom ik denk dat het niet klopt wat ik gelezen heb, maar De Pers is verantwoordelijk voor zijn eigen artikelen. Als de heer Bashir kan zeggen op welk punt die niet kloppen, ga ik daarover graag het debat met hem aan, maar ik sta achter de cijfers. Wij hebben per wegdeel en per wegvak alle informatie, dus ik weet precies wat verhoging naar 130 km/u bijvoorbeeld veroorzaakt aan extra uitstoot op de ringwegen. Wij hebben daarnaar gekeken om eventuele maatregelen te kunnen nemen en de Kamer mag al deze informatie inzien, maar het gaat wel om 60% van de snelwegen waar de maximumsnelheid van 130 km/u zal worden ingevoerd. Daarom heb ik er niet voor gekozen om de Kamer te informeren over wat de maatregelen per wegvak betekenen voor luchtkwaliteit, veiligheid en dergelijke. Ik heb aangegeven dat er een paar plaatsen zijn waar de invoering in strijd zou zijn met de grenzen die wij onszelf hebben opgelegd. Dat wil ik niet en daarom neem ik mitigerende maatregelen om binnen die grenzen te blijven. De Kamer wil dat ik specifiek laat zien waar dat is. Ik zal dat zo dadelijk doen, nadat ik het algemene deel heb afgerond.

De heer **Bashir** (SP): De minister moet de Kamer uiteraard goed informeren. Daar vragen wij om. Ik vind echter dat het gezegd moet worden als de minister een andere suggestie wekt. De mooie cijfers van de minister kloppen niet altijd. De minister zegt dat het op een aantal plekken niet klopt. Daar gaat zij maatregelen nemen. Waarschijnlijk heeft zij het over geluidswallen tegen geluidsoverlast, maar de uitstoot van schadelijke stoffen kun je niet zomaar beperken door geluidswallen neer te zetten, terwijl dat ook een aspect is. De bewoners rondom de Ring Utrecht hebben bijvoorbeeld enorm last van de hoge uitstoot, die gezondheidsproblemen veroorzaakt. De minister gaat snel over die aspecten heen en dat vind ik niet kunnen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga daar niet snel overheen. Alle maatregelen die ik neem, worden altijd zeer kritisch gevolgd door alle partijen. Ook tegen de uitstoot kun je met schermen werken en dat zal ik dan ook doen. Verder kun je tegen geluidshinder

bijvoorbeeld met zoab werken. Er zijn dus verschillende mogelijkheden om extra geluid en extra uitstoot te mitigeren.

Voorzitter. Ik probeerde net nog iets over het budget te zeggen. De Kamer heeft mij gevraagd waar dat vandaan komt en waarom ik hier in deze tijd überhaupt geld aan uitgeef. Ik heb dat al een beetje aangegeven. Omdat ik de verhoging in één keer wil invoeren, moeten er in elk geval luchtkwaliteitsmaatregelen genomen worden op een aantal plekken. Het gaat om 42 mln. Verder zijn er altijd verkeersveiligheidsmaatregelen nodig. Daarbij gaat het om 45 mln., mede in het kader van Meer Veilig-2. Ik heb ook nog een bedrag van 40 mln. extra voor verkeersveiligheid uitgetrokken dat in principe niet nodig is voor de verhoging naar 130 km/u. Je zou dus kunnen zeggen dat 40 mln. van de 132 mln. die wordt opgesomd, eigenlijk niet noodzakelijk is. Ik investeer dat bedrag omdat het goed is om sowieso in de extra veiligheid op de wegen te investeren als je toch maatregelen neemt. Dat zou het programma Meer Veilig-3 zijn. Tot slot zit er 5 mln. voor geluidsschermen in het budget. Dat is het enige wat wij niet sowieso doen in het kader van onze werkzaamheden. Het is een nieuwe uitgave als gevolg van de invoering van 130 km/u. Ik heb alle kosten willen laten zien die hiermee samenhangen en die mede volgen uit het eerder bereiken van grenzen. Daarmee heb ik willen voorkomen dat wij een HSA-discussie krijgen over het rooskleuriger van budgetten. Ik wil juist volledig inzicht geven in de budgetten.

