

Vergaderjaar 2011–2012

32 646

Maximumsnelheden hoofdwegennet

Nr. 28

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 februari 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 20 december 2011 vervolgoverleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 november 2011 betreffende de landelijke uitrol snelheidsverhoging (32 646, nr. 13);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 december 2011 betreffende een reactie op het verzoek van de commissie om het onderzoek naar verkeersveiligheidseffecten van de snelheidsverhoging per ommekeer te doen toekomen (32 646, nr. 14);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 december 2011 betreffende stikstofdepositie door wegverkeer (30 175, nr. 129);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 december 2011 betreffende de lijst van vragen en antwoorden over de voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid op snelwegen (32 646, nr. 13) (32 646, nr. 24).**

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Hazekamp, A.A.H. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Groot, V.A. (PvdA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Dijkers, S.W. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

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

Voorzitter: Koolmees
Griffier: Israel

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Van Gent, De Jong, Koolmees, Kuiken, De Rouwe, Slob en Verhoeven,

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

De **voorzitter**: Ik heet de minister en haar ambtenaren hartelijk welkom, net als mijn collega's, de woordvoerders van de vaste commissie voor I en M. Ik heet ook de mensen op de publieke tribune en de mensen thuis hartelijk welkom. Aan de orde is de voortzetting van het algemeen overleg over de verhoging van de maximumsnelheid en de veiligheid van wegwerkers. Wij beginnen met de tweede termijn van de Kamer. Wij hebben afgesproken om de volgorde van sprekers uit de eerste termijn aan te houden. Ik stel in deze tweede termijn vier minuten spreektijd per fractie en twee interrupties voor.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb een ordevoorstel. Tijdens het vragenuurtje kregen wij opeens de nieuwste voorspellingen over de luchtkwaliteit. Dat kwam een beetje als een duveltje-uit-eendoosje. Wij kunnen nu twee dingen doen. De ene mogelijkheid is om ervoor te zorgen dat de Kamer die informatie eerst kan bestuderen. Uit het rapport over luchtkwaliteit komt namelijk een aantal wonderbaarlijke ontwikkelingen naar voren. De andere mogelijkheid is om de informatie in dit algemeen overleg te negeren. Het lijkt mij namelijk vrij kwalijk als die informatie in dit overleg enorm veel invloed krijgt. Er is een soort wonder gebeurd waardoor alle maatregelen opeens aan de normen voldoen. Ik vind dit een overval tactiek en deze zint mij niet. Ik stel daarom voor om de informatie buiten beschouwing te laten of om dit algemeen overleg op een ander moment af te maken.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, dit overvalt mij een beetje. Ik begrijp dat het PBL het rapport in kwestie vandaag aan staatssecretaris Atsma heeft aangeboden. Op schriftelijke vragen is ook geantwoord dat dit op deze manier zou gebeuren. Morgen staat het onderwerp op de procedurevergadering van de commissie. Het lijkt mij dat het onderwerp dan aan de orde komt. U stelt echter voor dat het onderwerp vandaag niet besproken moet worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De luchtkwaliteit, de prijs en de veiligheid zijn drie onderwerpen die een belangrijke rol bij de 130 kilometermaatregel spelen. Wij krijgen nu een rapport over de luchtkwaliteit waarin weer een onnavolgbaar gegoochel met cijfers plaatsvindt. Als wij die informatie tijdens dit algemeen overleg volledig buiten beschouwing laten, kunnen wij op basis van de bekende gegevens tot besluitvorming komen. Ik vind het prima als wij dat kunnen afspreken, maar dan moet de minister zich daar ook aan houden.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de woordvoerders van andere fracties.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat lijkt mij een goed plan. Het onderwerp staat morgen op de agenda van de procedurevergadering. Dan kunnen wij bepalen hoe wij er verder mee omgaan en speelt het onderwerp nu geen rol. Dit lijkt me ook echt een termijn om politieke conclusies te trekken.

De heer **Verhoeven** (D66): Er blijft inderdaad genoeg over om over te debatteren.

De **voorzitter**: Dan beginnen wij nu met de tweede termijn van de Kamer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Allereerst dank aan beide bewinds- personen voor de beantwoording in eerste termijn. Die beantwoording was bij tijd en wijle wel onrustig. Wijzelf moesten tussendoor natuurlijk stemmen, maar het is ook nog steeds een debat waarin veel vragen een rol spelen en waarin veel informatie loskomt. De minister heeft haar beleid, haar voorstel, in ieder geval in dit debat verdedigd. Mijn fractie vindt dat zij dit op zich goed heeft gedaan, maar in deze tweede termijn is het ook de vraag welke conclusies je daaruit trekt. Daar wil ik zo meteen op ingaan. Ik wil ook graag nog op een aantal actualiteiten ingaan. De minister heeft namelijk ter plaatse informatie uitgedeeld, maar ook veel mensen uit de samenleving zijn druk bezig geweest met het verstrekken van informatie. Ook verschillende media hebben in de afgelopen dagen onderzoeken gepubliceerd en vragen gesteld. Dat is heel nuttig voor Kamerleden, die het vaak maar met één of twee medewerkers moeten doen. Ik wil daarom ook heel graag van die openbare bronnen gebruik- maken. Ik wil van de minister weten wat haar reactie daarop is. Ik begin met een onderzoek dat RTL Nieuws gisteren publiceerde. Daarin werd gesteld dat een aantal wegen die RTL Nieuws als black spots ziet, niet is terug te zien in de voorstellen van de minister. RTL Nieuws heeft een onderzoek gedaan op basis van politiecijfers, wellicht ook op basis van cijfers van het ministerie zelf. RTL Nieuws komt tot de conclusie dat er in Nederland een aantal trajecten is waarop veel slachtoffers vallen. Het betreft ook trajecten waarop relatief weinig gereden wordt. Hoe moeten wij die black spots volgens de minister zien? Kloppen de cijfers? Klopt het dat daarvoor op sommige punten geen maatregelen in petto zijn, zoals de minister voorstelt? Zo ja, hoe gaat de minister daarmee om? Vindt de minister dat je daarvoor extra maatregelen moet nemen, de snelheid wel of niet moet verhogen, of zijn er andere redenen waarom over die trajecten negatieve cijfers naar voren komen? Ik heb de onderzoeken die de minister heeft aangekondigd, nog een keer teruggelezen. Ook dagblad Trouw heeft daarnaar gevraagd en over geschreven. Dat ging met name over de korte evaluatie van de minister. Zij zegt daarover ook zelf: op basis van die cijfers kan ik geen conclusies trekken. Bij aanvang is echter terecht gezegd: wij gaan de ongevallen- cijfers kwalitatief bekijken en wij komen met nadere voorstellen als daar aanleiding voor is. Als ik de evaluatie op dat punt echter teruglees, wordt er in één zin geconcludeerd dat op de proeftrajecten geen opvallende gebeurtenissen hebben plaatsgevonden. Volgens mij is de vraag gerechtvaardigd op basis waarvan de minister dat concludeert. Wat is de achterliggende gedachte? Ik kom terug op het punt waarover mijn fractie eigenlijk bij aanvang van deze kabinetsperiode al opmerkingen heeft gemaakt. Het CDA is voorstander van 130 km/u, maar dat heeft zij altijd geclausuleerd met een aantal voorwaarden. Ik verwijs naar de voorwaarden van milieu, verkeers- veiligheid, geluid en noem maar op. Zoals iedereen dezer dager misschien in het regeerakkoord heeft teruggelezen, hebben wij afgesproken dat een lagere snelheid geldt als het niet lukt om aan de voorwaarden te voldoen. Dat was en blijft het standpunt van het CDA. Mijn partij wil het namelijk op een verantwoorde en veilige manier doen. Mijn fractie verschilt op twee punten van mening met de minister. Zij heeft aangegeven waarom zij ervoor heeft gekozen en zij probeert daarmee de Kamer te overtuigen. Ik heb goed naar de minister geluisterd, maar mijn fractie heeft beoogd uit te leggen waarom zij tegen is. Het eerste punt betreft de volgorde. Mijn fractie gaat niet akkoord met het voorstel om vanaf 2012 de snelheden te verhogen en pas daarna maatregelen te nemen. Daarom stellen wij voor om eerst maatregelen te nemen en pas daarna de snelheid te verhogen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer De Rouwe zegt dat wij er in 2012 niet aan moeten beginnen; eerst de maatregelen en dan naar 130 km/u. In het vorige overleg zei de heer De Rouwe echter dat wij het extra geld dat daarvoor wordt uitgetrokken bijvoorbeeld ook heel goed kunnen besteden aan het veiliger maken van de N-wegen of kunnen gebruiken voor het veiliger maken van het verkeer in binnenstedelijke gebieden. Is de heer De Rouwe nu om? Zegt hij: besteed die 132 mln. maar voor de 130 km/u? Of zegt het CDA nog steeds dat dit geld maar voor de N-wegen en het veiliger maken van binnenstedelijke gebieden moet worden gebruikt?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat was mijn tweede punt. Wij zien in het voorstel namelijk ook dat de minister vele tientallen miljoenen extra voor allerlei maatregelen moet uittrekken, bijvoorbeeld voor het milieu en het geluid. Mijn fractie vindt en vond dat je de keuze hebt voor de miljoenen die daarvoor extra kunnen worden uitgetrokken. Je kunt het geld nu uittrekken voor het verhogen van de snelheid of je kunt ervoor kiezen om de snelheid op bepaalde locaties niet te verhogen en het geld voor andere dingen te gebruiken, zeker in deze periode waarin wij alles opnieuw tegen het licht moeten houden. De opstelling van de CDA-fractie was en is dat zij het niet ziet zitten om de extra gelden die ervoor nodig zijn, te gebruiken. Derhalve wil zij de snelheid niet verhogen op een plek waar bijvoorbeeld een milieumaatregel moeten worden genomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vraag het volgende voor de duidelijkheid. Mag er volgens de CDA-fractie geen geld worden uitgegeven om de snelheid naar 130 km/u te verhogen waar er sprake is van knelpunten? De knelpunten waar aanpassingen moeten plaatsvinden, vliegen ons namelijk om de oren. De heer De Rouwe zegt eigenlijk dat de minister extra geld aan andere zaken dan aan de 130 km/u moet besteden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb in eerste termijn betoogd dat er verschillende potten zijn waaruit gehengeld wordt. Mijn fractie heeft er geen bezwaar tegen dat er geld uit bestaande potten, ook voor verkeersveiligheid, wordt gebruikt. Zij ziet echter in dat er extra gelden voor milieumaatregelen nodig zijn, maar is daar niet voor. Derhalve zegt mijn fractie: de snelheid moet op de desbetreffende locaties niet worden verhoogd.

Ik heb in eerste termijn ook aangegeven dat wij er geen problemen mee hebben als de minister het werk bij aanpassingen in de toekomst meeneemt en betaalt uit bestaande budgetten, bijvoorbeeld voor onderhoud. In deze periode waarin ook op andere terreinen flink bezuinigd moet worden, vinden wij het echter niet verstandig en niet verantwoord om extra gelden ervoor uit te trekken. Daarom zal ik daarover om een Kameruitspraak vragen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Samenvattend concludeer ik dat de verhoging naar 130 km/u in 2012 niet wordt uitgevoerd op locaties waar maatregelen nodig zijn. Als het wel mogelijk is, moet de minister eerst bekijken of zij het met bestaande budgetten kan oplossen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Samenvattend kun je concluderen dat je gewoon kunt starten op een groot aantal wegen waar geen extra's nodig zijn. Dat is ook geen enkel probleem; daar heeft mijn fractie geen bezwaar tegen. Er is echter een aantal trajecten waarop volgens de minister eerst aanpassingen nodig zijn. Mijn fractie zegt daarover: eerst aanpassen en dan pas de snelheid verhogen. Dat houdt wat mijn fractie betreft een wijziging van het voorstel in. Daarnaast zegt mijn fractie: wij moeten de snelheid niet verhogen op trajecten waarvoor tientallen miljoenen extra nodig zijn voor bijvoorbeeld milieumaatregelen. Als de minister de

verhoging op die trajecten in de toekomst uit bestaande potjes wil betalen, als zij het organisch wil laten groeien, dan heb ik daar geen bezwaar tegen. Het gaat mijn fractie echter te ver om er in deze tijd extra geld voor uit te trekken. Wij maken de 130 km/u mogelijk, maar dat doen wij op een fatsoenlijke, veilige en verantwoorde wijze. Daarom wil ik graag een VAO aanvragen om de Kamer om een uitspraak te kunnen vragen. De minister heeft in eerste termijn al aangegeven dat zij het voor een deel aan het oordeel van de Kamer wil overlaten, maar ik sta natuurlijk zeer open voor de reactie van de minister. Zij weet echter welke conclusie mijn fractie anders trekt.

Mijn laatste vraag gaat over het volgende. Mijn fractie heeft ook opmerkingen gemaakt over een aantal steden dat heel veel opmerkingen over het plan heeft gemaakt en heel veel risico's ziet bij een snelheidsverhoging. De minister heeft aangegeven dat zij die steden een brief zal sturen. Wil de minister die brief ook aan de Kamer sturen?

De heer **Verhoeven** (D66): Het is plezierig dat de koers van het CDA ten opzichte van vorige week nog steeds heel duidelijk is, in ieder geval in de bewoordingen van de heer De Rouwe. Ik ben ook heel benieuwd naar zijn motie, want dat wordt bedoeld met het vragen van een Kameruitspraak. Hij zal een motie opstellen aan de hand van de criteria die hij zonet heeft verwoord. Laat de heer De Rouwe het daarbij of bekijkt hij ook zelf wat de consequenties zijn voor alle wegen waarop de snelheid niet 130 km/u wordt? Kortom: geeft de heer De Rouwe een Kameruitspraak mee aan de minister waarna zij mag bepalen hoe zij het invult? Of zegt de heer De Rouwe: nee, ik ben heel precies; ik geef een Kameruitspraak mee en houd ook zelf in de gaten welke consequenties het per wegtraject heeft? Daar draait het namelijk wel om.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister heeft geconcludeerd dat zij op een aantal wegtrajecten aanpassingen moet doen. In het debat werd duidelijk welke wegtrajecten het betrof. Ik vind wel dat deze Kamer de kaders meegeeft en dat die kaders wat mij betreft anders zijn dan die van de minister. Die kaders zijn ook stellig. Ik heb zeker interesse om voor verschillende wegen te bekijken hoe het gaat, maar ik vind het niet mijn taak om in de komende kerstvakantie samen met mijn ene medewerker elk wegtraject te bekijken als daar een ministerie van 10 000 man tegenover staat. Wij moeten het dan wellicht samen bekijken en het werk verdelen, anders vind ik het ver gaan. Mijn fractie schetst de kaders en die kaders zijn scherp en duidelijk. Deze minister, met haar vele duizenden ambtenaren, zal er uitvoering aan moeten geven. Zeker gelet op dit debat, met de grote belangstelling, zijn er volgens mij wel zestien miljoen mensen die meekijken. Die mensen genieten deels mee met de 130 km/u omdat het positief en prettig kan zijn, maar zij zijn deels ook heel kritisch omdat zij ernaast wonen dan wel gewoon veilig willen thuiskomen. Ik houd dus de vinger aan de pols. Wij moeten de kaders stellen, maar de minister moet het uitvoeren. Dat vind ik ook de juiste volgorde van zaken.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer De Rouwe hanteert een duidelijke «CDA-meetlat». Hij zegt: dit is mijn toetsingskader, dit zijn de voorwaarden op basis waarvan wij het in orde vinden om 130 km/u te rijden en wij vinden het dus niet goed voor wegen die niet aan die voorwaarden voldoen. In een soort van «stapsgewijze lappendeken» hebben wij steeds brokjes informatie gekregen. Ik ben daarom ook benieuwd hoe de heer De Rouwe de manier waarop de minister het zal uitvoeren, bekijkt. Er kunnen namelijk ook best weer nieuwe wegen naar voren komen waarop allerlei dingen niet blijken te kunnen. Kortom: hoezeer gaat de heer De Rouwe bovenop de materie zitten en bewaakt hij het uitgangspunt dat hetgeen zijn fractie wil, ook daadwerkelijk gebeurt?

