

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben de fracties van de VVD, de PvdA, de SP, GroenLinks en ChristenUnie behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen over het ontwerpbesluit tot wijziging van het RVV 1990 in verband met de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 km per uur en tot wijziging van het BABW in verband met enkele redactionele aanpassingen aan bepalingen inzake experimenten met een variabele maximumsnelheid.

De voorzitter van de commissie,  
J. F. Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,  
M.Y. Israel

## **Algemeen**

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

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

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

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

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

## **Timing ontwerpbesluit in relatie tot experimenten**

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

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

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het vreemd dat de minister zich een experimenteerperiode van twee jaar veroorlooft, maar al eind 2011 denkt te kunnen beslissen op welke wegdelen de maximumsnelheid omhoog kan. Bij eerdere gelegenheden wees de minister er terecht op, dat pas na minimaal één jaar een zinnige conclusie valt te trekken over de ontwikkelingen rondom luchtkwaliteit. Juist omdat weersomstandigheden

sterk van invloed zijn op luchtkwaliteit, heeft een kortere meetperiode geen zin. Licht het in dat verband niet in de rede de uitkomsten van de experimenten af te wachten, alvorens wegvakken te selecteren?

### **Compenserende maatregelen**

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

### **Snelheidsovertredingen**

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

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

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

### **Verkeersveiligheid**

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

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

### **Luchtkwaliteit en geluidshinder**

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van voertuigen hoger is bij een snelheid van 130 km/uur dan bij een snelheid van 120 km/uur. Deze leden vragen hoe deze extra CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt gecompenseerd. Van de maatregelen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) wordt slechts een beperkt aantal uitgevoerd. Het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu meldde eerder dat slechts één procent van de maatregelen was uitgevoerd. Deze leden vragen wat de stand van zaken is van de uitvoering hiervan. Welke reductie van fijnstofconcentraties wordt er gerealiseerd met het NSL? Hoeveel extra fijnstof levert de maatregel tot verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur op?

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister voorts of zij het met hen eens is dat er bij hogere snelheden meer geluidshinder optreedt en dat er meer uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere luchtverontreinigende stoffen optreedt doordat onder andere katalysatoren wordt uitgeschakeld?

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

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

### **Congestie**

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

### **Experimenten**

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

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

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

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

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

### **Tot slot**

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