Ik zal nu ingaan op de verschillende onderdelen en ik zal aangeven wat het betekent als wij de budgetten daar niet voor uittrekken. Ik begin met het onderwerp luchtkwaliteit. Zoals ik heb gezegd, moeten wij voldoen aan het NSL. Wij worden daar ook Europees op aangesproken. Tot 2015 hebben wij derogatie. Over ongeveer een week komt de staatssecretaris met een totaal programma. Wij moeten hier op alle vlakken aan voldoen. Wij hebben berekend hoe hoog de uitstoot wordt op alle wegdelen en of die voldoet aan de normen. Wij hoeven het niet van tevoren aan de Europese Commissie voor te leggen – evenmin als de geluidsnormen, want die vallen onder nationale wetgeving – maar wij moeten er wel voor zorgen dat wij in 2015 voldoen aan de normen die wij met de Europese Commissie hebben afgesproken. Dat doen wij dan ook. Ik heb al aangegeven wat de normen zijn. Ik heb de Kamer laten zien dat de effecten van uitstoot de afgelopen periode zwaar zijn gedaald. Dat is op pagina 21 van het rapport ook te zien. Naar verwachting zullen de effecten in de toekomst nog veel verder dalen. In 2015 wordt de Euro 6-norm geïntroduceerd, ook voor vrachtauto's. Ik verwacht dat het verkeer daarna niet meer significant zal bijdragen aan de aantasting van de luchtkwaliteit, maar op dit moment gebeurt dat nog wel op enkele vlakken.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent heeft een interruptie, tevens haar laatste. Verder wijs ik de leden erop dat er korte en krachtige vragen moeten worden gesteld, want wij moeten echt op de tijd letten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er worden veel vraagtekens gesteld bij de uitgangspunten van de studies en de effecten van de snelheidsverhogingen, ook buiten de Kamer. Ik heb hier bijvoorbeeld een stuk van Natuur & Milieu. De minister heeft net allerlei effecten genoemd. Ik leg haar een uitdaging voor. Is zij, gezien de grote controverse hierover, bereid om een second opinion te vragen aan een onafhankelijk bureau over de cijfers van het ministerie? Dan kunnen wij op een goede manier de vergelijking maken. Als de minister zo zeker weet dat haar cijfers kloppen, is zij daar vast niet bang voor.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Via RWS zijn alle achtergrondrapporten beschikbaar. Ik heb al meerdere malen gezegd dat ik hiervoor de standaardmodellen gebruik. Ik heb dus geen enkele behoefte om een second opinion over de cijfers te vragen. Ze zijn

beschikbaar en iedereen die mij niet gelooft, kan zelf een second opinion over de cijfers vormen door er een onderzoek op uit te voeren. Ik ga niet onze eigen modellen, die wij ook in alle andere gevallen hanteren, en de bijbehorende berekeningen in twijfel trekken. Als iemand mij op een fout kan betrappen, ga ik daar graag de discussie over aan. Als iemand mij kan aangeven dat het niet klopt, zal ik onmiddellijk het boetekleed aantrekken. Ik sta echter achter de cijfers. Ze zijn openbaar en beschikbaar en ik daag anderen uit om er met mij de discussie over aan te gaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb al een aantal voorbeelden genoemd, zoals de NSL-monitoring. Goudappel Coffeng heeft dit jaar ook onderzoek gedaan. Zo zijn er nog talloze voorbeelden. De wethouders van de grote steden, VVD-wethouders, komen zelf met andere cijfers. De minister negeert dat volkomen. Waarom is de minister altijd zo zeker? Wat ik voorstel, is een soort integriteitsonderzoek. Als je nergens bang voor bent, sta je ook open voor zo'n onderzoek. Er zijn grote twijfels in de Kamer, ook bij het CDA, een van de coalitiepartners. De minister zegt dat zij het lekker niet doet, maar ik zal hier een motie over indienen. Ik denk namelijk dat het tijd wordt om een second opinion over de cijfers te vragen, want er wordt volop creatief boekgehouden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoor mevrouw Van Gent het NSL noemen. Dat is een programma van ons eigen ministerie met andere partijen. Wij voldoen wel aan de normen van het NSL, want anders zou ik deze cijfers niet kunnen presenteren. Ik kan mij het onderzoek van Goudappel Coffeng herinneren. Dit adviesbureau heeft doorgerekend wat het betekent als je op alle wegen in Nederland 130 km/u doorvoert. Wij maken echter een afweging op welke wegen wij dat wel en niet doen. Verder noemt mevrouw Van Gent de wethouders. Zij hebben mij een brief gestuurd en ik zal hun een antwoord sturen. Zij willen nadere informatie en zij willen weten waarop ik baseer dat dit mogelijk is. Zij zeggen zelf ook cijfers te hebben. Ik stuur hun graag de informatie en laat graag zien hoe het zit. Ik begrijp heel goed dat de wethouders in een regio waar luchtkwaliteit een aantal jaar geleden een van de grootste belemmeringen was om überhaupt zaken te kunnen realiseren, zich afvragen hoe dit opeens veel minder een issue kan zijn. Omdat de luchtkwaliteit zo'n groot probleem was, is er keihard gewerkt om het op te lossen. Het lijkt de komende jaren daadwerkelijk te worden opgelost. Natuurlijk blijft dit een zorgpunt voor de wethouders, want zij hebben binnenstedelijk nog wel NSL-problemen, die lastiger op te lossen zijn dan de problemen rondom de rijkswegen, maar het effect van de rijkswegen op de binnenstedelijke metingen is zeer beperkt. Ik vergroot hiermee hun probleem dus niet. De snelheidsverhoging heeft een zeer beperkt effect, terwijl de positieve effecten vele malen groter zijn.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik heb het idee dat de minister haar beantwoording heel erg baseert op verwachtingen. Verwachtingen zijn op zich mooi; zo verwachten wij allemaal een witte kerst. Wij weten echter ook allemaal dat er veel twijfels kunnen zijn of wij een witte kerst tegemoet kunnen zien. Afgezien van alle rapporten die je zou kunnen willen, lijkt het mij in elk geval heel normaal om een milieueffectrapportage te laten uitvoeren naar de gevolgen van de maatregelen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is niet gebaseerd op verwachtingen. Ik heb laten zien wat er in de afgelopen jaren is gerealiseerd en wat wij voor de komende jaren doorrekenen op basis van de modellen. Wij zullen altijd monitoren en zijn er dus op tijd bij als zich onverwachte dingen voordoen. Ik heb de Kamer de dalende lijn laten zien en het is niet te verwachten dat die opeens gaat stijgen. De