De heer **De Rouwe** (CDA): Daarom vind ik het consistent om kaders te schetsen en niet op verschillende wegdelen in te zoomen, ook niet in dit debat. Keer op keer kan daar namelijk discussie over ontstaan of ontstaat daar discussie over. Het voordeel van het schetsen van kaders is dat die kaders niet gelden voor een lijstje met een bepaald aantal wegen, maar gewoon voor de invoering van 130 km/u. Ik heb in eerste termijn het noemen van allerlei verschillende wegen heel bewust gemeden. Dat staat nog los van het feit dat wij de desbetreffende wegen toen nog niet kenden; die kenden wij pas nadat het lijstje beschikbaar werd. Ik heb ook gewikt en gewogen wat je allemaal met de extra informatie moet en of dat je standpunt doet veranderen. Ik werd echter bevestigd in mijn standpunt dat het niet verstandig is om de snelheid te verhogen als de daarvoor noodzakelijke maatregelen nog niet zijn genomen. In dat opzicht hebben wij volgens mij een consistent verhaal. De kaders die nu worden geschetst, betreffen niet zozeer de wegen in kwestie als wel Nederland als geheel en een veilige en verantwoorde invoering voor alle trajecten.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben het op zich wel eens met deze manier van denken. Het CDA zegt echter ook altijd: als je dit beleid uitvoert, kijk je naar de gevolgen in de regio en de gevolgen op een bepaalde plek. Deze discussie gaat over gevolgen op een bepaalde plek en ik hoop dat de heer De Rouwe ervoor zorgt dat hij die gevolgen ook goed in de gaten blijft houden. Daar zullen wij hem graag bij helpen, maar dat zal waarschijnlijk na de kerstvakantie worden. Wij moeten de minister echter niet te gemakkelijk een vrijgeleide geven en zeggen: dit zijn de kaders en hiermee kunt u het doen. Mijn oproep aan de heer De Rouwe is daarom ook: blijf er bovenop zitten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat vind ik een heel mooi pleidooi. Dat past ons als volksvertegenwoordigers ook. Volgens mij geldt het dus voor ons allen, van links tot rechts.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben uiteraard benieuwd naar de motie die de heer De Rouwe aan de Kamer zal voorleggen. Het klinkt in ieder geval veelbelovend. Ik ben wat dat betreft dan ook zeer tevreden met de opstelling van de heer De Rouwe in zijn tweede termijn. Ik wil echter terugkomen op de omwonenden van de ringen rond de grote steden. De heer De Rouwe heeft in zijn eerste termijn gezegd dat hij daarmee spaarzaam wil omgaan. Nu vraagt hij ook of de minister de brief die zij wil schrijven ook naar de Kamer wil sturen. Als je echter naar de feiten kijkt, kun je volgens mij de conclusie trekken dat er op de ringwegen hoe dan ook investeringen nodig zijn voordat je daar de snelheid wilt verhogen. Anders belast je de gezondheid van omwonenden namelijk. Is de heer De Rouwe dat met mij eens?

De heer **De Rouwe** (CDA): In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) – dat betreft de maatregelen waarop de heer Bashir doelt – hebben wij een aantal afspraken gemaakt over de vraag waar wij de komende jaren verbeteringen doorvoeren, waar normen worden overschreden of dreigen te worden overschreden. Daar doe ik niets aan af. Volgens mij doen wij daar allemaal niets aan af. Het NSL moet gewoon blijven bestaan, want dat is prima. Ik heb echter opgemerkt dat ik de brief aan de wethouders die terecht in het geweer komen, wil inzien. Het is terecht dat een aantal burgers ons heeft gemaaild vanwege zorgen over het overschrijden van de normen. Mijn stelling blijft namelijk dat de minister maatregelen moet nemen als normen worden overschreden. Dat is echter iets anders dan de snelheid fors verhogen, soms van 80 km/u naar 100 km/u of van 120 km/u naar 130 km/u, en alleen voor die maatregel extra geld uit te trekken. Mijn fractie vindt dat dit in deze tijden, waarin wij veel moeten bezuinigen, niet verantwoord en niet

nodig. Daarom is zij daar geen voorstander van. Zij is ook geen voorstander van het niet-verhogen van de maximumsnelheden op snelwegen waar ten gevolge daarvan normen worden overschreden.

De heer **Bashir** (SP): Die brief wil ik ook graag lezen. Kan ik echter uit de woorden van de heer De Rouwe de conclusie trekken dat hij geen voorstander is van het verhogen van de snelheden op de ringen rond de grote steden? Dan kom je volgens mij namelijk aan de normen en aan de gezondheid van de omwonenden. Als je ook nog eens naar de tijdwinst op de ringen kijkt, gaat het echt om luttele seconden. Het gaat niet om minuten of kwartiertjes, maar om een paar seconden. Dan kun je volgens mij gewoon één ding vooropstellen, namelijk de gezondheid van omwonenden. Ik hoop dat de heer De Rouwe ook op dit punt doorzet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het uitgangspunt van het CDA is altijd geweest dat er maatregelen moeten worden genomen als de norm wordt overschreden. Dat is iets anders dan op voorhand zeggen dat het allemaal maar niet moet. Het moet ook nog maar blijken. Ik vind het ook fatsoenlijk dat de minister het maar eens uitlegt. Misschien kan zij dat, maar misschien ook niet. Maar dan vinden de heer Bashir en ondergetekende elkaar volgens mij ook wel weer. De heer Bashir weet ook dat onder deze minister en onder de voorgaande minister bijvoorbeeld een rapport is verschenen waaruit bleek dat een snelheidsverhoging soms een heel goed effect heeft. Daarom denk ik ook genuanceerd over de snelheidsverhoging. Soms kan het zonder enig probleem. Dan hebben wij er geen enkel probleem mee en maken wij het ook mogelijk. Gek genoeg bleek zelfs uit een evaluatie van het kabinet dat de doorstroom op een aantal trajecten ook werd bevorderd door het verhogen van de snelheid. Daar wil ik niet blind voor zijn; ik ben daar voorstander van. Dat moet de minister maar in die brief aantonen, omdat het nu opeens over al die wegen gaat terwijl het beeld wel eens genuanceerder is.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb het kaartje bij mij dat de minister de vorige keer heeft uitgedeeld. Ik zie daarop dat bij Utrecht en Rotterdam schermen moeten komen om de luchtkwaliteit te bewaken. Volgens mij kunnen wij daarom de conclusie trekken dat ook daar investeringen nodig zijn. Daar is het CDA tegen en daarom hoop ik dat we die lijn bij de stemmingen kunnen doorzetten en samen kunnen optrekken om ervoor te zorgen dat de snelheid op de ringen niet omhooggaat.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op dat kaartje heeft de minister voor de Kamer, ook voor het CDA, aangegeven hoe de tientallen miljoenen er qua noodzakelijke investeringen voor het milieu per locatie uitzien. Mijn fractie heeft heel duidelijk gezegd dat je ervoor kunt kiezen om daar heel veel geld voor uit te trekken en de snelheid te verhogen, maar dat je er ook voor kunt kiezen om de snelheid op de desbetreffende locaties niet te verhogen, waardoor je de gelden daarvoor niet hoeft te gebruiken. Ik heb ook aangegeven dat het voor ons op zich geen probleem is als de minister in de toekomst ook op die trajecten verbeteringen kan doorvoeren door het halen van normen of met behulp van bestaande budgetten. Daarom schets ik ook bewust de kaders zoals ik dat heb gedaan. Dat zal ik ook zeker in een motie laten terugkomen.

De **voorzitter**: Ik verzoek de woordvoerders om iets beknopter te vragen en te antwoorden. Er zijn namelijk nog heel veel interrupties voor de heer De Rouwe.

De heer **Aptroot** (VVD): Men weet dat wij voor het gehele pakket van de minister zijn. Begrijp ik echter goed dat de heer De Rouwe zegt: wij steunen de 130 km/u waar het zonder meer kan; waar geen probleem is

qua verkeersveiligheid, geen investeringen nodig zijn of geen investering qua milieu? Het zou dan 40% van de wegen betreffen in plaats van de ruim 60% van de minister. De heer De Rouwe zei volgens mij ook dat hij er geen bezwaar tegen heeft om de potten voor verkeersveiligheid ervoor te benutten. Hij wil alleen eerst investeren. Volgens de globale berekeningen van de minister houdt dit in dat je bovenop de 40% die het komend jaar meteen kan ingaan, nog eens 20% van de wegen naar 130 km/u kunt brengen. Als je voor luchtkwaliteit niet mag investeren, wordt de snelheid op ruim 2,7% van die 60% van de wegen niet verhoogd. Daarbij ga ik even uit van de globale cijfers van de minister. Vertaal ik dat zo goed?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb mijn standpunt namens het CDA niet verwoord met een calculator in de hand. Naar aanleiding van een interruptie van de D66-fractie zei ik ook al dat wij onze kaders schetsen en die zijn anders dan die van de minister. Ik herken echter een aantal cijfers en de minister zal moeten aangeven – een van de leden kan bij het aannemen van moties zomaar direct om een uitwerking vragen – dat de cijfers op die manier terugkomen. De 130 km/u is een zaak van «ja, mits». Wij waren en zijn voor, maar onder een aantal voorwaarden. Wij zullen die voorwaarden ook meegeven.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer De Rouwe zegt dat hij de cijfers herkent. Het is nooit precies achter de komma te voorspellen, maar gelet op de lijstjes van de minister moet je voor 20% van de wegen maatregelen voor de verkeersveiligheid nemen. 40% van de wegen kan dus meteen, 20% duurt dan nog één, twee of drie jaar. Volgens het CDA zou het voor 2,7% van de wegen niet mogen, maar dat hebben wij waarschijnlijk binnen een paar jaar ook geregeld naarmate het wagenpark schoner wordt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er spelen een paar dingen mee. Allereerst moet de minister prioriteit geven aan de bestaande budgetten, niet aan extra budgetten. Zij moet aanpassingen doen, maar ik weet niet hoeveel tijd daarvoor nodig is. Misschien heeft de minister wel de ambitie om de aanpassingen binnen twee jaar te voltooien. Als ik nu echter zeg dat het binnen twee jaar moet gebeuren, maar het over twee jaar nog niet zo ver is, vraag ik opnieuw een debat aan en dan gaan wij het gewoon niet doen. Het is heel simpel: op alle wegen waarvoor de minister het niet veilig en verantwoord vindt en waarvoor aanpassingen nodig zijn, doet zij binnen haar eigen budgetten eerst maar die aanpassingen. Het maakt mij niet zoveel uit of dat één jaar of tien jaar duurt. De randvoorwaarde is namelijk duidelijk en die geven wij mee. De minister zal daarmee aan de slag moeten. Wij zien het wel als zij dat met gezwinde spoed doet. Als het echter niet lukt, of als het nog steeds niet veilig blijkt, dan verlenen wij er geen toestemming voor.

De heer **Aptroot** (VVD): Volgens alle informatie kan het allemaal binnen deze kabinetsperiode. Het wordt ietsje uitgesteld, maar het gebeurt uiteindelijk wel. Ik ben dus wel tevreden.

De **voorzitter**: Dat is geen vraag.

De heer **Verhoeven** (D66): Het is wel een leuke politieke notie.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Aptroot komt er nu achter dat wij heel redelijke standpunten vertegenwoordigen. Ik neem aan dat de heer Aptroot daarvoor in sommige gevallen kan openstaan, maar steunt hij de desbetreffende moties dan ook?

De **voorzitter**: Daar komt de heer Aptroot in zijn eigen termijn op terug.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Als de heer Aptroot tevreden is, word ik wantrouwig. Ik herinner mij namelijk nog de teksten die hij vorige week over het CDA uitsprak. De heer De Rouwe heeft nu alleen maar iets toegelicht. Ik vind hem heel helder. Hij zegt: als er aanpassingen nodig zijn, moeten wij op de desbetreffende wegen nog niet harder gaan rijden; de aanpassingen moeten eerst zijn verricht, het maakt niet uit hoe lang dat duurt. De minister heeft aangegeven dat er nog aanpassingen moeten worden gedaan op een enkel traject waarop nu al experimenten worden uitgevoerd. Het betreft onder andere de A7 Hoorn-Afsluitdijk. Mag ik uit de woorden van de heer De Rouwe opmaken dat hij er ook voor is dat de experimenten in kwestie worden stilgelegd en dat wij eerst aanpassingen doen op die plekken waar nu al 130 km/u wordt gereden maar waar het eigenlijk nog niet kan? Ik zal een motie indienen waarin ik om een dergelijke uitspraak vraag. Daarmee sluit ik volgens mij helemaal aan bij de lijn die het CDA heeft neergezet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is een gevoelige vraag, want het betreft de weg waar ik elke keer langsrijd van en naar Den Haag. Ik heb de 130 km/u daar uiteraard uitgeprobeerd, in de periode dat het kon. Dat doe ik ook graag. Ik heb gehoord dat de GroenLinks-fractie het niet zal doen. Mijn fractie is echter voor, onder voorwaarden. Daarom heb ik het debat tot op heden niet op het detailniveau van wegen willen voeren. Ik vind namelijk dat de Kamer de kaders moet schetsen en dat de minister die moet uitwerken. Het gevolg van de motie die ik graag wil indienen is volgens mij: eerst aanpassen en dan bewegen. Dat zal ook voor dit soort trajecten gelden, maar ik ga het niet per traject bespreken. Ik heb eerder al beargumenteerd waarom ik dat niet wil doen. Het kan echter dit soort effecten hebben. Ik vind dat de minister maar moet aangeven of het wel of niet kan. Als zij concludeert dat er aanpassingen nodig zijn, zegt zij daarmee ook dat het nu niet verantwoord is. Dan is en blijft de stelling heel helder. Daarom zal ik ook geen motie met allemaal wegnummers formuleren, want dan moeten wij steeds weer opnieuw debatteren. Ik heb één duidelijke stelling: eerst aanpassen en dan pas bewegen. Als de borden wel geplaatst worden, mogen alle automobilisten van ons verwachten dat de wegen er gewoon geschikt voor zijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister heeft zelf ook aangegeven dat zij Rijkswaterstaat met de hoogste prioriteit de opdracht heeft gegeven om veiligheidsmaatregelen te nemen voor een aantal wegen waarop een experiment wordt uitgevoerd. Het betreft onder andere het traject dat ik net noemde. Dat traject is al heel duidelijk genoemd, met het wegnummer erbij. Daarover zeggen wij: wij weten niet hoe lang het duurt, maar de minister moet daar eerst maar aanpassingen doen; tot die tijd nemen wij daar gas terug en mag daar geen 130 km/u worden gereden. Heb ik de heer De Rouwe zo goed verstaan?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb mij inderdaad telkens in dergelijke algemene termen over de zaak uitgelaten. Wij zullen die lijn consequent doorzetten, ook in de motie die wij daarover willen indienen, tenzij de minister zo meteen zegt dat zij het ook redelijk vindt en het toezegt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat is een helder antwoord. Ik ben benieuwd of de heer Aptroot nog steeds zo tevreden is als daarnet.

De **voorzitter**: Daarover moet de heer Aptroot straks zelf uitsluitsel geven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Uit de eerste termijn is mij een zichtbaar in verlegenheid gebrachte minister bijgebleven toen er werd gesproken over extra dodelijke ongelukken en ernstig gewonden. Het

betroof een heel lastige zaak en een niet verder onderbouwde mening van de minister. RTL Nieuws komt nu weer met berichten dat het op nog veel meer plaatsen onveilig is dan de minister zegt. Het is opvallend dat er steeds nieuwe cijfers over elkaar heen duikelen. Ik wijs ook op verschillende interpretaties en gedoe in de coalitie. Hoe moet je dat nu precies duiden?

Het is duidelijk dat drie belangrijke punten een rol spelen: de kosten, de veiligheid en de luchtkwaliteit. Dat waren de vorige keer ook de drie belangrijke punten. Ik merk het volgende op over de verhoging van 80 km/u naar 100 km/u. Vorige week zei de minister dat zij zeker wist dat de fijnstofconcentratie op de trajecten in kwestie niet wordt overschreden. Ook wat dat betreft kloppen de cijfers echter niet. Op de enige twee meetstations in Nederland waar de luchtkwaliteit langs snelwegen wordt gemeten, is namelijk sprake van een overschrijding van de zogenaamde etmaalnorm. Langs de A10-west in Amsterdam is die norm al 43 dagen overschreden en langs de A2 bij Breukelen al 36 dagen, terwijl het maar 35 dagen per jaar mag. Dat is voor iedereen na te lezen op de website van het RIVM. Het betreft dus allemaal openbare informatie. Hoe kan de minister dan zo stellig zeggen dat de fijnstofconcentraties langs alle rijkswegen onder de norm liggen? Hoe kan de minister mij garanderen dat het volgend jaar anders is? En waarom moet ik haar nog wel geloven als zij het over stikstof heeft?

Het gegoochel met cijfers begint de GroenLinks-fractie behoorlijk te irriteren. Het is nu ook weer het geval met de monitoring van het NSL; het komt als een duveltje uit een doosje. Dat is geen goede manier van discussiëren. Laat ik heel duidelijk het volgende stellen over verhogingen van 80 km/u naar 100 km/u. Ook de wethouders van de grote steden hebben daarover pittige brieven geschreven. Wij hadden het daar vorige week al over. Wat ons betreft, moeten wij er niet aan beginnen. De heer De Rouwe zei eigenlijk ook al: het is 1-0 voor de gemeenten, de minister moet maar aangeven dat de norm de norm is en dat daaraan wordt vastgehouden. Ik gaf net al aan dat de norm nu al flink wordt overschreden en dat wordt alleen maar erger door deze maatregel. Bovendien kunnen gemeenten minder investeren en veroorzaakt harder rijden gezondheidsklachten bij inwoners, geluidsoverlast et cetera. Ik wil daar opheldering over.

