

5

Verhoging maximumsnelheid

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op woensdag 14 december 2011 en dinsdag 20 december 2011 over **verhoging van de maximumsnelheid**.

De voorzitter:

Het is twee minuten, all-inclusive, zou je kunnen zeggen.



De heer **De Rouwe** (CDA):

Voorzitter. Ik zal het in twee minuten trachten te doen. Dat moet vast lukken. Wij hebben een uitgebreid debat gevoerd over de invoering van 130 km/u. Het is een voorstel waarbij wij goede afspraken hebben gemaakt over de invoering, maar ook over een zorgvuldige, fatsoenlijke en veilige invoering. De CDA-fractie is tot de conclusie gekomen dat ze anders denkt over het voorstel dan het kabinet. Dat is de reden waarom mijn fractie in dit debat met een tweetal wijzigingsvoorstellen zal komen. Gezien de tijd zal ik die moties voorlezen. Ze zullen voor velen geen verrassing zijn, maar het hoort bij het politieke proces om hier duidelijk te laten zijn dat de wegen niet altijd dezelfde kant op gaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van Infrastructuur en Milieu voornemens is de maximumsnelheid op autosnelwegen te verhogen naar 130 km/u en de maximumsnelheid op de 80 kilometerzones te verhogen naar 100 km/u;

voorts constaterende dat de minister in het kader van deze snelheidsverhogingen voornemens is 41,5 mln. extra te investeren in maatregelen voor onder andere luchtkwaliteit;

overwegende dat ons land zich in economisch zwaar weer bevindt en elke euro doelmatig en efficiënt ingezet dient te worden;

overwegende dat in het regeerakkoord staat dat een lagere maximumsnelheid geldt, indien dat nodig is voor onder meer de luchtkwaliteit;

verzoekt de regering, af te zien van deze snelheidsverhogingen en derhalve van de extra geplande investeringen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (32646).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van Infrastructuur en Milieu voornemens is de maximumsnelheid op autosnelwegen te verhogen naar 130 km/u en de maximumsnelheid op de 80 kilometerzones te verhogen naar 100 km/u;

voorts constaterende dat de minister in het kader van deze snelheidsverhogingen voornemens is middels gereserveerde budgetten te investeren in kritische ontwerpelementen voor verkeersveiligheid;

overwegende dat de minister de snelheid al wil verhogen, alvorens de kritische ontwerpelementen aangepakt zijn;

verzoekt de regering, de maximumsnelheid pas te verhogen nadat de kritische ontwerpelementen voor de verkeersveiligheid zijn aangepakt, conform het principe "eerst veilig, dan vlot",

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (32646).

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik heb een vraag ter verduidelijking over de tweede motie, die ik zeker kan ondersteunen. Zijn daarin ook de wegen besloten waarop de 130 km/u al is toegepast, maar waarbij nog geen maatregel is genomen? Dat element miste ik nog.



De heer **De Rouwe** (CDA):

Ja, de CDA-fractie heeft de motie bewust algemeen geformuleerd en niet per wegdek. Dat vinden wij ook in het kader van de toekomst niet verstandig. Dat betekent dat ook voor wegdelen waar nu wordt geëxperimenteerd en waar de invoering niet mogelijk is omdat er aanpassingen nodig zijn, geldt "eerst veilig en dan pas vlot."

De voorzitter:

De heer Verhoeven, heel kort. Eén vraag.

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter, zeker. De heer De Rouwe zegt dat hij de motie bewust algemeen heeft geformuleerd. Mocht deze motie worden aangenomen, hoe gaat hij er dan de komende tijd voor zorgen dat ze concrete gevolgen heeft?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Mijn fractie hoopt dat deze motie wordt aangenomen. Dat zou ook recht doen aan de brede opvatting in de Kamer over de volgorde en over een fatsoenlijke manier van handelen. Als de moties worden aangenomen, ga ik ervan uit dat het kabinet ze zal uitvoeren. De minister zal dan in het AO over verkeersveiligheid in februari aan-