verwachting is dat de lijn verder daalt. Met «verwachting» bedoel ik dan niet dat wij erop hopen, zoals het geval is bij een witte kerst. De verwachting is berekend op basis van de invoer van allerlei gegevens, zoals de hoeveelheid auto's, de snelheid en allerlei andere factoren. Dat is de afgelopen jaren ook gedaan en deze methode heeft zich bewezen. Ik ben bereid om mij te verantwoorden, want de Kamer kan alle informatie inzien en kan mij daarop bevragen. In de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is opgesomd voor welke besluiten en plannen een m.e.r.-plicht geldt. Deze geldt niet voor het opstellen dan wel wijzigen van wet- en regelgeving en daarom hebben wij geen m.e.r. gedaan. Desalniettemin heb ik uit het oogpunt van zorgvuldig bestuur onderzocht wat de gevolgen op milieugebied zijn. Ik heb alle bestaande programma's gehanteerd. Wij gebruiken voor de NSL-wetgeving dezelfde modellen als de modellen die ik heb gehanteerd. Ik zal zo dadelijk aangeven welk verkeersveiligheidsmodel wij hanteren. De Kamer heeft onlangs unaniem de wetgeving rondom SWUNG aangenomen. Die zorgt in de toekomst ook voor meer bescherming van de burger. Ook de SWUNG-normen hebben wij gehanteerd. Daarin worden snelheidsverhogingen en autonome groei ook meegerekend, waardoor mensen uiteindelijk meer bescherming krijgen dan zij voorheen hadden. Ik heb al deze elementen in kaart gebracht en ben er heel transparant over.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): De minister zegt dat een m.e.r. niet nodig is. Toch kan ik mij goed voorstellen dat het wel nodig zal zijn om milieueffectrapportages toe te passen op specifieke trajecten, als deze plannen verder uitgewerkt en toegepast worden. Daar ga ik tenminste wel van uit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, ik geef juist aan dat dit niet nodig is. Wij moeten gewoon de geldende wetgeving volgen: SWUNG en het NSL. Rondom verkeersveiligheid is er geen wetgeving, maar wij hebben afspraken gemaakt over de verkeersveiligheid die wij in 2020 willen hebben bereikt. Daar voldoe ik aan. Ik blijf binnen al die normen met het voorliggende voorstel en ben bereid hierover verantwoording af te leggen.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister gaat monitoren per wegvak, dus niet uitgesmeerd over het hele land om specifieke problemen op specifieke locaties weg te moffelen. Zij meet ook afzonderlijk de effecten van de verhoging van 80 km/u naar 100 km/u en van 120 km/u naar 130 km/u. Daar ben ik blij mee. Ik zou wel graag horen wat de minister met de resultaten gaat doen. Er kunnen twee dingen gebeuren. De minister kan bij een overschrijding besluiten om er meer geld tegenaan te gooien om deze te compenseren, zodat het weer goed is. Zij kan echter ook besluiten de maatregelen terug te draaien. Wat gaat zij doen? Daar zou ik graag antwoord op hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben bij voorbaat de effecten voor alle wegvakken bekeken op alle verschillende gebieden. Wij hebben bekeken waar het zonder maatregelen kan en waar wij maatregelen moeten nemen tot 2015. Ik weet dat wij eerder aan bepaalde plafonds zullen komen door een combinatie van de invoering van 130 km/u en de groei van de automobiliteit. Daarom zullen wij op enkele punten eerder investeringen doen in geluidsmaatregelen. Ik heb alles doorgerekend en ben op dit maatregelenpakket uitgekomen. Stel dat daar nog een fout in zit of dat het verkeer opeens verdubbelt in het komende jaar, dan komt dat naar voren uit de monitoring en zal ik daarvoor maatregelen nemen. Dat zeg ik de heer Verhoeven toe.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat lijkt me logisch, want je monitort niet zonder maatregelen te nemen. Ik heb de minister gevraagd welke maatregelen zij neemt. Wordt er meer geld tegenaan gegooid om de effecten te compenseren, of concludeert de minister op een gegeven moment dat het gewoon niet kan en besluit zij om de snelheid van 130 km/u naar 120 km/u terug te draaien omdat dit verantwoord is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan. Het hangt ervan af. Het kan zijn dat wij ergens geen maatregelen meer kunnen nemen omdat alle maatregelen al genomen zijn. Dan moeten wij dus terug. Het kan ook zijn dat wij wel maatregelen kunnen nemen, maar ik moet daarvoor eerst de discussie met de Kamer afgerond hebben over de vraag of het überhaupt een optie is of niet om geld voor maatregelen uit te trekken. Er zijn dus twee mogelijkheden.

De heer **Verhoeven** (D66): Beide situaties die ik beschreef, behoren dus tot de mogelijkheden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja.