De heer De Rouwe zei ook dat wij moeten investeren alvorens wij überhaupt naar 130 km/u gaan. Dat is een belangrijk punt. Wij zijn er sowieso niet voor om nu harder te gaan rijden, omdat het meer nadelen dan voordelen heeft. Het is ook vragen om ongelukken. Het lijkt erop dat het met stoom en kokend water moet worden doorgevoerd, ter «zelfbevrediging» van de PVV en de VVD. Die fracties zaten er vorige week ook zeer zelfgenoegzaam bij en sloegen harde taal uit tegen de CDA-fractie. Er is een weekje overheen gegaan en waarschijnlijk hebben er dus wat knuffelwerkzaamheden plaatsgevonden. Ik ben heel benieuwd naar de motie van de heer De Rouwe, maar laat duidelijk zijn dat de minister volgens mij met een nieuw overzicht moet komen van trajecten die voldoen aan de criteria van kosten, veiligheid en luchtkwaliteit. Er kan niet harder worden gereden, 130 km/u dus, als niet aan die criteria wordt voldaan.

Ik wil ook graag een reactie van de minister op de opmerking van de heer Aptroot van zojuist. Ik heb namelijk hetzelfde idee als de heer Slob: als de heer Aptroot blij wordt in dit debat, gaan bij mij de alarmbellen af. Toen de heer De Rouwe aan het woord was, zag ik de heer Aptroot namelijk net zoals nu kijken. Men kan het allemaal zien: hij zit daar een beetje half zelfgenoegzaam en straalt uit dat hij het weer mooi heeft geregeld. Volgens mij moet de heer De Rouwe daar niet intuïneren. Ik wil daarom een overzicht van wat wel en niet kan. De experimenten moeten eigenlijk stoppen, omdat daarbij al sprake is van een overschrijding.

Hoe gaat de minister ermee door? De verhoging van 80 km/u naar 100 km/u kan zij gewoon doorvoeren. Ik zal natuurlijk een motie indienen met als uitgangspunt dat niet te doen. Ik verwacht daarvoor ook steun van de heer De Rouwe. Gaat de minister het echter toch met stoom en kokend water doen of gaat zij eerst nog eens serieus met de steden en die VVD-wethouders praten?

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Wij hebben in eerste termijn duidelijk gemaakt dat onze lijn is: 130 km/u waar het kan. De veiligheid of de luchtkwaliteit bepaalt waar het niet kan. Het kan wat ons betreft ook niet als je er heel veel geld tegenaan moet smijten om de veiligheid en de luchtkwaliteit, die door de verhoging naar 130 km/u in het geding raken, te compenseren. Dat is de manier waarop wij ernaar kijken. Dan kom je grosso modo uit op de wegen die niet zwartgekleurd waren op het kaartje dat de minister de vorige keer op het laatste moment uitdeelde. Zo simpel kijken wij ernaar.

Ik had het prachtig gevonden als het CDA er ook zo simpel naar zou kijken. Ik heb geprobeerd om dat uit de mond van de heer De Rouwe te krijgen, maar dat is mij nog niet gelukt. Hij zegt dat hij kaders heeft geschetst die voor hem de grens zijn. Hij wil het niet per weg duidelijk maken. Dat snap ik ook wel, maar dan lijkt het mij wel heel hard nodig om die kaders voortdurend te toetsen.

De tevredenheid van de heer Aptroot baart ook mij zorgen. Hij is natuurlijk niet tevreden over de kaders die de heer De Rouwe heeft geschetst, maar over de ruimte die de minister wel eens kan nemen om die kaders zigzaggend te ontwijken. De CDA-fractie denkt dan: wij hebben ons punt gemaakt, wij hebben ons een stevige fractie getoond en kaders geschetst. In werkelijkheid verandert er dan maar op twee of drie wegen niks. Dat is onze zorg. Daarmee doe ik de heer De Rouwe wellicht iets tekort, omdat hij heeft aangetoond dat hij het punt serieus neemt. Wij zijn wat dat betreft een bondgenoot; wij zullen namelijk samen opletten dat het niet gebeurt op plekken waar het niet kan.

Een ander punt vind ik misschien net zo belangrijk, omdat de minister ons de afgelopen weken wat dat betreft niet heel tevreden heeft gesteld. Ik doel op het feit dat ik haar de vorige keer de minister van rooskleurigheid heb moeten noemen. Ik spreek over rooskleurigheid onder een lappen-deken van informatie. Er zijn namelijk in zo veel verschillende brokjes en op zo veel verschillende momenten allerlei apen uit de mouw en konijnen uit de hoge hoed gekomen die aansloten bij het beeld dat de minister in eerste instantie wilde schetsen, namelijk: de proef is geslaagd, wij kunnen op bijna alle wegen in Nederland 130 km/u rijden. Onder druk van media, dan wel De Pers dan wel RTL Nieuws, door vragen van de Kamer of oplettendheid van fracties kwam er steeds meer bij en bleek het allemaal niet zo mooi te zijn. Het ging tot het uitdelen van kaartjes tijdens het vorige debat aan toe. Om een minister goed te kunnen controleren willen wij niet een heleboel of heel weinig informatie, maar de informatie die nodig is om een reëel beeld te kunnen schetsen. Wij roepen de minister ertoe op, te stoppen met het geven van heel weinig of juist heel veel informatie; geef gewoon de informatie die nodig is en die aansluit bij de werkelijkheid.

Ik was blij met het monitoren. De minister heeft aangegeven dat zij niet alleen gaat monitoren op basis van de wegen die overblijven, maar ook aan de hand van de gevolgen. Misschien sluiten de modellen niet helemaal aan bij de werkelijkheid in de toekomst of komt de luchtkwaliteit of de veiligheid op bepaalde plekken toch meer in het geding. De minister zegt: ik ga monitoren. De motie van het CDA nog niet kennende, vraag ik dan: gaat de minister monitoren om te weten te komen dat zij er nog veel meer geld tegenaan moet gooien. Je kunt dan denken aan luchtschermen tot aan de hemel. Of zegt zij dan: ik draai het terug? Het traject in de provincie Zeeland, waarop nu al 130 km/u gereden wordt maar waar de

veiligheid wel in het geding is, vind ik in die zin een interessant voorbeeld. Wat gaat daar dan mee gebeuren?

Ik heb nog een vraag over het niet-uitvoeren van de motie-Van Veldhoven/Van Tongeren. Ik heb namelijk uit de antwoorden begrepen dat de minister geen invulling aan die motie zal geven. Klopt dat? Gemeenten worden dan gedwongen om aanvullende maatregelen te nemen, omdat de minister tegen de zin van deze gemeenten vindt dat op ringwegen harder gereden moet worden. Hoe taxeert de minister dit punt? Voor het overige kan ik alleen maar zeggen dat wij nog een paar dagen moeten wachten totdat wij de motie van het CDA en de uitspraak van de Kamer kennen. Dan kunnen wij pas bezien wat het allemaal zal betekenen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat de SP-fractie niet principieel tegen 130 km/u is. Voor ons is het natuurlijk belangrijk dat mensen snel op de plek van bestemming kunnen komen. Het is echter nog veel belangrijker dat omwonenden niet worden blootgesteld aan meer geluidsoverlast en/of uitstoot van meer schadelijke stoffen. Deze overlast leidt namelijk tot gezondheidsproblemen. Verder vinden wij dat mensen beter wel dan niet op de plek van bestemming kunnen aankomen. De veiligheid op de weg mag dus niet verslechteren door een hogere maximumsnelheid.

Inmiddels hebben wij wat meer informatie van de minister gekregen, tijdens het vorige debat en via een schriftelijke vragenronde. Ik ben geschrokken van het overzicht dat de minister aan de Kamer heeft verstrekt. Daarin komt namelijk zwart op wit te staan dat 20% van de wegen als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid niet meer zo veilig als nu zal zijn. Op die wegen zijn investeringen nodig om de veiligheid te verbeteren. In dat kader wijs ik op de vraag die de fractie van de ChristenUnie heeft gesteld, een heel bijzondere vraag. De minister gaat de maximumsnelheid verhogen en doet investeringen om de negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid daarvan te verminderen. Wat zou er echter gebeuren als je de maximumsnelheid niet verhoogt, maar die investeringen wel doet? De minister erkent dat dan het volgende gebeurt. Als je de investeringen doet zonder de maximumsnelheid te verhogen, heb je 7 tot 11 doden minder en 47 tot 78 ernstig gewonden minder per jaar. Waarom kiest de minister er niet voor om de maximumsnelheid zo te laten, maar de investeringen wel te doen om deze mensenlevens te redden? Elke dode is er namelijk één te veel. Het lijkt mij voor een minister veel interessanter om ervoor te zorgen dat mensenlevens worden gered dan dat een paar mensen worden geplezierd doordat zij sneller op hun plek van bestemming aankomen. Als de minister mijn voorstel overneemt, redt zij niet alleen mensenlevens maar zorgt zij er ook voor dat een aantal mensen niet meer in een rolstoel terechtkomt, een hersenbeschadiging oploopt of een dwarslaesie krijgt.

Het stoort mij dat de minister niet helemaal ingaat op de vragen die wij in het schriftelijk overleg hebben gesteld. Ik noem bijvoorbeeld onze vragen over de PM_{2,5}-norm. Dat is een moeilijk begrip, maar dat betreft heel fijne fijnstofdeeltjes. In de periode 2012–2015 gelden daar normen voor. De minister weigert echter erop in te gaan dat wij in 2015 aan de normen moeten voldoen. Zij meet de desbetreffende gegevens echter nog niet. Wanneer gaat zij dat doen? Is het ondanks de verhoging naar 130 km/u wel de bedoeling om die normen te halen?

Tot slot merk ik op dat ik de omwonenden van ringwegen heel belangrijk vind. Zij hebben nu al geluidsoverlast en last van gevaarlijke stoffen. Zij kunnen 's nachts niet rusten omdat er veel te veel herrie is. Ik heb de minister gevraagd wat de verhoging van de maximumsnelheid op de ringwegen betekent; hoeveel sneller ben je dan op de plaats van bestemming? De minister zegt dat je nu 80 km/u op de ringwegen mag, maar straks 100 km/u. Volgens haar ben je dan dus 25% sneller op de plaats van bestemming. Het gaat hierbij echter om heel kleine afstanden.

Over een afstand van één kilometer is er negen seconden tijdwinst. Heb je dat ervoor over om de gezondheid van mensen in gevaar te brengen? Minister, ik zou het niet doen; denk nog een keer goed na over het voorstel voor de ringwegen. Het laag houden van de maximumsnelheid op de ringwegen is namelijk cruciaal voor de gezondheid van omwonenden. Wij moeten de uitstoot van schadelijke stoffen laag houden om ervoor te zorgen dat deze stoffen de gezondheid van mensen niet beschadigen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Laat ik vooropstellen dat het voor mij geen reden is om bijna altijd vrolijk te kijken als mevrouw Van Gent daarvan een beetje ongelukkig of ongerust wordt. Het zit namelijk in mijn karakter om vrolijk te kijken en dat doe ik nu dus ook maar weer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Aptroot keek meer zelfgenoegzaam.

De heer **Aptroot** (VVD): Wat ons betreft, kan het voorstel van de regering worden uitgevoerd. Wij constateren echter dat een meerderheid er iets anders over denkt. Het is voor ons echter belangrijk dat het regeerakkoord wordt uitgevoerd. Wat ons betreft zou het kunnen, het kost alleen maar 5 mln. extra aan bebording. De andere budgetten, ten behoeve van investeringen voor verkeersveiligheid en luchtkwaliteit, zaten namelijk toch al in de begroting. Wij vinden dat de cijfers, de onderbouwing, van het voorstel van de regering voortreffelijk. Er wordt bijvoorbeeld uitgegaan van een economische groei van 2,9% per jaar, maar dat halen wij niet. Er wordt rekening gehouden met meer groei en meer autoverkeer dan reëel is. Er wordt ook uitgegaan van het normale wagenpark. Vorige keer werd gesuggereerd dat de minister in haar berekeningen voor het gehele wagenpark van de Euro 6-norm zou uitgaan, maar dat is onzin. Er wordt uitgegaan van een normale, langzame verbetering van het wagenpark.

Als je naar de 80 kilometerzones kijkt, zie je dat er op de ring rond Amsterdam helemaal geen probleem is. Bij 100 km/u in plaats van 80 km/u wordt daar ook aan de normen voor luchtkwaliteit voldaan. Rond Rotterdam is dat ook het geval, behalve op dat ene stukje van de A20. De minister zegt zelf al dat zij daar onderzoek doet. Rond Utrecht zou het alleen een probleem zijn op de zuidkant, maar op de west- en oostkant zou het ook kunnen. Bij Den Haag is er echter geen probleem. Het is dus een prima pakket. Wij zijn daar voor, ook gelet op de invloed op de luchtkwaliteit. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de stikstofuitstoot. Door de verhoging van de maximumsnelheid komt er de komende jaren weliswaar 4% meer stikstofuitstoot, maar doordat er door de verschoning van het wagenpark 30% minder stikstofuitstoot zal zijn, neemt de stikstofuitstoot de komende jaren per saldo met 26% af.

Naar ik begrijp, heeft het CDA een variant. Het wil op zich vasthouden aan 130 km/u, zoals afgesproken in het regeerakkoord. De nuance zit in het feit dat niet 60%, maar 40% direct naar 130 km/u kan. 20% kan in een paar jaar. De komende jaren worden de gelden voor de noodzakelijke maatregelen begroot. Het verschil is dan nog 2,7% van het wegennet. Ik weet één ding zeker: met de verschoning van het wagenpark gaat dat ook wel gebeuren. Al met al dus: ietsje later, ietsje trager, maar het gaat wel gebeuren.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Aptroot toont zich minstens zo rooskleurig als de minister. Vorige week was hij boos en zat hij helemaal niet te lachen. Mevrouw Van Gent was toen blij. Nu zegt hij: het is eigenlijk wel prima, het gaat om wat extra geld dat wij nog even niet uitgeven, maar verder kunnen wij doen wat wij wilden, zij het een beetje

later en op 2,7% van het wegennet niet. Eigenlijk zegt de heer Aptroot dus: er verandert in feite niks.

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, dat zeg ik niet. Het bericht dat vorige week tot ons kwam, was dat er geen geld mocht worden ingezet. Nu mag het extra geld dat voor verkeersveiligheid bestemd is, worden ingezet. Dat geld is bestemd voor 20% van het wegennet. Wij groeien dus van 40% naar 60%. Het meningsverschil gaat dan nog over 2,7% van het wegennet. Het is wel heel gek dat je op een stukje van de A2 tussen Amsterdam en Utrecht straks geen 130 km/u mag rijden. Geen automobilist die het begrijpt. Ik zou nog kunnen zeggen: zet op de matrixborden «met dank aan het CDA naar links». Dat zal ik echter niet voorstellen, dat is een beetje flauw. Wij weten immers zeker dat door de verschoning van het wagenpark binnen een paar jaar die laatste 2,7% ook zal kunnen.

De heer **Verhoeven** (D66): Het kan dat automobilisten het niet begrijpen, maar omwonenden begrijpen wel heel goed dat het op sommige stukken niet kan. Het draait immers juist om locaties waar de lucht dan het smerigst wordt. Wat zijn volgens de heer Aptroot de extra kosten precies? Daar spitst de discussie zich immers op toe. Wij gaan de definitie van «extra kosten» oprekken. Wat zijn volgens de heer Aptroot de extra kosten waar de heer De Rouwe over sprak?