Voorzitter. Op welke wegen zijn er maatregelen nodig voor de luchtkwaliteit? Ik had deze vraag al verwacht op basis van de berichtgeving in de kranten van vandaag en eerder. Ik heb daarom een lijstje laten maken met de wegen waar het om gaat. Ik stel dat graag ter beschikking aan de commissie. In principe kunnen wij met bijna het hele programma aan de slag zonder maatregelen te nemen voor de luchtkwaliteit, maar op enkele trajecten moeten wij wel maatregelen nemen omdat wij anders over onze grenzen heen zouden gaan. Ik heb een A4'tje met een kaartje meegenomen waarop deze trajecten zijn aangegeven. Op de achterzijde staan de specifieke weggedelen waar het om gaat. Dit ter informatie, zodat de Kamer weet waarover wij het hebben. Om snelheidsverhoging integraal in te kunnen voeren, heb ik voorgesteld om op deze specifieke trajecten maatregelen te nemen. Als de Kamercommissie deze maatregelen niet wil nemen, vallen de aangegeven wegen af. Het gaat om de A2 op twee plekken, de A12 op twee plekken, de A27 op twee plekken en de A20 op één plek. In totaal gaat het om ongeveer 2,7% van de 60% die nu in de brieven is beschreven. Wellicht helpt dit de Kamer om zicht te krijgen op het aantal plekken waar wij tegen de grens aan komen. Ook voor de 80 km/u-zones hebben wij uiteraard de effecten bekeken. De effecten op de stukken snelweg zijn zeer beperkt, ook door de trajectcontroles, behalve op de A20 bij Rotterdam. Ik heb dat traject niet meegenomen in mijn voorstel omdat op dit traject de norm voorlopig niet zal worden gehaald. Een en ander moet eerst binnen de norm passen voordat je verder iets gaat doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister zegt dat zij de aanpassing pas wil invoeren als aan de norm kan worden voldaan. Verdedigt zij ook de stelling «eerst veilig en dan vlot»? Vindt de minister het echt noodzakelijk om komend jaar overal al los te gaan en pas daarna de maatregelen te nemen? Mevrouw Dijksema en anderen hebben dat gevraagd en ik wil daar graag een duidelijk antwoord op.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik was van plan om die vraag onder «veiligheid» te behandelen en kom er dus zo dadelijk op. Voor luchtkwaliteit zal ik hem gelijk beantwoorden. Wat mij betreft staat een eenduidige invoering naar 130 km/u voorop. Daarom ben ik bereid om te investeren op de vlakken waar wij de grenzen van de luchtkwaliteitsnormen zouden raken. Verkeersveiligheid wil ik graag in het totaalplaatje schetsen vanwege de samenhang met het model. Ik kom dus zo dadelijk terug op de vraag naar «eerst veilig en dan vlot».

Voorzitter. Snelheidsverhoging op de A20 is nu niet aan de orde omdat wij daar de norm niet halen. Als het niet kan, moet je het ook niet doen. Wij kunnen dit ook niet aanpassen door investeringen. Wij moeten eerst zien welke ontwikkeling zich daar überhaupt gaat voordoen. In de toekomst zal de luchtkwaliteit steeds beter worden en het is dus heel wel mogelijk dat op de trajecten waar nu maatregelen nodig zijn, die ik net genoemd heb, over een aantal jaren geen maatregelen meer nodig zijn en de snelheidsverhoging wel kan worden gerealiseerd.

Tot slot zijn met betrekking tot de luchtkwaliteit nog vragen gesteld over fijnstof en de klimaatdoelstellingen. Er is gezegd dat veel hogere fijnstofcijfers voorkomen in een rapport en mij is om een reactie gevraagd. Ik heb de fijnstofcijfers die wij hanteren en die in de NSL-rapportage zullen komen, voorgelezen. Het zou best kunnen dat er op een specifieke locatie in 2011 een twee- tot driemaal hogere uitstoot is gemeten dan in 2003 of 2001, maar wij bekijken op welke wegdelen dit probleem voor ons speelt en of op die wegdelen de verhoging kan worden ingevoerd binnen de norm die in 2011 geldt. Dat hebben wij gemeten en wij bleven overal binnen de voor fijnstof geldende norm. Ik ben al ingegaan op de klimaatdoelstellingen en de CO₂-reductie. De CO₂-toename door de invoering van 130 km/u bedraagt 0,4 ton. De extra brandstofkosten bedragen volgens onze opgave 17 mln. Er is gevraagd of dat bedrag niet veel hoger moet worden geschat. De snelheidsverhoging op het gehele traject van 1% betekent 1% meer brandstofgebruik. Met de kengetallen van de OEI-richtlijnen voor brandstofkosten per kilometer bereken ik de toename van de brandstofkosten. De kosten zijn exclusief btw, zoals dat gebruikelijk is in kosten-batenanalyses. Zo is de 17 mln. aan brandstofkosten berekend. Ik gebruik daarvoor dus de OEI-richtlijnen die wij overal hanteren.

Ik kom op verkeersveiligheid. Daar zijn veel vragen over gesteld. Ik begin met de logische en terechte vraag van de heer De Rouwe en anderen. Zij willen weten waarom ik nu al begin met de invoering van 130 km/u terwijl ik nog geen verkeersveiligheidsmaatregelen heb genomen. Het complexe hiervan is dat wij alleen maar met een model kunnen werken, het model van de heer Nilsson dat ook door de onderzoeksinstituten wordt gehanteerd. Dat model berekent de effecten per kilometer of zelfs per halve kilometer die men harder gaat rijden. Bij het verhogen van de snelheid zijn er altijd verkeersveiligheidseffecten, want sneller rijden betekent bijvoorbeeld dat je harder kunt botsen, wat weer grotere risico's oplevert. Op basis van de experimenten kunnen wij dus niet voor het hele land zien wat de invoering gaat betekenen op specifieke wegdelen. Wij kunnen het alleen maar zien aan zo'n model. Op basis van de experimenten hebben wij slechts gezien dat zich meer ongevallen voordoen binnen de berekende bandbreedtes, maar wij zien geen afwijkende dingen. Wij kunnen dus niet per wegtraject zeggen wat de invoering van 130 km/u voor gevolg heeft. Wij berekenen dit met een algemeen model voor het hele land. Dit algemene model hanteren wij ook bij 100 km/u en 80 km/u. Ik wil daar niet van afwijken omdat ik er geen eigen rekenmethoden op na wil houden, maar algemene rekenmethoden wil hanteren.

Vervolgens is de vraag hoe wij omgaan met de gevolgen die de snelheidsverhoging zal hebben. Volgens het model bestaat het risico op drie tot zeven meer doden en kunnen er meer gewonden vallen. Wij kunnen dit risico niet per specifiek traject wegnemen, maar zullen het in algemene zin moeten doen. Daarom heb ik een pakket aan maatregelen voorgesteld om de wegen in Nederland die kritische ontwerpelementen hebben, zoals harde bermen, korte afslagen, veel afslagen bij elkaar en dergelijke, veiliger te maken. Ook het programma Meer Veilig heeft tot doel om de verkeersveiligheidssituatie te verbeteren op de rijkswegen, dus de A-wegen en de N-wegen die onder het beheer van RWS vallen. Ik begrijp heel goed dat men wil weten waarom ik niet eerst de veiligheidsmaatregelen neem voordat ik de 130 km/u invoer. Ik heb dat mijzelf ook

afgevraagd. Er is echter geen een-op-eenrelatie tussen het pakket dat wij uitvoeren en de extra risico's per wegdeel. Wij kunnen de risico's ook nooit een-op-een wegnemen. Daarom heb ik voorgesteld om verder te gaan, niet de impressie te wekken dat een een-op-eencompensatie – dat is inderdaad een vreselijk woord – mogelijk is en nog meer te investeren om de verkeersveiligheid te vergroten. Daarom heb ik er een extra pakket van 40 mln. bij gezet, Meer Veilig-3.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister heeft ons een overzicht gegeven van de wegdelen waar de invoering nu niet kan plaatsvinden vanwege de luchtkwaliteit en waar dus investeringen nodig zijn. Dat is een politieke keuze, want je kunt er ook voor kiezen om de verhoging daar niet in te voeren. Wat ons betreft wordt daar dus geen 130 km/u gereden. Hetzelfde geldt voor het verkeersveiligheidsaspect. De Kamer is niet bekend met het kaartje waarop staat waar de maatregelen zouden moeten worden genomen en volgens mij zat het ook niet bij de 600 pagina's van De Pers. Kan de Kamer dat kaartje ook krijgen? En is de minister het met mij eens dat je het geld daar niet hoeft uit te geven als je daar geen 130 km/u rijdt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op het gebied van luchtkwaliteit geldt dit inderdaad. Je kunt de politieke keuze maken om meteen te starten en binnen de grenzen te investeren of om het geld nu niet te investeren. Uiteindelijk zal de invoering dan over een paar jaar mogelijk zijn, maar niet nu. Dat is een mogelijke politieke keuze. Hetzelfde geldt voor de verkeersveiligheid. De heer De Rouwe zegt dat ik wat hem betreft eerst moet investeren in het verkeersveiligheidspakket voordat er op bepaalde plekken 130 km/u mag worden gereden. Ook daarmee heb ik rekening gehouden. Wij hebben een kaartje gemaakt¹, zodat de Kamer de consequenties kan zien. Daarop staan de wegen aangegeven waar wij de verhoging zouden willen realiseren en de trajecten waarop wij extra veiligheidsproblemen voorzien.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een punt van orde. Wij krijgen nu weer een kaartje. Alles wordt zomaar uitgedeeld. Dit is een van de problemen. Wij krijgen de informatie steeds ad hoc, in snippers, als een lappendeken. Waarom doet de minister dat? Dit is een serieus ordepunt. Zo kunnen wij toch niet normaal met elkaar discussiëren?

De **voorzitter**: Als u hier een serieus ordepunt van wilt maken, moeten wij een extra procedurevergadering inlassen. Het is nu ongeveer 21.00 uur en wij wilden op dat tijdstip al klaar zijn met dit AO.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zal dit in de eerstvolgende procedurevergadering aan de orde stellen, want ik begin hier echt genoeg van te krijgen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben het met mevrouw Van Gent eens. Het lijkt mij verstandig om niet pas bij de eerstvolgende procedurevergadering, maar al na afloop van het debat de koppen bij elkaar te steken. Ik heb de behoefte om eventueel schriftelijk vragen te kunnen stellen over de nu aangeleverde informatie en de consequenties die deze informatie heeft. Op zich stel ik er prijs op dat de informatie komt, maar het is lastig om er tijdens het debat ad hoc op te reageren. Dit levert veel vragen op.

De heer **Bashir** (SP): Ik vraag mij af of de minister daar nog meer stapels heeft liggen. Dan kunnen wij die misschien ook alvast krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, dit is wat ik had meegenomen. De

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt.