De heer **Aptroot** (VVD): Er is sprake van ruim 120 mln. die je zou moeten investeren in verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. Voor verkeersveiligheid kan het, maar voor luchtkwaliteit niet. Die bedragen zijn ongeveer vergelijkbaar: ruim 50 mln. Als je kijkt naar rijstroken – dat is geen lengte – kan 683 km rijstrook alsnog, zij het iets gefaseerd, en 68 km rijstrook niet. Dus van het pakket van ruim 60% is er nog discussie over 2,7%, en 20% wordt iets meer gefaseerd gedaan.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Vanwege ziekte vervang ik mevrouw Dijkema vandaag. Ik heb het debat van de andere kant mogen volgen en ook tv-uitzendingen gezien. Daar gaat mijn eerste vraag over. Komt de heer Aptroot na de woorden van de heer De Rouwe tot de conclusie dat uitspraken als «onbetrouwbaar» misschien wat over-the-top waren?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee. De indruk was «130 km/u doen wij niet». Dat kwam niet betrouwbaar over. Toen een journalist mij deze vraag voorlegde, heb ik gezegd: ja, zo kun je het noemen. Nu wordt er in ieder geval gezocht naar een oplossing waarmee ieder zijn eigen uitleg aan het regeerakkoord kan geven. Dat kan. Vandaag is er ook over de PBO's gesproken, de product- en bedrijfsschappen. Dat staat niet in het regeerakkoord. Dus ben je helemaal vrij; daarom kijk ik ook zo blij.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dan constateer ik toch dat een nachtje slapen helpt. Overigens moeten wij nog zien of er echt overeenstemming is tussen de heer De Rouwe en de heer Aptroot. Mijn tweede vraag betreft het volgende. Het debat vanaf de zijlijn volgend, snap ik nog steeds niet waarom je nu al zo veel risico's zou nemen als je weet dat dit onnodig verkeersdoden tot gevolg kan hebben. Mijnheer Aptroot, kunt u mij dat uitleggen?

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Kuiken constateert dat er overeenstemming is, maar die is er niet. Immers, over de fasering, de snelheid van invoering, bestaat wel degelijk nog een meningsverschil. Groeien van 40% naar 60% zal dus iets meer gefaseerd gebeuren. Wij zijn op basis van de daling van het aantal verkeersslachtoffers ervan overtuigd dat het voor de automobilist veel duidelijker is om het in één keer in te voeren. Je kunt de investeringen op die paar trajecten best naar voren halen, maar dat

mag kennelijk niet. Je zou die enkele lastige knelpuntjes er zo uit kunnen halen. Qua verkeersveiligheid was het geen probleem geweest om met het iets naar voren halen van budgetten de maximumsnelheid van 130 km/u komend jaar in één klap in te voeren.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat is geen antwoord op mijn tweede vraag. Waarom nu al onnodig risico nemen, mogelijk met slachtoffers en doden als gevolg, omdat er nog geen maatregelen zijn genomen op bepaalde stukjes bestaand traject en trajecten die in de planning staan? Tot op heden kan niemand mij dat goed uitleggen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zie dat probleem niet. Op de A7 in Noord-Holland zouden wij straks de maximumsnelheid tijdelijk even moeten terugdraaien van 130 km/u naar 120 km/u. Ik denk dat iedereen ziet dat het daar heel goed kan. De minister heeft geschreven dat zij twee keer zoveel gaat investeren in verkeersveiligheid als nodig is. «Ik zorg ervoor dat er ook niet het minste risico is dat het aantal slachtoffers toeneemt, maar dat het aantal per saldo enorm afneemt.» Wij vinden dat heel positief, maar dat geeft al aan dat je het eigenlijk met een paar investeringen die je naar voren haalt, direct kunt invoeren, zonder grote problemen.

De **voorzitter**: Heeft mevrouw Van Gent ook een vraag?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind het altijd fijn om aan de heer Aptroot een vraag te stellen. Mij valt op dat na de harde woorden van vorige week er nu weer sprake is van toenadering, van een liefdesverklaring bijna, een soort bezweringsformule. De heer Aptroot zegt: ieder geeft zijn eigen uitleg aan het regeerakkoord. Je kunt dat «creatief regeren» noemen. De vraag is echter of de heer Aptroot de heldenrol van de heer De Rouwe niet minimaliseert en bagatelliseert. Als het verschil zo miniem is, kan de heer Aptroot de heer De Rouwe toch gewoon steunen, opdat de harmonie in de coalitie voor kerst weer hersteld is? Ik wil daar best aan bijdragen.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Van Gent heeft over een liefdesverklaring. Als zij dit als een wederzijdse liefdesverklaring ziet, denk ik dat het begrip «liefde» bij haar nog niet zo ontwikkeld is. Maar misschien komt dat nog. Je moet reëel en nuchter zijn. Bij de start heeft de minister gezegd: ik denk dat ik 130 km/u kan invoeren op wel een derde van het wegennet. Ik heb tussendoor geroepen dat het wat ons betreft op meer dan de helft zou kunnen. Ik constateer dat het voorstel van het kabinet goed was, namelijk in één keer 60%. Door de fasering die het CDA aanbrengt, met steun van eigenlijk de hele oppositie, wordt het nu 40% en binnen een paar jaar toegroeien naar 60%, en dan is er nog discussie over 2,7%. Dat is iets waar ik niet blij mee ben. Ik vind het jammer, maar ach, de ramp blijkt mee te vallen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is precies mijn punt. De heer Aptroot maakt de invalshoek van het CDA heel klein. Daar moeten ze onderling maar uit zien te komen. Zegt de VVD-fractie dat zij het eigenlijk prima vindt dat er doden vallen, dat zij het geen probleem vindt dat er extra zwaargewonden zijn en dat inwoners van grote steden maar naar adem moeten happen, onder het mom van «wat kan ons het schelen als liberale fractie»? Wat de kosten betreft: de heer Aptroot vindt het geen enkel punt om hierin extra te investeren. Nog even afgezien van andere problemen die wij in Nederland hebben, vind ik dat een enigszins eenzijdige benadering. Daar kiest de heer Aptroot echter wel voor en daarin wil hij het CDA meekrijgen. Klopt dat?

De heer **Aptroot** (VVD): Deze manier van vragen formuleren geeft aan dat de Kamer gedaald is tot een laag niveau.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Geef nou gewoon eens antwoord, Aptroot!

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb duidelijk verwoord hoe het zit. Dat geldt ook voor de minister. Per saldo wordt het veiliger door dit pakket, want er wordt meer geïnvesteerd dan nodig is. Het wordt per saldo schoner. Het feit dat mevrouw Van Gent zo'n gebrek aan respect heeft voor de mening van een ander en dergelijke suggestieve vragen stelt ... Ik ben blij dat mevrouw Van Gent voorlopig in de oppositie zit.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp dat ik een vraag heb gesteld die een open zenuw raakt. De heer Aptroot reageert een beetje hysterisch, als door een wesp gestoken. Hij moet dat maar doen, maar ik zou het prettig vinden om gewoon antwoord te krijgen op mijn vraag. De heer Aptroot doet een beetje de minister na. Die stond vorige week met de mond vol tanden, toen het ging over verkeersslachtoffers en zwaargewonden. De heer Aptroot begint nu te jij-bakken. Ik wil nogmaals vragen om antwoord. De vraag lijkt mij reëel en ik vind de hysterische reactie misplaatst.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben niet hysterisch; ik ben zo rustig als wat. Ik vind de manier van vragen stellen van mevrouw Van Gent beneden niveau. Als zij het voorstel van het kabinet goed leest, ziet zij dat er per saldo minder gewonden en minder verkeersdoden zijn. Daarom wordt er ook wat extra geïnvesteerd, dat is waar. Mevrouw Van Gent is tegen investeren in verkeersveiligheid en maatregelen voor het milieu. Per saldo wordt iedereen er beter van. Dat u daartegen bent, mevrouw Van Gent, is best. Echt 80 km/u blijven rijden op de rechterstrook tussen de truckers, zou ik zeggen. Dat is het enige dat GroenLinks moet doen.

De heer **Bashir** (SP): Ik zit met stijgende verbazing te luisteren naar de woorden van de heer Aptroot. Als wij de snelheid verhogen, wordt het alleen maar schoner, vallen er minder doden en zal iedereen er beter en gelukkiger van worden. Ik zal er punt uitlichten, namelijk dat het volgens de heer Aptroot schoner wordt. Kan de heer Aptroot mij uitleggen hoe het schoner wordt als je harder gaat rijden?

De heer **Aptroot** (VVD): Dat heb ik zojuist al gezegd. Als je naar een maximumsnelheid van 130 km/u gaat of op sommige trajecten van 80 km/u naar 100 km/u, neemt de stikstofuitstoot met 4% toe. Maar de komende jaren, van 2012 tot 2015, neemt de stikstofuitstoot door het schonere wagenpark met 30% af. Per saldo neemt de stikstofuitstoot dus met 26% af. De automobilist zorgt door schonere auto's – dank aan de industrie en de Europese normen – voor een schonere lucht. Een heel klein stukje, ruim 10%, wordt gebruikt om de automobilist iets harder te laten rijden. Dat zijn de cijfers. Deze staan gewoon in de stukken. Elk Kamerlid kan dit lezen.

De heer **Bashir** (SP): Dan ligt het dus een beetje genuanceerder dan het geroep toeter van de heer Aptroot suggereert. Het stoort mij dat de VVD steeds stelt dat het schoner wordt. De heer Aptroot geeft feitelijk toe dat de verhoging van de snelheid leidt tot 4% meer uitstoot. Datzelfde geldt volgens mij voor het aantal doden. Misschien kan de heer Aptroot dit ook toegeven. Stel dat je investeert in veiligheid zonder de maximumsnelheid te verhogen, dan levert dat zeven tot elf doden minder op. Is de heer Aptroot dat met mij eens?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, dat is onjuist. De heer Bashir haalt «vijf tot negen» en «zeven tot elf» door elkaar. Het is waar dat als je de maximumsnelheid verlaagt ... Ik hoor dat niemand zeggen, maar in het verleden is de maximumsnelheid teruggegaan van 100 km/u naar 120 km/u. Dan moet de oppositie ook consequent zijn en voorstellen dat de maximumsnelheid van 120 km/u naar 100 km/u gaat en op de randwegen bij de steden van 80 km/u naar 50 km/u. Dan staan wij de hele dag in de file en is de luchtkwaliteit overal compleet verziekt. Dan hebt u wel een lage snelheid. De heer Bashir probeert de cijfers om te draaien, maar dat lukt niet.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben mijn termijn begonnen met de opmerking dat ik niet principieel tegen harder rijden ben. De SP is daar niet tegen. Als het kan, als het veilig is en niet schadelijk voor de gezondheid, moet het. Maar ik wijs ook op de feiten. De heer Aptroot zou dat ook moeten doen. Je kunt niet zomaar het een en ander roepen zonder na te gaan of het klopt. In dit verband wijs ik ook op het antwoord op vraag 5 van de schriftelijke ronde, een vraag van de ChristenUnie. De minister bevestigt dat investeren in verkeersveiligheid zonder de maximumsnelheid te verhogen leidt tot minder doden en gewonden, te weten 7 tot 11 doden en 47 tot 78 gewonden. Dat zijn de keiharde feiten. De heer Aptroot moet daar niet van wegstappen.

De heer **Aptroot** (VVD): Hoe meer je investeert in verkeersveiligheid, des te veiliger het wordt. Dus heb je minder gewonden en doden. Als wij overal de vangrail voor motorrijders veilig maken, helpt dat. Als wij overal, ook op de provinciale wegen, vangrail zouden aanbrengen, wordt het veiliger. Het is waar, investeren in verkeersveiligheid helpt.

De **voorzitter**: De heer Verhoeven moet naar een VAO, maar komt daarna weer terug.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Na een drie uur durend debat vorige week, blijkt het wederom nodig om te spreken over het mooie voorstel van deze minister om op zo veel mogelijk plekken een maximumsnelheid van 130 km/u in te voeren. Het is een mooi voorstel omdat eindelijk, na jarenlang links automobilisten pesten, wij met dit voorstel kunnen gaan doorrijden.

Zoals men weet, had het wat ons betreft allemaal wat sneller gemogen, liever vandaag dan morgen. Wij willen dan ook dat deze minister haar goede voorstel om de 80 kilometerzones af te schaffen en op zo veel mogelijk plekken een maximumsnelheid van 130 km/u in te voeren – in het voorstel wordt tevens rekening gehouden met verschillende geluiden die ook in de Kamer leven – gewoon doorzet. Het past immers mooi bij de aangekondigde 800 km asfalt extra en de aanpak van de files.

Het blijft vreemd om te moeten constateren dat een enkele partij in de Kamer de illusie in stand probeert te houden geen probleem te hebben met 130 km/u, om zo de automobilist in de eigen achterban niet voor het hoofd te stoten. In werkelijkheid blijven deze partijen het liefst volharden in de linkse traditie van automobilisten pesten. Dat bleek al voor de zomer, toen deze partijen aandrongen op een speciaal handhavingsregime voor 130 km/u, waarbij de flitsmarge verlaagd moest worden, iets waar de PVV-fractie zich altijd hevig tegen heeft verzet.

Iedereen met een beetje gezond verstand weet toch dat wij gewoon zonder problemen op het grootste deel van het hoofdwegennet 130 km/u kunnen gaan rijden en dat die 80 kilometerzones subiet kunnen worden afgeschaft en dat het eigenlijk belachelijk is dat hier honderden pagina's onderzoek voor nodig zijn? Maar ja, de minister probeert in deze Kamer ook een meerderheid van zondagsrijders ter linkerzijde te bedienen. Had de minister haar tijd niet beter kunnen besteden door voor 19% alvast te

bekijken of er geen knelpunten zijn qua luchtkwaliteit, veiligheid en geluid, opdat de snelheid meteen omhoog kan zodra de resultaten van het vereiste natuuronderzoek binnen zijn? Uit het antwoord op mijn feitelijke vraag blijkt namelijk dat hier nog helemaal niet naar gekeken is. Waarom niet?

De volgende vraag is dan waarom het natuuronderzoek na een jaar nog niet gereed is. Wat moet er in hemelsnaam onderzocht worden waardoor dit zo lang moet duren? Immers, het lijkt mij dat dit zeer kansrijke trajecten zijn: weinig in- en uitvoegend verkeer en weinig omwonenden. Vandaar het vriendelijke, doch dringende verzoek aan de minister om hier heel snel mee aan de slag te gaan, opdat ook op deze trajecten per 1 september 2012 130 km/u gereden kan worden. Dan is dit debat toch niet helemaal voor niets geweest.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. 130 km/u rijden: lekker belangrijk, zou ik zeggen. Wat ons betreft mag het, maar dan moet dit wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Allereerst willen wij niet meer maar het liefst minder verkeersslachtoffers, minder doden. Een andere belangrijke voorwaarde is het geld. Kunnen wij het ons in deze tijden, waarin wij weinig geld hebben en er sprake is van crisis, veroorloven om zo veel extra geld uit te geven voor het troetelkindje van de VVD, in het bijzonder de heer Aptroot, namelijk 130 km/u rijden? Een ander aspect is natuurlijk de gezondheid. Op al deze punten moeten wij constateren dat 130 km/u niet verantwoord is. Er komen immers meer slachtoffers, het kost extra geld en de gezondheid van mensen die aan deze snelwegen wonen, verslechtert.

Ik begrijp vooral niet dat er nu voor wordt gekozen om 130 km/u door te voeren, terwijl een aantal maatregelen, nodig om die effecten te compenseren/teniet te doen, nog niet is ingevoerd. Hoe leg je uit dat een dodelijk verkeersslachtoffer veroorzaakt is door het feit dat wij haast hadden met het doorvoeren van zo'n maatregel en daarbij geen tijd namen om hem ook slim en veilig door te voeren?

Naar ik begrepen heb, zegt collega De Rouw «130 km/u is prima, maar niet 130 km/u door de bocht». Je doet het pas als het veilig is, als je aan een aantal voorwaarden hebt voldaan en als het geld dat je wilt besteden, daadwerkelijk besteed kan worden. In deze tijden van crisis kun je dat geld niet zomaar uit een hoge hoed toveren. Dan is er immers nog wel een aantal andere zaken die meer voorrang vragen. Wij kunnen er alles bij voorstellen dat je ook investeert in de veiligheid van 80 kilometerwegen. Daar vinden immers ook nog veel ongelukken plaats. Er zijn vast nog andere zaken te vinden die op dit moment belangrijker zijn.

Mijn vragen zijn concreet. Ik herhaal ze. Waarom nu? Waarom niet eerst maatregelen nemen voordat je 130 km/u invoert? Een punt van ergernis is de informatievoorziening. Het heeft heel moeite gekost om in dit dossier alle informatie boven tafel te krijgen. Wij hebben De Pers, RTL en andere media nodig gehad en wij hebben er ook zelf sterk op aangedrongen. Dat lijkt een beetje de wereld op zijn kop. Wij hebben de taak om te controleren, maar de minister heeft wel degelijk een taak om ons te informeren; zij heeft zelfs de plicht daartoe. Het zou de minister sieren als wij in de verdere toekomst – hierover wordt nader gesproken, ook na het VAO – dit soort zaken niet meer hebben. Dan hebben wij ook niet twee sessies nodig om een debat te voeren.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Er is vorige week al een boeiende eerste termijn geweest. Wij konden het debat toen niet helemaal afronden. De Kamer heeft de gelegenheid benut om een aantal aanvullende vragen te stellen, indringende vragen. Mijn fractie heeft ook een bescheiden aantal vragen gesteld; vragen over de gevolgen voor het geluid, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid, maar ook vragen over de kosten die al die compenserende maatregelen met zich brengen. Hier

zit ook de vraag achter of het in deze tijd van crisis, waarin wij keiharde maatregelen moeten nemen in de richting van burgers, wel verantwoord is om het geld hieraan uit te geven.

Ik heb de ontvangen antwoorden bestudeerd. Inmiddels is er nog wat meer informatie op tafel gekomen. Namens de fractie van de ChristenUnie kan ik eigenlijk maar één conclusie trekken, en dat is tegelijkertijd het advies dat ik de minister wil geven, namelijk: niet doen. Niet doen, het is onverantwoord om met dit soort gevolgen en met dit soort kosten nu zoiets overhoop te halen, zeker als je gaat starten op een moment dat je nog geen maatregelen genomen hebt. Wij zijn erachter gekomen dat op een enkel traject dat inmiddels gebeurd is. Ik heb de A7 als voorbeeld genoemd.

Ik weet dat de ruimte van de minister beperkt is omdat zij vastzit aan een coalitieakkoord, maar ik vraag haar om toch nog eens heel goed na te denken over het advies dat niet alleen ik, maar ook anderen haar gegeven hebben. Tegen mijn rechterbuurman zeg ik dat hij dat niet te snel moet wegzetten als een actie van partijen die autootje willen pesten. Dat is echt veel te simplistisch. Zo ken ik het CDA niet en zo ken ik mijn eigen partij of andere partijen niet. Gewoon reëel de zaken tot je door laten dringen en je afvragen: moeten wij dit in deze tijd op deze wijze oppakken? Onze conclusie is dan: doe het niet, het is niet verantwoord. Je moet dat zeker niet op deze manier willen.

Als ik kijk naar de onderzoeken, heb ik de indruk dat er een beetje gegoocheld wordt met getallen. Dat heb je natuurlijk al snel. Zo valt het op dat de minister de effecten op geluid, stikstof en verkeersveiligheid berekent op basis van een gemiddelde snelheid van 3 km/u hoger. Als de snelheid maar iets hoger is, zijn de resultaten natuurlijk ook sterk negatief. Het is dan ook goed om hier nog eens kritisch naar te kijken. De minister wil echter geen gevoeligheidsanalyse uitvoeren voor alle berekeningen. Verder ontbreekt er een onafhankelijke toets op de milieugevolgen. Wel zegt de minister – dat waardeer ik – dat zij gaat monitoren. Dat doet zij dan echter wel weer achteraf. In het verkeer geldt de gouden regel «bij twijfel niet inhalen». Wat, als de monitoring uitwijst dat het tegenvalt? Kunnen wij er dan van uitgaan dat de maximumsnelheid verder verlaagd zal worden? Dat zou aansluiten bij het zinnetje uit het coalitieakkoord.

Over het compenseren van slachtoffers is vorige week gesproken. Ik heb de antwoorden gelezen. Ik begrijp dat de minister het niet op deze manier heeft bedoeld, maar het blijven heel vervelende passages als je het zo leest. Wij hebben de vraag gesteld; de SP verwees er zo-even naar. Stel dat je de maatregelen neemt maar de snelheid niet verhoogt, dan leidt dit tot minder doden en ernstig gewonden, respectievelijk 7 tot 11 en 47 tot 78. Echter, wat gaan wij doen? Wij gaan de snelheid wel verhogen. Dit soort te boeken winst – ieder mensenleven is er één en iedere gewonde is er ook één – is weg of kan weg zijn. Dat hebben wij er dus voor over, die keuzes maken wij met elkaar. De heer Aptroot heeft ook gelijk; op enig moment is er een keuze gemaakt voor een bepaalde snelheid. Je weet dat daar bepaalde risico's aan vastzitten. Dat realiseer ik mij ook. Het is een terechte opmerking, maar nu maken wij wel een keuze om de snelheid verder te verhogen en dan zijn dit de gevolgen die eraan vastzitten. Ik kreeg vanmorgen een e-mail van iemand die schreef: geen enkele compensatie zal ooit mijn zoon terugbrengen, een dwarslaesie ongedaan maken of de gevolgen van een hersenbeschadiging herstellen. Dat zijn indringende woorden, maar dit zijn wel dingen die wij mee zullen moeten wegen bij het maken van onze afwegingen.

Dat brengt mij tot de conclusie die ik al genoemd heb: minister, bezint eer gij begint; doe het niet, u kunt nog stoppen en ik adviseer u dringend om dat te doen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik werd getriggerd door een opmerking van de heer Slob. Hij zei: ik snap dat het ingewikkeld is voor minister Schultz

omdat zij gebonden is aan het regeerakkoord. Ik heb het regeerakkoord er nog even bij gepakt. Ik zie juist alle ruimte voor de minister – de heer De Rouwe wijst hier terecht op – om op dit moment niet over te gaan tot invoering van deze 130 kilometermaatregel. Bent u dat met mij eens, mijnheer Slob?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mevrouw Kuiken en ik zijn het, denk ik, wel met elkaar eens. Wij hebben echter ook de heer Aptroot gehoord. Mevrouw Kuiken en ik hebben in een vorige kabinetsperiode ervaring opgedaan met de manier waarop je soms met regeerakkoorden omgaat. Er zijn soms afspraken die enige ruimte voor exegetische laten. Nu kom ik uit een bevolkingsdeel dat gek is op exegetische, maar er zijn ook momenten dat dit niet zo goed uitkomt. Ik denk dat dit zo'n moment is. Dan zit de minister klem, en dat snap ik ook. Daar komt nog iets bij. Wij kennen allemaal de beelden van de VVD bij dat 130 kilometerbord. Dit was haar symbool. Je hebt allemaal symbolen nodig, en ik snap dat overigens ook wel een beetje. Daar stonden ze, met hun jassen. Deze minister stond er ook bij, net als de Kamerleden: een glunderende Aptroot, hij glunderde meer dan ooit. Dit was immers hun punt. Als het CDA dan aan je symbool komt – dat is gebeurd – word je bloedlink. Dat hebben wij vorige week gezien. Nu lijkt het weer goed te komen, maar deze minister zit wel in een heel moeilijke positie. Wij mogen haar echter wel aanspreken op de feiten, en die zijn best ernstig. Ik ken deze minister ook als iemand die zich wil laten overtuigen. Ik herhaal mijn opmerking nog maar eens: minister, doe het niet, luister goed naar de argumenten van de Kamer, even los van uw eigen partijgenoot de heer Aptroot.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De heer Slob schetst het mooi. De beantwoording is aan de minister.

De **voorzitter**: De termijn van de minister bestaat uit drie blokjes: eerst een algemene inleiding en daarna verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. Ik stel voor om per blokje te wachten tot de minister klaar is, waarna er eventueel geïnterrumpeerd kan worden; maximaal twee interrupties per persoon.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik beseft dat mijn inleiding ook al sterk met verkeersveiligheid te maken heeft. Ik denk dat het allerbelangrijkste is dat wij eerst alle onduidelijkheid wegnemen over de veiligheid van de Nederlandse wegen. In de discussie lijkt het net alsof de wegen niet veilig genoeg zijn voor 130 km/u; het ontwerp zou dat niet toelaten. De Nederlandse wegen zijn veilig. Wij hebben een soort ranking the stars en de Nederlandse wegen scoren bijna allemaal drie of vier sterren. Dat is vele malen hoger dan waar dan ook in Europa. Drie sterren is de ambitie op rijksniveau. Het merendeel van de wegen heeft vier sterren en een deel drie sterren. De wegen zullen niet minder sterren krijgen als gevolg van de invoering van een maximumsnelheid van 130 km/u. Dat zijn de feiten. De heer Slob vroeg mij om naar de feiten te kijken, maar ik wil dan een aantal andere feiten met de Kamer delen.

De Nederlandse wegen zijn qua ontwerp geschikt voor een snelheid van 130 km/u. Ook dat is belangrijk om te weten. De wegen kennen dus een hoog veiligheidsniveau en zijn geschikt voor een snelheid van 130 km/u. Wegen die niet geschikt zijn, heb ik niet geselecteerd. Ik denk dat het belangrijk is om dit te vermelden. Op de wegen die geselecteerd zijn, kan dus in principe veilig 130 km/u worden gereden. Waarom heb ik dan toch zo'n uitgebreid verkeersveiligheidsprogramma gemaakt? Ik hoor het de Kamer denken. Een snelheidsverhoging van 120 km/u naar 130 km/u, van 80 km/u naar 100 km/u of wat dan ook, heeft gewoon effecten op de veiligheid. Het brengt hogere risico's mee. Ik heb hier een breed

programma tegenover willen stellen om de verkeersveiligheid nog verder te verbeteren. Het is dus niet zo dat onze wegen niet geschikt zijn. Wel brengt rijden met 130 km/u extra risico's met zich. Daarom heb ik hier een heel pakket maatregelen tegenover gezet om de wegen te verbeteren. Het gaat om een algemeen pakket, namelijk Meer Veilig-2 en -3, en om een specifiek pakket. Ik heb gezegd: laat ik eens kijken naar die wegen die kritische ontwerpelementen hebben; wellicht kan ik die verder verbeteren. Dat is de reden dat ik niet eerst investeer in verkeersveiligheid alvorens een maximumsnelheid van 130 km/u in te voeren. Ik heb beide zaken niet aan elkaar gekoppeld omdat ze feitelijk losgekoppeld zijn. Wel heb ik bewust een groot verkeersveiligheidsprogramma neergezet, juist om vragen als «neemt u extra risico's voor lief?» weg te nemen. Dat is mij niet gelukt, want die discussie voeren wij al twee weken met elkaar. Ik wil het echter toch nog maar eens helder gezegd hebben.

Ook op andere vlakken investeren wij verder in verkeersveiligheid. Ik doe nog meer projecten waarmee ik tevens investeer in verkeersveiligheid om het aantal potentiële slachtoffers omlaag te brengen. Soms nemen wij met elkaar besluiten die het aantal slachtoffers potentieel doen toenemen. Denk aan het verhogen van de leeftijd waarop ouderen gekeurd moeten worden, van 70 jaar naar 75 jaar. Daar zit een risico in. Als minister heb ik als doel ervoor zorgen dat er in 2020 maximaal 500 verkeersdoden vallen. Er is ook een maximum voor gewonden. Het liefst blijven wij daar onder. Ik wil werken aan veiligere wegen. Tegelijkertijd hebben wij wensen om te groeien qua verkeer en de snelheid te verhogen. Dat staat ook in het regeerakkoord. Ik heb geprobeerd de negatieve componenten te gieten in een breed verkeersveiligheidsprogramma.

Ik wil nu naar het blokje over verkeersveiligheid gaan. Er is een aantal specifieke vragen gesteld. Deze hebben te maken met de informatievoorziening. Het is jammer dat de heer Verhoeven nu niet aanwezig is. Hij zei: u levert iedere keer weer nieuwe informatie aan, waar wij bovendien om moeten vragen. Dat is niet het geval. In mijn brief van 28 november heb ik expliciet aangegeven wat mijn wens was met betrekking tot de invoering van een maximumsnelheid van 130 km/u. Ik heb geschreven dat dit op een aantal trajecten kan zonder verdere maatregelen, maar dat er op andere trajecten wel maatregelen getroffen moeten worden, de ene keer in verband met de luchtkwaliteit, de andere keer in verband met veiligheid. Ik heb ook aangegeven welke bedragen daarbij horen. Naar aanleiding daarvan is er discussie ontstaan in de Kamer. Dat is het recht van de Kamer. Moeten wij daarvoor wel geld uittrekken? Om welke wegen gaat het eigenlijk? Ik heb de Kamer geantwoord om welke wegen het gaat. Achter de bedragen die ik noemde zaten al programma's voor wegen die ik wilde aanpakken. Ik heb hiermee nader inzicht gegeven. Van nieuwe inzichten of verkeerde cijfers is geen sprake. Ik hecht eraan om dit op te merken, want ik heb er een hekel aan als men het doet voorkomen alsof het slecht gesteld zou zijn met de informatievoorziening. Als ik de Kamer niet goed of onvoldoende informeer, mag zij mij daarop aanspreken. Men moet echter niet zeggen: u hebt eerst a gezegd en nu zegt u b. Mijn verhaal is consistent. Je kunt het ermee eens zijn of niet, maar dat is iets anders.

Ik kom op de specifieke vragen. Inderdaad komt er ook informatie in de buitenwereld. Het is terecht dat men vraagt «wat moet ik daarmee, minister?». Ik geef hier graag antwoord op. Ik denk namelijk dat een en ander goed verdedigbaar is. Ik begin met het verhaal over de «black spots» waar de heer De Rouwe naar vraagt. Net als de SWOV hanteren wij een ongevalrisico als indicator voor de verkeersveiligheid van een wegvak. Dat risico betreft het aantal ongevallen maal het aantal voertuigkilometers. Immers, de lengte doet er wel toe. Een black spot betreft het aantal ongevallen, niet vermenigvuldigd met het aantal kilometers. In ons onderzoek hebben wij het ongevalrisico gehanteerd, net als informatie over black spots, maar niet louter black spots, dus alleen het aantal

ongevallen versus het aantal voertuigkilometers. Soms vallen ze samen met de kritische ontwerpelementen. Dan hebben wij ze ook meegenomen. Soms zijn ze op een andere manier opgepakt. Voor het beeld: ongeveer 2% van de ernstig gewonden en doden valt op black spots. Voor mij zijn ze belangrijk; dat zijn ze al jaren. Wij bestuderen ze ieder jaar weer en kijken naar oorzaak en gevolg op die black spots waar ongevallen plaatsvinden. Wat is een black spot? Een traject waarop zeven of meer ongevallen hebben plaatsgevonden in de periode 2007–2010. RTL heeft daar een lijst van gemaakt. Vervolgens heeft men gezegd: zes hiervan vallen buiten de kritische ontwerpelementen. Laten wij inzoomen op die zes trajecten, te beginnen bij de A28 bij Staphorst. Die is al aangepakt via reconstructie. De A6 wordt aangepakt in Meer Veilig-2. Voor de A1 is er een oplossing, namelijk een verlengde spitsstrook. Deze wordt meegenomen in de realisatie van de planstudie Apeldoorn-Zuid-Beekbergen 2015. Op de A28 Meppel en Hoogeveen is sprake van een hoge intensiteit/capaciteitsverhouding en een hoog aandeel vrachtverkeer. Dan is het niet zo gek dat er ook een hoger aantal ongevallen is. Ook dat moet je immers in samenhang bezien. Nu geldt daar geen inhaalverbod. Wij onderzoeken of wij dat wel moeten realiseren. Voor de A58 en de A7 is gekeken wat de mogelijke maatregelen zijn. Deze zijn beoordeeld conform OEL in het kader van Meer Veilig-2. Sommige maatregelen blijken niet kosteneffectief te zijn, andere zijn niet te benoemen omdat het type ongevallen sterk uiteenloopt. Wij hebben al deze black spots dus in het vizier. Ze maken deel uit van het ongevalrisico dat wij hanteren, net als de SWOV. Misschien ontstaan er beelden – daar mag de Kamer mij op bevragen – maar dat wil niet zeggen dat ik verkeerde informatie verstrek. Men kan zien dat de black spots bij ons in beeld zijn en dat wij op diverse punten maatregelen nemen.

Dan het onderzoek van Trouw, waar mij ook naar gevraagd is. Zoals ik in het onderzoeksplan beschreven heb, is het aantal ongevallen gedurende het experiment niet voldoende basis om uitspraken over de toekomst te doen. Het experiment duurt maar een halfjaar. De meetperiode is hierdoor te kort en het aantal ernstige ongevallen is te klein. Ik heb dan ook een benadering gekozen die wel voorspellende waarde heeft, zoals blijkt uit internationaal onderzoek. Dat is ook de reden dat ik de formule van Nilsson heb toegepast en daar mijn conclusies uit getrokken heb. Ik heb niet gezegd: wij zijn nu een halfjaar verder en wij zien niet veel bijzonders, dus wij hoeven niks te doen. Nee, ik heb gezegd: laten wij de formule nemen die wij altijd hanteren en inzichtelijk maken wat de verwachte extra risico's zijn. Verder heb ik kwalitatief gekeken naar de ongevallen op de trajecten; kwantitatief was dat immers niet goed mogelijk. Wij hebben dit gedaan op basis van incidentregistratie door weginsecteurs. Wij zijn nagegaan of er aanwijzingen zijn dat de oorzaak van de ongevallen verband houdt met de hogere snelheid. Dat is niet het geval gebleken. Laat ik een heel naar voorbeeld geven. Stel dat iemand de snelweg oversteekt. Of men nu 80 km/u, 100 km/u of 130 km/u rijdt, zo'n persoon is geen slachtoffer van het experiment met snelheidsverhoging. Verder hebben wij evaluatiegesprekken gevoerd met weginsecteurs van RWS en met politiemensen. Daar hebben wij ons kwalitatieve onderzoek op gebaseerd. Ik heb de Kamer hierin inzicht gegeven; het zat bij de stukken. Dus wat de black spots en het onderzoek van Trouw betreft: ik kan hierop antwoord geven, zoals ik net ook gedaan heb. Wij hebben geen andere cijfers dan anderen. Soms moet je echter nog een stap verder gaan en dan zie je dat er een hele wereld achter deze cijfers zit. Wij houden een en ander nauwlettend in de gaten.