Kamer heeft mij zojuist gevraagd om welke wegen het gaat en wat de consequenties zijn. Ik had ook alle wegen op kunnen noemen, zoals dat meestal gaat in een debat, maar ik had de vraag enigszins aan zien komen en wilde de Kamer juist helpen om het inzichtelijk te maken met een plaatje van de diverse wegen.

De **voorzitter**: Helder. Wij maken het punt van orde eerst af. De heer De Jong wil ook iets opmerken, zie ik.

De heer **De Jong** (PVV): Als het toch over de orde gaat, wil ik ook aangeven dat het mij enorm stoort dat tijdens een debat door de oppositie wordt gesmeten met allerlei rapportjes, bijvoorbeeld van Goudappel, zo links als het maar zijn kan en totaal vooringenomen. Het is ongelooflijk dat er tijdens een normaal debat aan de minister wordt gevraagd om informatie en dat er vervolgens wordt gezeurd dat men informatie krijgt als zij die informatie geeft. Maar goed, wij zullen het hier straks nog wel over hebben tijdens de extra procedurevergadering.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): De lijst van verboden linkse organisaties wordt steeds langer; er komen elke dag weer organisaties bij. Ik moet helaas de vergadering nu verlaten, maar ook ik heb wel behoefte om dieper op dit onderwerp in te gaan en nader studie te maken van de kaartjes.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik kan ook niet anders dan die conclusie trekken. Als ik die kaartjes zie, heeft dit grote consequenties voor het beleid. Wij hebben het opeens over bijna de helft van het wegennet waar de veiligheid in het geding is, zien wij op het laatste kaartje. Dat maakt dat ik ook vind dat wij het niet op deze manier kunnen doen.

De **voorzitter**: Dank u. Op grond van de meningen die de Kamer heeft geventileerd, stel ik voor dat wij eerst de eerste termijn afmaken en daarna het AO voor vandaag afronden. Er is ook al gezegd dat er wel een VAO zal komen, maar wellicht moet er een extra overleg voor de tweede termijn worden ingepland. Wij zullen dat tijdens een aparte procedurevergadering bekijken.

De minister maakt nu haar betoog af. Er zijn maar twee mensen die nog een interruptiemogelijkheid hebben, dus het kan onmogelijk heel lang gaan duren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het betreft zeker niet de helft van het Nederlandse wegennet. Voor luchtkwaliteit gaat het om ongeveer 2,7%, zoals ik al aangaf. Voor de verkeersveiligheid gaat het om ongeveer 20% van wat wij nu voorgesteld hadden, dus er blijft dan 40% van de 60% over. De vraag is of ik daar eerst maatregelen wil nemen voordat ik de verhoging invoer. Wij hadden dit programma van 2012 tot 2014 gepland. Als ik eerst de maatregelen moet nemen, betekent dit dus dat de verhoging op de genoemde 20% niet start in september 2012, maar ergens tussen 2012 en 2014, zodra het veiligheidsprogramma kan worden uitgevoerd.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben een beetje geschokt door de informatie die wij net hebben gekregen. Het is een enorme lijst met wegen. In totaal wordt 683 km snelweg onveilig gemaakt door de maatregelen van de minister om de maximumsnelheid op 130 km/u vast te stellen. Ik vind het triest hoe hiermee wordt omgegaan. Ik kan mij niet voorstellen dat je meer dan 680 km weg onveilig maakt en later pas maatregelen neemt om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb zojuist al aangegeven dat wij met een model werken voor de 130 km/u. Het is dus niet zo dat alle wegen veel onveiliger zijn geworden door de verhoging. Op alle wegen wordt de onveiligheid hoger als gevolg van de 130 km/u. Wij kunnen dat niet een-op-een compenseren op alle wegen. Sommige wegen zijn prima geschikt om 130 km/u te rijden. Daarom heb ik gekeken naar de wegen die kritische ontwerpelementen hebben waar ik graag wat aan wil doen en waar ik de risico's van de 130 km/u weg kan nemen. Ik ga zelfs verder en wil de wegen relatief veiliger maken. Ik gebruik daarvoor ook andere veiligheidsprogramma's. Ik snap dat de Kamer de informatie die nu is uitgedeeld, wil bestuderen, maar zij heeft zelf om deze specifieke informatie gevraagd en ik heb die gegeven. Ik wil een pakket aan veiligheidsmaatregelen nemen op de wegen met kritische ontwerpelementen. Het gaat daarbij om 20% van de 60% van de wegen waar wij een invoering van 130 km/u hebben voorgesteld. In mijn voorstel nemen wij die maatregelen tussen 2012 en 2014. Het debat dat wij nu hebben, gaat over de vraag of dit niet moet gebeuren voordat de snelheid op de betreffende wegen omhooggaat.