Mij is het volgende voorgehouden. «Met al die verkeersveiligheidsmaatregelen gaat u investeren in het veiliger maken van de wegen. Maar als wij geen 130 km/u gaan rijden, kan dat veel doden en gewonden schelen. Is dat niet beter?» In het antwoord op vraag 5 heb ik proberen duidelijk te maken dat het effect van onze investeringen – ik heb al eerder aange-

geven dat deze losstaan van de snelheidsverhoging, omdat een en ander niet op algemene wegen, maar op specifieke wegdelen wordt uitgevoerd – is dat wij uiteindelijk zeven tot elf doden minder verwachten en een heleboel gewonden minder. Dat is het effect van mijn totale investeringspakket. Als ik dat niet zou doen, zouden wij inderdaad meer doden en gewonden kunnen krijgen als gevolg van de snelheidsverhoging. Het aantal doden en gewonden als gevolg van de snelheidsverhoging ligt lager: drie tot zeven doden minder en ook een lager aantal gewonden. Wat, als ik dit pakket invoer en de maximumsnelheid 120 km/u blijft? Dan verwacht ik nog steeds zeven tot elf doden minder. Het pakket staat gewoon op zichzelf. Het is niet gerelateerd aan de maximumsnelheid, of deze nu 120 km/u of 130 km/u is. Dus waarom besteed ik het geld niet voor het veiliger maken van de wegen waarop dan maximaal 120 km/u in plaats van 130 km/u gereden mag worden? Zoals ik al aan het begin heb gezegd, hangt een en ander niet met elkaar samen. In het regeerakkoord staat 130 km/u. Ik moet ervoor zorgen dat dit veiliger kan, binnen de grenzen. Dat probeer ik hiermee te realiseren.

Er is mij gevraagd hoe ik wil omgaan met de gevoeligheidsanalyse. De gemiddelde snelheidsverhoging die wij hebben gemeten, hebben wij nog eens getest. Volgens de World Health Organization resulteert een verandering van de snelheidslimiet met 10 km/u als men geen maatregelen neemt in een verhoging van de gemiddelde snelheid met 2 km/u tot 4 km/u. Dat komt overeen met de 3 km/u die wij gemeten hebben. Ik geloof daar dus in. Je ziet het internationaal ook. Ik heb gezegd dat als dit in de toekomst anders blijkt te zijn, wij altijd maatregelen kunnen nemen. Wij hebben gemeten aan het begin en aan het einde van het experiment. De WHO steunt dit. Ik geloof in het feit dat de gemiddelde snelheid 3 km/u hoger is. Zoals ik in het vorige debat heb gezegd, hebben wij tegelijkertijd gekozen voor het extreemste economische groeiscenario. In dat scenario zijn er veel meer auto's op de weg dan er waarschijnlijk zullen zijn. Wij hebben dat expres gedaan om opmerkingen te voorkomen als «u neemt een optimistisch scenario en schetst hiermee een rooskleurig beeld». Dat doen wij niet. Wij zijn uitgegaan van een extreme variant. Ik denk dat wij met de cijfers, de extreme variant en de extreme gevolgen ervan, het gebruikmaken van internationaal onderzoek en onze eigen metingen een consistent model hebben geleverd.

Mevrouw Van Gent vraagt welke trajecten straks niet voldoen. Ik gaf al aan dat onze wegen in principe veilig zijn. Als de vraag is welke wegen aangemerkt zijn als wegen met kritische ontwerpelementen – dit zijn de wegen waarover de heer De Rouwe zijn zorgen geuit heeft – is het antwoord dat ik deze aangegeven heb op het kaartje dat ik de vorige keer heb uitgedeeld. Het gaat om stukjes van deze wegen. Men moet zich voorstellen dat het bijvoorbeeld gaat om een verlenging van een afrit of een harde afzetting. Tegelijkertijd is de boodschap dat je op die wegen niet kunt beginnen. Die informatie heeft de Kamer dus. Die verandert niet, in elk geval niet naar aanleiding van dit debat. Als er moties worden ingediend, zal ik een en ander natuurlijk nader moeten bezien, maar dan zal de Kamer mij ook wel vragen hoe of wat.

Verder is er gevraagd hoe ik omga met de experimenten. De heer Slob stelde deze vraag in een interruptie. Er was sprake van een experimentfase. In zo'n fase wordt een en ander buiten de wet geplaatst. Tot nu hebben de politie en de weginspecteurs geen bijzondere ontwikkeling van ongevallen gezien als gevolg van de snelheidsverhoging. Ik heb aangegeven waar kritische ontwerpelementen zitten. Aan het begin van mijn betoog heb ik proberen aan te geven dat deze niet specifiek te maken hebben met het rijden van 130 km/u. Deze wegen worden niet onveiliger als er 130 km/u gereden wordt; het betreft wegen ten aanzien waarvan wij extra wensen hebben. Deze extra wensen hebben te maken met meer veiligheid. Ook deze trajecten zijn veilig ingericht; ze hebben drie of meer sterren. Natuurlijk zijn er verbeteringen mogelijk en ik wil daar ook op

inzetten. Ik wil de Kamer in overweging geven om voor deze trajecten niet te zeggen: dan verlagen wij de maximumsnelheid naar 120 km/u om deze over een halfjaar of een jaar weer te verhogen als de investeringen gedaan zijn. De keuze is aan de Kamer, maar ik hoop dat mijn betoog over veiligheid en wensen de Kamer overtuigd heeft.

Volgens mij heb ik de belangrijkste vragen over verkeersveiligheid beantwoord. De belangrijkste vraag is volgens mij of wij wel of niet alvast aan de slag kunnen. Ik luister goed naar wat de Kamermeerderheid zegt. Ik probeer de Kamer ervan te overtuigen dat ik er vertrouwen in heb dat dit een goed voorstel is en dat ik hiermee zowel investeer in verkeersveiligheid, als een maximumsnelheid van 130 km/u mogelijk maak. Ik laat het aan de Kamer om moties in te dienen, maar ik ben er zelf van overtuigd dat het voorstel gedegen in elkaar zit.

De voorzitter: Dit was het tweede blok. Zes mensen willen interrumperen: de heer De Rouwe, mevrouw Van Gent, de heer Bashir, de heer Slob, mevrouw Kuiken en de heer Verhoeven. De heer De Rouwe begint.

De heer De Rouwe (CDA): Ik dank de minister voor de beantwoording. Ten eerste. Aan de ene kant verdedigt zij heel duidelijk de stelling dat de wegen veilig zijn maar aan de andere kant moet er een heel pakket aan maatregelen genomen worden dat harder rijden mogelijk maakt. Dat roept de vraag op of de wegen veilig zijn. Ik heb het idee dat de minister op dit punt geen duidelijke keuze maakt. Zij zegt dat er wel degelijk maatregelen genomen moeten worden. Daarmee ontkracht zij de stelling dat de wegen veilig zijn. Ten tweede. Om een lappendeken te voorkomen wil de minister komend jaar al los. Dat is toch niet veilig, als je consequent doorredeneert, gezien het feit dat je vervolgens maatregelen moet nemen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: De wegen zijn veilig. Ze hebben vier of drie sterren en zijn ook wat betreft ontwerp geschikt voor 130 km/u. 130 km/u rijden levert echter ook hogere risico's op. Daarom kies ik ervoor om een extra verkeersveiligheidsprogramma op te zetten. De wegen zijn veilig, maar ik heb hogere ambities. Uiteindelijk wil ik dat de negatieve effecten van 130 km/u niet in het totaalplaatje van de maximaal 500 doden per jaar meetellen. Dat is de reden dat ik heb gehandeld zoals ik heb gehandeld. Ik kan altijd zeggen dat je prima 130 km/u kunt rijden op die wegen. Het kan immers ook veilig; wegen waar het niet veilig kan, heb ik buiten de lijst gelaten. Ik weet echter dat iedere kilometer sneller een extra risico oplevert in de modellen, of het nu gaat om 121 km/u, of 122 km/u of 124 km/u. Dat extra risico wil ik heel graag weghalen, omdat ik net als de Kamerleden iedere dode of gewonde wil voorkomen. Daarom ligt ons ambitieniveau zo hoog en heb ik de lat zelfs hoger gelegd dan strikt compenseren. Ik snap dat dit tot verwarring leidt. Soms wordt die verwarring volgens mij echter wel wat opgestookt. Ik heb de behoefte om heel expliciet deze zorg weg te nemen.

De heer De Rouwe (CDA): Er mag een hoge ambitie zijn bij de minister, die ambitie roept ook de vraag op waarom er is gekozen voor dit hoge tempo. De minister heeft geconcludeerd dat 130 km/u op een aantal wegen niet kan. Wat waren daarvoor de criteria? De Pers heeft een lijstje gepubliceerd met wegen. Toch erkent de minister dat het op een aantal wegen gewoon niet kan. Wat waren de criteria? De criteria van Nilsson gelden niet, want die betreffen een algemene benadering. Het model van Nilsson gaat niet uit van de feitelijke situatie maar is gewoon een rekenkundig model. Welke methode heeft de minister gebruikt voor de wegen waarop het niet kan?

Ik kom nog even terug op mijn eerdere punt. De minister stelt dat zij een hoog ambitieniveau heeft. Hoe verhoudt dat zich met de snelheid waarmee zij de 130 km/u wil invoeren?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: De heer De Rouwe vindt dat een hoge snelheid, maar de PVV zegt dat 130 km/u allang ingevoerd had moeten worden. De meningen verschillen dus. Ik heb ervoor gekozen om na de experimenten zo snel mogelijk duidelijkheid te geven. Ook heb ik ervoor gekozen om dat in één pakket te doen, omdat ik denk dat dit de meeste duidelijkheid biedt. Een en ander is klaar in september 2012. Ik vind niet dat het met een te hoge snelheid gebeurt, maar de heer De Rouwe kan daar natuurlijk wel zo over oordelen. Nogmaals, de onveiligheidseffecten van 130 km/u en de veiligheidseffecten van het programma staan los van elkaar. Je kunt ze koppelen en zeggen dat als je bij de een omhoog gaat, je bij de ander omlaag moet. Die discussie snap ik, dat heb ik vorige week ook al gezegd. Ik heb echter een andere afweging gemaakt, omdat ik vind dat deze twee zaken los van elkaar staan. Bovendien maken wij meer van dergelijke keuzes. Bij het MIRT zorg ik er ook voor dat het op een aantal trajecten veel veiliger wordt. Op andere momenten verhogen we soms het risico. De snelheid en de investeringen zijn dus twee losgekoppelde actoren. De heer De Rouwe vraagt waarom ik bepaalde wegen niet hebt meege-nomen. Dat is omdat sommige wegen ontworpen zijn voor 100 km/u of 80 km/u. Die kun je dus qua ontwerp niet voor die snelheidsverhoging in aanmerking laten komen, want dan zou je de hele weg moeten aanpassen. Wij hebben gekeken naar het ontwerp van de wegen en ons afgevraagd of ze geschikt zijn voor 130 km/u.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Er vallen mij wat dingen op. De minister zegt nu, ranking the stars, dat we drie of vier sterren hebben en dat de veiligheid van de Nederlandse wegen geweldig is. Daar moeten we blij om zijn. Waar het onveilig is, moeten we het veiliger maken. We maken het echter onveiliger door 130 km/u in te voeren. Vorige week zei de minister, na indringende vragen, dat zij bij zichzelf te rade is gegaan of zij de risico's, 7 doden, 34 zwaargewonden, wil lopen. Zij zei dat ze met zichzelf gesproken had en tot de conclusie was gekomen dat ze het ging doen. De minister was zichtbaar ongemakkelijk. Zij moet extra investeren om de grotere risico's te voorkomen, maar ondertussen wordt er al harder gereden zonder dat die investeringen zijn gedaan. Wat gaat er nu precies gebeuren? De minister kan de kritiek die in de samenleving loskomt wel onder het tapijt schoffelen, maar die 7 doden en 34 zwaargewonden zijn nog niet van de baan.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik heb vorige week niet gezegd dat ik geworsteld heb met een discussie of er eerst meer doden moeten vallen voordat er wat moet gebeuren. Ik heb geworsteld met de vraag of de investeringen en de kritische ontwerpelementen, en de 130 km/u met elkaar samenhangen. Ik heb daar overigens niet mee geworsteld maar over nagedacht. Ik heb al uitgelegd dat ik de keuze anders gemaakt heb, ten eerste omdat ik de twee zaken los van elkaar zie en ten tweede omdat ik denk dat het veel verstandiger is om een dergelijk programma in één keer in te voeren en niet op de ene plek een maximum-snelheid van 120 km/u te hebben en op de andere een van 130 km/u. Daarover voer ik nu een debat met de Kamer. Sommigen van u willen wel een link leggen tussen de kritische ontwerpelementen en de 130 km/u en anderen niet. Nogmaals, ik sta achter mijn keuze, anders zou ik dit niet zo herhalen, en blijf er ook achter staan. Ik wil vandaag vooral laten weten dat ik veel investeer in verkeersveiligheid door mijn inbreng bij het voorstel, juist omdat ik het belangrijk vind dat het veiliger wordt. Soms groei je, soms maak je een keuze voor 130 km/u. Dat geldt ook voor de

luchtkwaliteit, waarover we straks praten. Aan de ene kant willen we de lucht schoner maken maar aan de andere kant willen we de economie laten groeien, dus wordt er wel eens ruimte in beslag genomen door bedrijven. We kunnen politiek gezien van mening verschillen over de vraag of dat mag, maar het is wel de essentie van de keuze die voorligt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik concludeer toch dat de minister, wellicht met een wat andere toon, hetzelfde verhaal vertelt als vorige week en de week daarvoor. Er is eigenlijk totaal niets veranderd aan de situatie. De minister komt de Kamer totaal niet tegemoet. Wat dat betreft is het nog niet veilig als het gaat om de vraag of we harder mogen rijden. Wat mij betreft tenminste niet. Ik zie er ook nog geen Kamermeerderheid voor op dit moment. Gaat de minister eerst weefvakken en invoegstroken aanleggen alvorens er harder gereden mag worden of zegt zij nog steeds dat zij dat pas achteraf gaat doen, dus dat zij eerst gaat gassen en daarna pas de wegen gaat aanpassen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het verkeersveiligheidsprogramma bestaat uit meerdere delen. Sommige delen, zoals Meer Veilig-2, zijn al gestart. Andere moeten nog starten. Ik heb duidelijk gemaakt dat het voorstel dat ik heb ingebracht in de Kamer, een goed voorstel is, dat rekening houdt met zowel de verkeersveiligheid als de luchtkwaliteit. Over dat laatste zullen we het zo meteen nog hebben. Als de Kamer het anders wil, laat ik dat aan de Kamer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is mijn vraag niet. Mijn vraag is heel expliciet of de minister eerst weefvakken en invoegstroken bouwt alvorens er harder gereden mag worden. Dat gaat zij niet doen. Als het aan de minister ligt, gaan we eerst harder rijden en daarna realiseren we pas de noodzakelijke aanpassingen. Dat is toch een kwestie van ja of nee?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik zojuist al antwoord gegeven, maar nogmaals: sommige maatregelen zijn al gaande, andere zullen tegelijkertijd plaatsvinden en sommige zullen later plaatsvinden.