De heer **Bashir** (SP): De minister bagatelliseert de lijst door te zeggen dat het slechts om modellen gaat, maar dit zijn de enige bruikbare modellen die wij hebben en ze zijn gebaseerd op de realiteit. Over het algemeen kloppen deze modellen. Volgens deze modellen moet zo'n 683 km weg worden aangepakt. Dat zijn schokkende cijfers; het gaat om 20% van de rijkswegen. Is het niet verstandiger om eerst de problemen aan te pakken en de wegen veiliger te maken en eventueel daarna te bekijken of het sneller kan, wat op zich wat de snelheidsverhoging betreft niet mijn voorkeur heeft?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Kamer heeft mij nooit horen zeggen dat het maar een model is, want ik neem het juist uitermate serieus. Wij hanteren dit model overal en ik wil juist alle inzicht geven. Volgens dit model brengt een snelheidsverhoging altijd extra risico's met zich mee. Omdat deze risico's lastig per wegdeel weg te nemen zijn, kies ik ervoor om een heel pakket aan maatregelen te treffen op de wegen waar sowieso al extra risico's bestaan. Alle automobilisten hebben er baat bij als wij die wegen verbeteren en versterken. Daarnaast kies ik voor een extra programma van 40 mln. dat niet strikt noodzakelijk is omdat ik juist weg wil blijven van de discussie hoeveel doden en gewonden een snelheidsverhoging mag kosten. Ik probeer zo veel mogelijk te doen om de verkeersveiligheid in algemene zin te vergroten. De heer Bashir sprak over 683 km, maar dat zijn de rijbanen. Het gaat om 342 km weglengte van de 1 500 km die wij in totaal hebben voorgesteld in het project.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het blijft mij toch onduidelijk. De minister wil wegblijven van zo'n discussie, maar zij is pijnlijk eerlijk. Zij zegt dat zij sowieso 45 mln. nodig heeft om de drie tot zeven doden en maximaal 34 gewonden te «compenseren». Dat geld kost de snelheidsverhoging dus sowieso, alleen al vanwege de verkeersveiligheid. De minister zegt dat zij niet kan voorspellen waar de ongelukken plaats zullen vinden, want het is eigenlijk een black box, maar op termijn wil zij misschien wel iets doen om ongelukken op plekken met een hoger risico te voorkomen. De vraag blijft waarom zij het risico neemt dat de doden en gewonden in de tussenliggende jaren zullen vallen zonder dat zij de compenserende maatregelen heeft genomen. Waarom neemt deze minister dat risico?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb van tevoren nagedacht of wij dat moeten doen. Doordat er geen koppeling is tussen een specifiek wegdeel en de programma's heb ik uiteindelijk de

mogelijkheid om het gehele programma in één keer in te voeren, zwaarder laten wegen, maar ik heb ook met deze vraag geworsteld. Als de Kamer in meerderheid wil dat ik eerst de veiligheidsmaatregelen neem, kan dat, maar dan moeten wij die tussen 2012 en 2014 nemen, zo snel mogelijk.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Uiteindelijk moet ik toch concluderen dat de minister zegt: ik loop een aantal jaren het risico dat er, door alvast met het rijden van 130 km/u te beginnen, extra doden en gewonden vallen die ik pas in latere jaren ga voorkomen door maatregelen te treffen. Dat is wel een harde keuze voor de mensen die het straks zal betreffen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat begrijp ik. Ik heb daarover nagedacht. Tegelijkertijd probeer ik steeds aan te geven dat een en ander modelmatig weliswaar met elkaar oploopt, maar dat het in feite twee verschillende dingen zijn. Ik begrijp het punt en ik herken de discussie, die ik met mezelf ook gevoerd heb. Uiteindelijk heb ik een andere keuze gemaakt. Ik kan daar niet veel aan toevoegen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat de minister dubbel zoveel investeert als nodig is voor de verkeersveiligheid. Per saldo wordt het dus veiliger. Ik heb nog een vraag over de luchtkwaliteit. Er zijn een paar trajecten waar de minister de norm nu net niet kan halen, maar over een paar jaar wel. Kan ik het volgende concluderen? Als wij nu investeren op die trajecten, voldoen wij meteen aan de norm en over een paar jaar nog steeds; het verkeer wordt schoner en de mensen zijn beter af als wij de maatregel wel nemen dan wanneer wij die niet nemen. Is dat de juiste conclusie?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik verwacht dat ik die maatregelen over een aantal jaren niet meer hoeft te nemen. Het is lastig te zeggen of wij dan beter af zijn, want wij voldoen steeds aan dezelfde norm en die halen wij of niet. Door nu schermen te plaatsen, bieden wij mensen wel extra bescherming. Die zullen er in de toekomst ook staan terwijl de luchtkwaliteit dan nog verder is verbeterd. Als je het ruim wilt interpreteren, zou je dus kunnen zeggen dat men er meer aan heeft als wij de schermen nu al plaatsen.

Er is in het kader van de verkeersveiligheid ook gevraagd wat wij doen als blijkt dat de verhoging van de snelheid meer bedraagt dan 3 km/u, en of wij dat ook monitoren. Dat is een terechte vraag. Ook hier gaan wij uit van aannames en de aanname is in dit geval dat er 3 km/u harder wordt gereden. Wij hebben dit in de experimenten gemeten, maar het komt ook overeen met de cijfers die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. In Denemarken was het eerst lager en werd het later iets hoger, maar dat kwam doordat Denemarken in het begin heel sterk handhaafde. Uiteindelijk is men daar ook in dezelfde range uitgekomen. Wij verwachten dus niet dat de snelheid in de toekomst verder stijgt. Als het wel gebeurt, wordt de ruimte in programma's als het NSL en SWUNG verder opgebruikt, maar onze aanname past binnen de bandbreedtes van de WGO en wij hebben dit gemeten. Mocht de aanname desalniettemin verkeerd zijn, dan komt dat vanzelf in de modellen terug.

Wat betekent de invoering van 130 km/u voor de RPS? Wij hebben de ambitie voor een netwerk dat overal drie sterren heeft. Op tien stukken gaan wij van vier naar drie sterren. In totaal gaat het om 10 km. Dit speelt bij minder 1% van het netwerk een rol. Wij blijven dus op ons ambitieniveau zitten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Bij de stukken van De Pers zitten ook conversaties van ambtenaren waaruit blijkt dat het soms heel krap zit met die sterren: als een stuk weg net tweeënhalve ster heeft, wordt dat een drie.

Bij een snelheidsverhoging zou het echter onder de tweeënhalve kunnen zakken. Kan de minister een en ander nader onderbouwen? Ik vind haar woorden wat tegenstrijdig klinken. Ik weet dat zij geen nieuwe lijstjes of kaartjes meer heeft liggen, maar kan zij de Kamer hier in elk geval over informeren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Pers citeert uit een aantal interne e-mails die zijn verstrekt in het kader van de WOB. Ik zag ook een citaat uit december 2010 langskomen; toen hadden wij deze trajecten nog niet eens bedacht. Soms moet je dus even goed kijken wat met wat wordt gecombineerd. Het gaat in dit geval om de Europese RPS. Dit is een score voor de botsveiligheid van de weginrichting. De suggestie dat ik heb nagelaten om de effecten van de snelheidsverhoging op de RPS-score van EuroRAP te laten berekenen, is echt onjuist. Ik heb adviesbureau Mobycon hier opdracht toe gegeven. Alle suggesties dat ambtenaren zouden zeggen dat de effecten niet meegenomen zijn of dat de score lager uitkomt, kloppen niet. Ik heb Mobycon de opdracht gegeven en in tegenstelling tot wat in het citaat wordt gesteld, zijn de wijzigingen van 100 naar 130 km/u wel doorgerekend. Ik heb deze informatie niet bij me, maar alle informatie hierover is zeker beschikbaar. Ik zal de Kamer het rapport van Mobycon sturen.

De **voorzitter**: Wij noteren dat de Kamer dat krijgt. De minister rondt haar betoog nu af.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik meen inmiddels de meeste vragen te hebben beantwoord.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Er is nog een vraag van mij blijven liggen. De minister heeft gezegd dat zij alle gegevens beschikbaar heeft gesteld, maar waarom was er een WOB-procedure nodig om ze te krijgen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor zover ik weet is de WOB-procedure gestart voordat ik de Kamer de brief gestuurd had, maar het lijkt mij terecht dat ik de Kamer informeer voordat ik de pers informeer. Ik krijg hier althans regelmatig te horen dat dit wenselijk zou zijn. Uiteindelijk hebben wij de gegevens van de WOB-procedure beschikbaar gesteld op de dag dat wij de Kamer de brief gestuurd hebben. Volgens mij heb ik dus de meeste vragen beantwoord. Anders kunnen ze wellicht in een volgende ronde aan de orde komen. De belangrijkste boodschap is dat ik echt de modellen en cijfers hanteer die wij altijd gebruiken. Ik ben altijd bereid om te laten zien hoe wij te werk gaan en ik ben bereid om te monitoren. Er is ook gevraagd of ik bereid ben om bepaalde investeringen niet te doen. Ik heb de Kamer uitgelegd waarom ik ervoor heb gekozen om ze wel in één keer te doen. Ik laat het aan de Kamer om te bepalen hoe zij wel of niet wil omgaan met investeringen voor verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. Op het gebied van luchtkwaliteit zou ik het jammer vinden als de maatregelen niet tegelijk worden uitgerold, maar ik kan mij nog voorstellen dat het op termijn wordt opgelost. In verkeersveiligheid zouden we volgens mij altijd moeten investeren, ook aangezien wij een breder programma voorleggen. De vraag is verder vooral wat de volgorde zal zijn.

De **voorzitter**: Dank u. Er zal een vervolgpprocedure komen in de vorm van een extra termijn of een feitelijke vragenronde. Mochten er nog vragen zijn, dan kunnen die daarin worden meegenomen. Wij gaan nu het debat afronden. Ik verzoek de collega's om nog even te blijven, zodat wij vanavond misschien al een besluit kunnen nemen over de vervolgpprocedure.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zou graag weten wat dit betekent in de tijd. Als er nog een hele nieuwe ronde met nieuwe cijfers komt, wil ik dat graag weten, want dan kan ik de Kamer de zaken sturen die zij wil hebben.

De **voorzitter**: Dat zal zo dadelijk onderwerp van discussie zijn, vermoed ik. Daarna kunnen wij daar pas een uitspraak over doen.

De heer **Verhoeven** (D66): Wij zullen op orde moeten brengen wat wij nog willen weten en dat tijdig aan de minister overbrengen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb nog een punt van orde. Wat mij betreft kunnen wij nog doorgaan, want ik vind het prima als collega's nog willen praten, maar niet iedereen is nu aanwezig. Dat komt deels doordat het voor kleine fracties lastiger is om erbij te zijn; zo moest mevrouw Wiegman weg. Ik stel voor dat wij morgen een procedurevergadering plannen op een tijdstip dat alle fracties in principe zouden kunnen.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een chique voorstel. Daarmee zijn wij aan het einde van de eerste termijn gekomen. Ik bedank alle aanwezigen en sluit de vergadering.