De heer **Bashir** (SP): De minister erkent dat als je de maximumsnelheid op 120 km/u laat en je alle investeringen uitvoert die zij voorstelt, er zeven tot elf doden per jaar minder zullen vallen. Toch kiest zij ervoor om de maximumsnelheid te verhogen. Waarom wil zij niet voor het maximum van die zeven tot elf doden minder gaan? Volgens mij is het mooiste wat in je leven kan gebeuren dat je mensenlevens redt. Dat doe je op het moment dat je de maximumsnelheid op 120 km/u laat en toch die investeringen doet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit plaatje is anders «gelopen». In het regeerakkoord staat dat 130 km/u ingevoerd zal worden waar het kan. Ik heb daartoe een voorstel gemaakt. Ik heb ook uitgelegd wat de negatieve effecten zijn. Vervolgens heb ik voorgesteld om naast die verhoging een verkeersveiligheidsprogramma te maken, waarmee je modelmatig – dat geldt overigens ook voor de andere cijfers – zeven tot elf doden minder kunt realiseren. Ik ga voor dat programma. Het staat los van de vraag of je 120 km/u of 130 km/u rijdt. Het gaat over ontwerpelementen die je aanpast waardoor de wegen veiliger worden. Ik ga daar helemaal voor. De heer Bashir stelt de discussie andersom: als ik geen 130 km/u invoer, is er minder risico dus hoef je die getallen niet van elkaar af te trekken. Die som moet je dan maken. Dat is echter juist wat ik met de Kamer bediscussieer: wij willen sommige dingen wel en andere dingen niet en ik probeer die twee zaken op een goede manier met elkaar in

evenwicht te brengen, waarbij het evenwicht zelfs voordelig uitvalt voor de verkeersveiligheid.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind dit ook een moeilijke discussie. Het is echter een feit dat op het moment dat je de maximumsnelheid verhoogt er extra doden vallen die niet zouden vallen als je de maximumsnelheid niet verhoogt maar de investeringen wel doet. Verkeersveiligheid is heel belangrijk. Ik heb het gevoel dat de minister niet echt beseft dat er extra doden vallen als je de maximumsnelheid verhoogt. De minister heeft een verantwoordelijkheid. Zij heeft de mogelijkheid om deze extra doden te voorkomen maar zij doet dat niet. Mijn vraag is waarom niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Allereerst: ik beseft dat erg goed. Ik ben zelf degene die het onmiddellijk inzichtelijk heeft gemaakt. De heer Bashir zegt dat de SP op zich niet tegen 130 km/u is. Echter, elke snelheidverhoging, of het nu met 1 km/u, met 5 km/u of met 10 km/u is, zorgt ervoor dat het risico modelmatig omhoog gaat. Dat heeft niet zozeer met de wegen te maken, maar bijvoorbeeld met het effect van een hardere botsing. Ik heb geprobeerd dit risico in kaart te brengen. Ik heb het ook benoemd: in het hoogste groeiscenario, dus als het helemaal vol is met auto's, is het risico dat er drie tot zeven meer doden per jaar vallen. Ik neem mijn verantwoordelijkheid en heb daarom gezegd dat ik een verkeersveiligheidsprogramma zal uitzetten dat tot resultaat heeft dat er zeven tot elf doden per jaar minder zullen vallen. Ik zeg ook dat deze twee dingen los van elkaar staan, maar uiteindelijk is het effect wel dat ik mijn verantwoordelijkheid neem. Als je namelijk met de ene maatregel extra risico creëert, moet je met een aantal andere maatregelen minder risico's creëren.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Misschien is het wat vervelend, maar mijn vraag heeft betrekking op hetzelfde onderwerp. Ik probeer oprecht te begrijpen maar snap niet dat de minister de snelheidsverhoging en de investeringen die nodig zijn om de verkeersveiligheid te bevorderen, loskoppelt. Zij heeft zelf in allerlei antwoorden duidelijk gemaakt dat een hogere snelheid hogere risico's betekent. Er zullen dus meer slachtoffers vallen. Dat is de reden dat de minister geld uittrekt voor maatregelen: zij wil die hogere risico's niet. Niemand wil die. Wij hebben gevraagd, in vraag 5, of als wij de snelheid houden zoals die is en het geld dat de minister nu beschikbaar stelt er wel insteken, er sprake is van een reductie van 7 tot 11 doden en 47 tot 78 ernstig gewonden per jaar. De snelheid wordt echter wel verhoogd. Dan kom je dus weer op het plaatje van die drie tot zeven extra doden die zullen vallen en het x-aantal gewonden. Dan hebben de twee zaken dus toch alles met elkaar te maken en is het uiteindelijk gewoon een politieke keuze of je het verantwoord vindt of niet. De minister heeft dus eigenlijk maar één argument: het staat in het regeerakkoord. Dat is in deze discussie wel een erg dun argument.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Slob vraagt mij om duidelijk te maken waarom die twee zaken in principe los van elkaar staan. Ze staan los van elkaar wat betreft de effecten. Op alle wegen krijg je met 130 km/u een extra risico. Echter, dat kun je niet een-op-een toewijzen, want dat extra risico ligt niet zozeer aan de wegen maar veel meer aan het effect van het harder rijden. Ik kies ervoor om een programma uit te rollen dat de wegen waarvoor wij extra ambitie hebben, veiliger maakt. Zo krijg je uiteindelijk, relatief gezien, minder doden en gewonden. Dat pakket heb ik zelf vormgegeven zodat het op die zeven tot elf doden minder zou uitkomen, als compensatie voor het 130 km/u rijden. Vraag 5 van de ChristenUnie was wat je kunt verwachten als je 120 km/u blijft rijden. Ik verwacht dat het dan nog steeds hetzelfde effect heeft. Alleen gaan daar de extra risico's die je krijgt door die 10 km/u harder

rijden niet vanaf. Daarmee is er feitelijk geen koppeling tussen harder rijden op de ene plek en compenseren op de andere. In het totaalbeeld is er natuurlijk wel een koppeling. Dat geef ik zelf ook aan. Om de risico-stijging gepaard gaande met de 130 km/u zo veel mogelijk weg te nemen, heb ik ervoor gekozen om een breder programma neer te zetten, omdat ik dezelfde ambitie heb als de Kamer, namelijk uiteindelijk ervoor zorgen dat we met elkaar in 2020 het aantal doden fors verlagen tot maximaal 500 per jaar.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ook in de beantwoording van de vragen van de collega's zegt de minister nog niet precies te weten wat de effecten zijn van 130 km/u rijden. De risico's zijn nog niet precies in beeld. Ze zijn voor een deel in beeld maar er is nog geen objectief onderzoek. We kunnen nog geen harde conclusies trekken. In de verkeersmaatregelen die de minister neemt, houdt ze al wel rekening met de potentiële risico's van 130 km/u, dus daar zit de koppeling wel degelijk in. Mijn vraag blijft: waarom nu al het risico nemen terwijl je nog niet precies weet waar het op uitdraait? We keuren toch ook geen medicijnen goed voordat de bijwerkingen tot een minimum zijn gereduceerd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als ik een maatregel neem, bijvoorbeeld om een zachte berm te creëren in plaats van een harde afscheiding, doe ik dat niet omdat ik denk dat we op die weg van 120 km/u naar 130 km/u gaan en we met 120 km/u die harde afscheiding wel kunnen hebben maar met de 130 km/u de zachte berm nodig hebben. Ik doe dat dan in algemene zin, omdat zachte bermen uiteindelijk beter zijn voor de verkeersveiligheid dan harde. In het programma Meer Veilig-2 en in het programma Meer Veilig-3, dat ik voorstel voor de langere termijn, zitten algemene maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, ook op de N-wegen. In het programma dat gaat over kritische ontwerpelementen zitten deze specifieke zaken. Op basis van die specifieke zaken ga ik ervan uit, en weet ik ook, dat de verkeersveiligheid in algemene zin verder zal toenemen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik kan niet anders dan concluderen dat het nog steeds een raadsel is waarom die 130 km/u uitgerekend nu zo belangrijk is dat je deze risico's wilt incalculeren. Spreid het uit, kies je zekerheden en zet dan pas stappen. Dit kan zomaar heel erg onverantwoord zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is een politieke vraag. Politiek is er gezegd dat we graag 130 km/u willen. Niet elke partij is het daarmee eens, maar wij hebben gezegd dat het kan. Er zitten altijd risico's aan; iedere km/u waarmee je de maximumsnelheid verhoogt, levert risico's op. Tegelijkertijd hebben we een pakket aan maatregelen neergezet om die risico's weg te nemen. De discussie hier is of je dat eerst moet doen. In mijn optiek staan die twee zaken los van elkaar wat betreft het type maatregelen. Ik vind het een politieke vraag voor de Kamer hoe zij daar verder mee om wil gaan.

De heer **Verhoeven** (D66): Het is allemaal een politieke vraag. De minister heeft blijkbaar in mijn afwezigheid gezegd dat de informatieverstrekking allemaal uitstekend is geweest. Mijn politieke vraag is dan of het normaal is dat alle informatie in brokjes komt. Is het normaal dat er in een debat opeens allerlei kaartjes boven tafel komen? Is dat de manier waarop de Kamer geïnformeerd moet worden? Dat zou mijn politieke vraag zijn, maar goed, laten we maar vooruit kijken, want ik heb dit punt helaas moeten missen in de beantwoording, dus ik kan er nu niet meer op ingaan.

We hebben nu de kaders van De Rouwe en we hebben het oordeel van de Kamer. De komende jaren komt er allerlei nieuwe informatie op ons af,

over de monitoring en over de situatie die ontstaat op bepaalde wegvakken. Hoe gaat de minister die informatie aan de Kamer leveren? Doet zij nog iets met de lessen die zij geleerd heeft in de afgelopen weken of zal zij het op precies dezelfde versnipperde en verbrokkelde wijze doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil graag nog even reageren op het vorige punt, want de heer Verhoeven zei dat hij het jammer vond dat hij dat gemist had. Nogmaals, ik wil echt het beeld wegnemen dat ik de Kamer niet goed geïnformeerd zou hebben. Ik heb in de brief aan de Kamer geschreven waar we 130 km/u willen gaan rijden, dat dit op een aantal trajecten effect heeft op luchtkwaliteit en verkeersveiligheid en welke kosten daarmee gemoeid zijn. De Kamer heeft mij vervolgens gevraagd om welke wegdelen het gaat en welke kosten specifiek optreden bij luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. Die aanvullende informatie heb ik de Kamer geleverd. Het is niet zo dat ik met andere informatie op de proppen ben gekomen of gedwongen moest worden om informatie te leveren. Ik heb een heldere brief gestuurd waarin ook de consequenties worden uitgelegd. Als de Kamer daar dieper op in wil gaan, vind ik dat prima. Die transparantie heb ik ook gegeven. Hoe gaat het in de toekomst, wil de heer Verhoeven weten. Ik ga monitoren, zoals ik de vorige keer al zei. Ik baseer me op berekeningen en modellen. Daarmee moeten we het doen. Dat geldt voor alle besluiten die we nemen in het kabinet. Ik neem ook mijn verantwoordelijkheid als blijkt dat er iets niet klopt. Daarover zal ik de Kamer ook informeren. Ik ga er echter niet van tevoren al van uit. We meten jaarlijks. Er is een monitor voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, voor Swung en voor verkeersveiligheid. De monitoringsresultaten verschijnen steeds aan het einde van het jaar. Ik kan dan ook de Kamer informeren of het loopt zoals we voorspeld hadden of dat het iets anders heeft uitgekapt dan we dachten. In dat geval kunnen we het dus altijd aanpassen; ik moet mij houden aan de wettelijke grenzen. Ik probeer echt af te komen van de frame van de verkeerde informatie die de heer Verhoeven al een paar keer heeft geprobeerd om mij op te leggen. Ook voor de toekomst geldt dat we niet weten wat we niet weten, maar het moet transparant zijn. Als er zich nieuwe zaken voordoen, zal de Kamer daar dus over horen en zullen we maatregelen moeten nemen.

De heer **Verhoeven** (D66): Het is hoopvol dat de minister het in ieder geval als een frame ziet, want framing wordt door het kabinet nogal serieus genomen. We zijn het dus ook maar gaan doen. Ik heb niet gezegd dat er verkeerde informatie is gegeven; ik heb gezegd dat er versnipperd informatie is gegeven. Ik zal zeggen wat er gebeurd is. Eerst is er een klein beetje informatie naar de Kamer gekomen, op basis waarvan we ons een beeld moesten vormen. Vervolgens is er veel meer informatie gekomen. Er wordt nu steeds voor gezorgd, door de beantwoording van de vragen en door de manier waarop er wordt omgegaan met vragen die uit die beantwoording voortkomen, dat alle informatie in het oude beeld op basis van de beperkte informatie past. Dat is de truc die wordt toegepast: een beetje informatie geven, dat levert een beeld op en vervolgens wordt alle nieuwe informatie lekker in dat beeld «geduwd». Zo wordt geprobeerd om de 130 km/u er op zo veel mogelijk wegen doorheen te krijgen. Dát is wat mij irriteert. Mijn vraag is of de minister de volgende keer dat er iets aan de hand blijkt te zijn, niet weer eerst een halve zak informatie aan de Kamer wil sturen waarin een mooi beeld geschetst wordt, waarna wanneer we gaan debatteren er opeens nieuwe kaartjes en nieuwe dingetjes bijkomen. Daar gaat het mij om.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, ik bestrijd dat ik extra informatie geef die versnipperd is. Ik heb naar aanleiding van de vragen van de Kamer nieuwe kaartjes laten zien die

dieper ingaan op de materie. Ze geven dus hetzelfde weer als ik in mijn brief stelde en geven daarnaast een uitwerking van de vraag over welke trajecten het gaat.

De **voorzitter**: We gaan over naar blok 3, over luchtkwaliteit. Ik zie nu dat de heer Bashir nog een interruptie heeft betreffende het tweede blok. Met het oog op de tijd verzoek ik iedereen om korter te formuleren.

De heer **Bashir** (SP): In de schriftelijke vragenronde heb ik de minister gevraagd om te reageren op artikelen in dagblad De Pers, waarin een aantal feiten wordt genoemd. De minister schrijft in haar antwoord dat deze gegevens niet kloppen omdat ze gebaseerd zijn op historische cijfers. Ik heb dit nagevraagd bij De Pers. Het blijkt dat De Pers deze gegevens bij het ministerie zelf heeft opgevraagd. Het zijn geen historische cijfers maar echt cijfers over hoe het was. Ik wil graag opheldering daarover. Het ministerie verstrekt informatie aan De Pers op basis waarvan een artikel tot stand komt. Vervolgens haalt de minister diezelfde gegevens onderuit en zegt dat het historische cijfers zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het hangt ervan af waarover de heer Bashir het heeft, want er zijn verschillende dingen in De Pers gemeld. Zoals ik in het eerdere debat al zei, is er voor een deel gereageerd op historische cijfers uit het 120 km/u-tijdperk en niet op cijfers van de experimenten met 130 km/u. Je moet gegevens van 120 km/u niet vergelijken met die van experimenten met 130 km/u. Daarnaast is het beeld van bijvoorbeeld de discussie over de A7 incorrect. Die cijfers hebben betrekking op een veel langer deel van de A7, waarbij ook het traject ten zuiden van het experiment is meegerekend. Ik zal niet alles herhalen maar duidelijk is dat, zoals ik heb geschreven en uitgelegd in het vorige debat, het wat ons betreft cijfers zijn die of uit hun verband zijn gerukt of gaan over een periode die niet op de 130 km/u-experimenten betrekking heeft. Het kan best zijn dat ze van ons komen, want wij geven cijfers aan iedereen die ons erom vraagt. Het gaat er natuurlijk om welke interpretatie je aan die cijfers hangt. Daarop doel ik in mijn antwoord.

De heer **Bashir** (SP): Zoals ik het heb begrepen, is er bij het ministerie gevraagd om relatieve cijfers, betreffende het relatieve risico van 3 km/u harder rijden. Uit een aanname is gebleken dat mensen 3 km/u harder rijden op het moment dat de maximumsnelheid wordt verhoogd. Die cijfers zijn door het ministerie gegeven en door De Pers gebruikt als basis voor het artikel. Kan de minister schriftelijk reageren op het artikel? Nu blijft in de lucht hangen dat de minister zegt dat het artikel niet klopt terwijl de gegevens toch van het ministerie komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb al schriftelijk gereageerd, namelijk in de schriftelijke vragenronde. Ik zal nu de extra vraag beantwoorden, dan hoeven we het niet schriftelijk te doen. Het is relatief ten opzichte van het gemiddelde ongevalrisico en niet ten opzichte van de 3 km/u extra.

De **voorzitter**: Dan komen we nu toe aan het derde blok. Dit gaat over luchtkwaliteit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Over dit onderwerp is wat minder gesproken maar er is toch een aantal indringende vragen gesteld over de gevolgen van de snelheidsverhoging voor de luchtkwaliteit, vooral de gevolgen voor de grote steden. Staatssecretaris Atsma is voortdurend met de verkeer- en milieuhouders van de grote steden in gesprek, in brede zin, over het NSL. Ik ben voortdurend in gesprek met de verkeerswethouders van de grote

steden over specifieke zaken, meer gericht op de verkeerskanten. Staatssecretaris Atsma en ik weten van elkaar goed wat we aan het doen zijn.

Ik zal de brieven van Amsterdam, Rotterdam, en Utrecht zo spoedig mogelijk beantwoorden en het antwoord in afschrift naar de Kamer sturen. Het komt er in hoofdzaak op neer dat de concentraties rondom de grote steden als gevolg van de snelheidsverhoging niet of nauwelijks effect hebben op de stikstof- en fijnstofproblematiek in de steden. Die twee zaken staan dus los van elkaar. Ik wil dat graag inzichtelijk maken voor de wethouders.

Ik kan me heel goed voorstellen dat de reacties zijn zoals ze zijn, want een tijd terug was dit een van de grootste problemen. Volgens mij was het ten tijde van mijn voorganger Peijs dat de fijnstofproblematiek opkwam en dat naar aanleiding van de luchtkwaliteit rondom de ringen de maximumsnelheid is teruggedaan van 100 km/u naar 80 km/u. Ik heb in het vorige debat echter ook duidelijk gemaakt dat er inmiddels heel veel is verbeterd. De luchtkwaliteit gaat steeds verder vooruit door allerlei bronmaatregelen. Uiteindelijk zal dit gelukkig leiden tot een oplossing van de problematiek. Ik zal de steden inzichtelijk maken wat het effect is van de snelheidsverhoging. Daarmee neem ik hopelijk hun zorg weg. Een aantal wethouders heb ik al gesproken. Zij laten mij weten dat zij vooral de precieze cijfers willen weten om die te kunnen vergelijken met de cijfers van hun eigen milieudiensten.

Mevrouw Van Gent vraagt of het wel klopt dat we in 2011 de fijnstofcriteria halen. Zij heeft meetgegevens waaruit blijkt dat er in plaats van de 35 dagen waarop je mag overschrijden er 43 dagen waren waarop er overschrijdingen plaatsvonden. Dit voorjaar, dus nog in de derogatieperiode van de wet, zijn inderdaad een aantal uitzonderlijk hoge concentraties fijnstof gemeten als gevolg van het extreem droge weer in combinatie met oostenwind. Dat heeft geleid tot een relatief groot aantal daggemiddelde-overschrijdingen. De meerjarige tendens is echter dat de concentraties en de blootstelling uiteindelijk minder worden. Deze tendens zal ook gepresenteerd worden door de staatssecretaris, die heel intensief met dit onderwerp bezig is. Ten eerste waren de overschrijdingen dus nog in de derogatieperiode en ten tweede gaat de meerjarige trend ver omlaag. Dat is niet iets wat we nu als beeld neerzetten omdat we 130 km/u willen, maar iets wat de Kamer ook heeft kunnen zien in de stukken. Er is een dalende lijn die gelukkig ook nog steeds verder naar beneden zal gaan.

De heer Bashir wil weten waarom we de $PM_{2,5}$ -waarde niet meten. We hebben een grenswaarde voor PM_{10} . Daarnaast is er een grenswaarde voor $PM_{2,5}$ waar we in 2015 aan moeten voldoen. Het beleid om de PM_{10} -norm te halen, heeft tot direct gevolg dat de $PM_{2,5}$ -norm wordt gehaald. Zo worden die altijd gekoppeld. Dat is ook bevestigd door het PBL in het rapport over het beleidsgericht onderzoek fijnstof. Dit is ook de reden dat onze milieudienst gestuurd wordt op de PM_{10} -norm en niet specifiek op de daaraan gekoppelde $PM_{2,5}$ -norm.

Er is gevraagd naar de gezondheid van de mensen in de stedelijke ringen. Ik voer alleen 130 km/u in als we voldoen aan de normen. Daarom heb ik ook gezegd op welke wegen het kan zonder maatregelen en op welke wegen we de norm raken en dus maatregelen moeten nemen. We voeren nog discussie over de vraag of dat kan. Ik blijf dus voldoen aan de milieunormen. Binnen dat kader voer ik het regeerakkoord uit om de snelheidsverhoging in te voeren. Het is dus niet zo dat we van plan zijn om de norm te overschrijden.

Er is gevraagd naar de motie-Van Veldhoven. De staatssecretaris heeft in zijn beantwoording duidelijk gemaakt dat hij al in gesprek is met diverse gemeentes, dat het NSL een gezamenlijk programma is van gemeentelijke overheden en de rijksoverheid en dat daarom alle elementen naar voren komen die nodig zijn om met elkaar te kunnen besluiten wat er gedaan

kan worden om de problematiek verder te verminderen. De staatssecretaris heeft al duidelijk gemaakt dat het voorbeeld in de motie geen goed voorbeeld is, omdat het effect ervan zeer gering was. Dat heb ik ook aangegeven. De wegbijdrage is heel erg beperkt. De lokale concentratie fijnstof is bijna niet te beïnvloeden door een tijdelijke snelheidsverlaging. In algemene zin heeft de staatssecretaris echter duidelijk gemaakt – en dat doe ik ook – dat we op allerlei manieren in gesprek zijn met de gemeenten om te kijken wat wij kunnen doen om hen te helpen met binnenstedelijke maatregelen. Daar zit natuurlijk nog wel wat problematiek.

De heer De Jong wil weten waarom ik niet allang begonnen ben met die andere 19% uit mijn brief en waarom ik zo lang doe over het onderzoek. Natuuronderzoek is heel specifiek en arbeidsintensief. Ik ben ook in gesprek met de heer Bleker, die nog bezig is met de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) in totaal. Deze gebieden zijn complex en moeilijk. We moeten het zorgvuldig doen. Dat betekent dat je ook moet kijken welke vegetatie er is en hoe gevoelig die is voor stikstof. Dat is complexe materie. Daarom duurt het daar langer dan bij de rest. Ik heb het onderzoek op een aantal aspecten afgerond maar heb nog wat tijd nodig voor de natuuraspecten. Mede afhankelijk van de discussie die naar ik aanneem hier verder zal plaatsvinden, zal ik bekijken in welk tempo we verdergaan.

Ik kom op de laatste vraag, namelijk wat de gevolgen zijn als je geen maatregelen mag nemen. Ik denk dat dit nog interessant is voor de wegen met 80 km/u. Ze staan natuurlijk ook in de lijstjes, maar er is specifiek naar gevraagd. Het betekent dat je bij de A10-West waarschijnlijk alleen overdag 100 km/u kunt rijden en in de nacht 80 km/u, dat je op de A12-Utrecht geen 100 km/u kunt rijden, maar op de A12-Voorburg wel en op de A13-Overschie ook. Ik heb al gezegd dat de A20-Rotterdam nog in de experimentfase zit. Daar hebben we dus nog geen besluit over genomen. Dit is dus het gevolg van het niet kunnen nemen van maatregelen. Bij sommige ringwegen blijkt er geen luchtkwaliteitsproblematiek te zijn. Waar er wel luchtkwaliteitsproblematiek is, kan er niet worden overgegaan tot snelheidsverhoging.

Het is inderdaad zo dat naar verwachting de luchtproblematiek over een aantal jaar zichzelf zal oplossen. De Kamer kan altijd volgen en monitoren, zoals ze ook mij vraagt om te volgen en monitoren of het werkelijk het geval is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De verwachting is dat het over een aantal jaar allemaal beter zal worden. Ondertussen zijn de feiten dat er nu al overschrijdingen zijn, bijvoorbeeld op de A10-West in Amsterdam. De minister zegt dat als er niet wordt voldaan aan de normen, we niet van 80 km/u naar 100 km/u gaan. Als er echter overschrijdingen zijn, komen die volgens haar door extreme weersomstandigheden. Weersomstandigheden maken echter onderdeel uit van de modellen van het RIVM en daarmee ook van de onzekerheden. Vroeger hadden we Jan Pelleboer. Die voorspelde altijd het weer. Misschien is de minister zijn opvolger of die van zijn modernere variant, Piet Paulusma. De minister kan natuurlijk niet de weersomstandigheden voor volgend jaar voorspellen. Het weer zit gewoon in de modellen. Keer op keer worden de modellen gebagatelliseerd en op een bepaalde manier ingevuld als de informatie haar niet uitkomt. Waarom doet zij dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zou eerder zeggen dat het andersom is; mevrouw Van Gent pakt er een aantal dagen uit terwijl de modellen meerjarig zijn. Daar houd ik mij aan. Verder heb ik eerder al gezegd dat de cijfers gaan over de derogatieperiode. De overschrijdingen in die tijd tellen niet, omdat we nog niet aan de norm moesten voldoen. Nogmaals, de invoering die ik voorstel is per september 2012. Op dat moment moeten we wel voldoen aan de eisen. Ik

heb duidelijk gemaakt waar ik dat kan en waar niet. Waar ik het niet kan, wil ik maatregelen nemen. Ik houd mij op dat moment dus aan de eisen waaraan ik dan moet voldoen, en die zijn heel strikt voor fijnstof, want dan geldt er geen derogatie meer. Dan moet ik dus gewoon voldoen aan de norm. Voor stikstof geldt de norm vanaf 2015. Dan moet ik eraan voldoen. Ik heb al inzicht gegeven in wanneer gedurende deze kabinetsperiode we die norm zullen raken en waar er geïnvesteerd moet gebeuren. Ik geef alle helderheid en beloof nogmaals dat ik binnen de wettelijke normen blijf.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het gaat mij erom hoe de minister het presenteert. Ik blijf het met haar oneens. Zij zegt dat mijn voorbeelden veroorzaakt werden door extreem droog weer. Volgend jaar is er wel weer extreem droog weer of zo, dus lap die modellen dan maar aan je laars. Ik wil gewoon dat de minister het serieuzer neemt. Ze zegt dat er een meerjarige trend naar beneden is. Echter, het is allemaal nattevingerwerk. Het is niet onderbouwd. Dat moeten we straks allemaal repareren. Waarom doet de minister dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is geen nattevingerwerk. Ik heb al laten zien dat het in de afgelopen jaren fors omlaag is gegaan en dat het de komende jaren nog verder omlaag zal gaan. Als er zich meerjarig droge periodes voordoen, maken die onderdeel uit van het model. Dat betekent dat ook dan de grens gehaald gaat worden. Nogmaals, ik volg de modellen die we altijd volgen. Ik reken het niet naar mezelf toe. Ik verander het niet. Ik pas het niet aan. Ik gebruik datgene waarover we het eens zijn.

De heer **De Jong** (PVV): Ik wil de minister natuurlijk bedanken voor de beantwoording, maar ik heb nog wel een vraag. Waarom moet het natuuronderzoek zo lang duren? Het is al een jaar aan de gang. Is de minister het met de PVV-fractie eens dat het ontzettend goed past om 130 km/u in te voeren, liefst vandaag nog, op de wegen waarover het gaat? Neem het gebied rondom de Veluwe. Daar woont geen mens! Er is dus totaal helemaal niets aan het handje met de verkeersveiligheid of de luchtkwaliteit, helemaal niets. Waarom moet het allemaal zo lang duren? De mensen willen gewoon doorrijden, het liefst met 130 km/u. Waarom moet het in deze specifieke gevallen zo lang duren terwijl ze zich zo goed lenen voor 130 km/u? Op deze manier schiet het toch niet op?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb al gezegd dat het erg specifiek en arbeidsintensief natuuronderzoek betreft. Wellicht dat je bij een aantal andere onderwerpen wel de ruimte hebt – die aspecten heb ik al afgerond – maar bij natuur moet je echt kijken naar zaken als welke vegetatie er is, wat voor dieren er aanwezig zijn en hoe de gevoeligheid voor stikstof is. Uiteindelijk zal dit niet leiden tot vertraging van de uitrol omdat ik denk dat we voor september 2012 uitsluitel zullen hebben. Alleen heb ik dan vervolgens nog wel eerst een discussie in de Kamer over welke delen wel of niet met of zonder maatregelen kunnen. Daar kan ik nu nog niets over zeggen; ik weet het gewoon niet. Ik heb het nog in onderzoek.

De heer **De Jong** (PVV): De vraag was heel duidelijk: zijn die plekken gewoon geschikt om 130 km/u te rijden volgens de minister? Even los van dat hele natuuronderzoek, dat wij totaal overbodig vinden om uit te voeren, maar goed, daar heeft de minister een andere mening over. Als er puur wordt gekeken naar die wegen en gebieden daar, als het gaat om die 19%, zijn ze toch gewoon hartstikke goed geschikt om er 130 km/u op te rijden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: «Geschikt» is bij 130 km/u gebaseerd op meerdere elementen, waaronder het milieu. Bij harder rijden heb je te maken met de stikstofuitstoot. Die is weliswaar erg gering, maar juist in dit soort gevoelige gebieden kan het net te veel zijn. Dat is de reden dat we het eerst goed moeten onderzoeken. Misschien is er geen probleem, misschien wel. We moeten er zorgvuldig mee omgaan.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat laatste antwoord gaat in de richting van een vrij objectieve, neutrale duiding van de feiten. Daar word ik enthousiast van. Ik word minder enthousiast van het feit dat de minister aan het einde van haar inleiding zei dat het uiteindelijk allemaal vanzelf wel goed komt met de luchtkwaliteit, omdat we dan schonere auto's hebben. Als dat het beeld van de minister is, krijg ik het gevoel dat ze ook wel manieren zal hebben om die cijfers ... Als de minister gaat monitoren, gaat ze het dan inderdaad niet uitsmeren over het gehele land om de pijnlijke locaties een beetje te middelen? Zal ze niet middelen, niet handig afronden, niet toerekenen? Gaat ze gewoon meten en feiten geven, en zeggen dat ze het misschien wel mis had en dat het op dat punt helemaal niet vanzelf goed is gekomen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Of ik zeg dat ik helemaal goed zat, dat kan natuurlijk ook nog, mijnheer Verhoeven.

De heer **Verhoeven** (D66): Dan zal ik het ook ruiterlijk toegeven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor monitoren zijn vaste programma's. Voor het NSL bestaat een dergelijk programma al en voor Swung wordt die evaluatie nu gemaakt. De Kamer zal erbij zitten. Voor verkeersveiligheid zijn er ook gewoonde vaste onderzoeken. Zoals ik iedere keer zeg: ik reken niets naar mij toe, ik gebruik gewoon de modellen die we altijd hebben, juist om een objectieve discussie te kunnen voeren.

De heer **Verhoeven** (D66): De reden dat ik het vraag is als volgt. Ik was gisteren bij TNO. Daar is een manier ontwikkeld om op basis van optische technieken te meten welke deeltjes in de lucht zitten. Als er ergens een rode vlek van vieze lucht te zien was, was dat wel boven Nederland. De vieste lucht van de hele wereld. De modellen werken volgens de minister, maar is dat ook echt fijnmazig, op het niveau van een wegvak of een buurt waar mensen wonen, op het niveau van een flat die op twintig meter van een snelweg staat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er wordt echt op locatie gemonitord. Nederland heeft inderdaad meer deposities in de lucht, dat is geen nieuws. Dat komt onder andere doordat wij zo dicht op elkaar wonen. In Zweden heeft dezelfde hoeveelheid deposities een heel ander effect. De staatssecretaris kan u hier alles over vertellen. We meten ook op locatie. Je moet natuurlijk niet in Oost-Groningen meten om te zeggen dat je in Rotterdam wel harder kunt rijden.

De **voorzitter**: Nog een heel korte vraag van de heer Slob.

De heer **Slob** (ChristenUnie): We hebben behoorlijk lang met elkaar gesproken over dit onderwerp en er is heel veel over tafel gegaan. Ik vind het af en toe best heftig, met name als het gaat over eventuele gevolgen voor verkeersslachtoffers. Ik heb de indruk dat de minister eigenlijk gewoon doorgaat. Is er nou nooit enig moment van aarzeling bij haar? Denkt zij nooit: zijn we hier nou wel verstandig mee bezig?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zie bij de Kamer heel erg het beeld dat er een voorstel wordt gedaan om harder te gaan rijden en om daarmee de veiligheid in gevaar te brengen. Ik heb geprobeerd duidelijk te maken dat onze wegen veilig zijn, dat ze ontworpen zijn op 130 km/u, dat ik weet dat je met harder rijden extra risico's krijgt, maar dat ik daartegenover een programma zet dat nog veel verder gaat, omdat ook ik graag de veiligheid wil vergroten. Zo heb ik geprobeerd om de Kamer te overtuigen dat dit een goed en samenhangend verhaal is. Ook de investeringen in bijvoorbeeld luchtkwaliteit doe je om het uiteindelijk voor de mensen beter te maken, ook vanuit de huidige situatie. Misschien zitten ze nu niet aan die wegen maar straks wel en ze profiteren wel van de luchtkwaliteitschermen. 5 mln. van de investering zit in borden, maar de rest zit in veiliger of schoner. Die investeringen zijn volgens mij de moeite waard.

De **voorzitter**: Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de minister.

Er is een VAO aangevraagd, met als eerst spreker de heer De Rouwe. Waarschijnlijk wordt dat donderdagmorgen gehouden. Vooralsnog geldt er geen kerstregime, dus de leden hebben ruimte om duiding te geven. Er is een toezegging gedaan. De minister zegt toe de brieven aan de wethouders van de grote steden ook in afschrift aan de Tweede Kamer toe te sturen.

Ik dank de minister en haar ambtenaren en de mensen op de publieke tribune, alsmede mijn collega's.