De Rouwe

staande, wat ons betreft steeds moeten kunnen beargumenteren waarom zij stappen zet. Deze motie hebben wij juist deze algemene kaders meegegeven om te voorkomen dat wij het nu misschien over twee of drie wegen hebben, maar over een halfjaar misschien over nieuwe wegen die ik niet heb benoemd. Deze kaders zijn zo geformuleerd dat ze voor heel Nederland gelden, zonder dat ik een calculator in de hand heb gehad om precies te beoordelen hoe het wel of niet moet.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Voorzitter. 130 km/u rijden op het moment dat wij in economisch zwaar weer zitten, er meer dodelijke slachtoffers zullen vallen en milieu en gezondheid eronder zullen lijden, moet je op dit moment niet willen. Ik had een aantal moties voorbereid, maar de heer De Rouwe van het CDA heeft in de twee pakkende moties en in de voorwaarden precies verwoord hoe de PvdA erin zit. Wat dat betreft, teken ik graag mee en hoef ik zelf op dit moment geen moties in te dienen.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Zoals ik al eerder heb gezegd, is de SP niet principieel tegen het rijden met 130 km/u. Voor de SP is vooral een goede doorstroming in het verkeer belangrijk, zodat mensen snel en efficiënt op de plek van bestemming kunnen komen. Tijdwinst mag echter nooit ten koste van anderen gaan, zoals omwonenden, want meer geluidsoverlast en meer schadelijke stoffen kunnen leiden tot gezondheidsproblemen. Dit is met name het geval als de maximumsnelheid op de ringwegen wordt verhoogd. Om die reden heb ik de volgende motie voorbereid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de verhoging van de snelheid op de ringwegen van Rotterdam, Utrecht en Amsterdam leidt tot een toename van uitstoot van fijnstof (PM10), ultra-fijnstof (PM 2,5), roet en tot een toename van geluidsoverlast van 0,5 tot 1,0 dB;

constaterende dat de lokale bestuurders en de lokale bevolking tegenstanders zijn van de verhoging van de maximumsnelheid op deze ringwegen;

overwegende dat omwonenden van ringwegen Rotterdam, Utrecht en Amsterdam nu al hinder ondervinden van geluidsoverlast en de uitstoot van schadelijke stoffen en de verhoging van de snelheid op deze ringwegen een negatief effect heeft op zowel de luchtkwaliteit als de geluidsoverlast en daarmee dus de gezondheid;

van mening, dat voorkomen moet worden dat omwonenden astma krijgen of korter zullen leven door de extra uitstoot van fijnstof en roet als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid op de ringwegen van deze steden;

verzoekt de regering om af te zien van het verhogen van de maximumsnelheid op de ringwegen van Rotterdam, Utrecht en Amsterdam,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 17 (32646).

De heer **Aptroot** (VVD):

De heer Bashir zegt net als de PvdA en D66 dat hij niet tegen de verhoging naar 130 km/u is. Er zijn een paar wegen waarop het volgens hem niet mag. Op welke wegen maakt de heer Bashir dan waar dat hij er niet op tegen is? Op welke wegen mag van de heer Bashir de maximumsnelheid naar 130 km/u?

De heer **Bashir** (SP):

Net als de fractie van het CDA zal ik hier geen wegen noemen, want het is geen taak voor het parlement om per weg te bepalen waar het wel of niet mag. Wij hebben heel duidelijke randvoorwaarden gesteld. In de eerste plaats gaat het om de gezondheid van de omwonenden, in de tweede plaats gaat het erom of het veilig kan, maar bovenal gaat het erom dat het geen geld mag kosten in deze moeilijke tijden. Dat zijn de drie voorwaarden die wij stellen. Als het veilig kan, kan het gewoon gebeuren als het niet ten koste gaat van de gezondheid. Dan hoeft ook niet de maximumsnelheid op die plekken te worden verhoogd, waar de direct omwonenden last van hebben.

De **voorzitter**:

Een korte vraag, mijnheer Aptroot. Zo gaan we dat vandaag doen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Ook D66 heeft altijd gezegd niet tegen de 130 km/u te zijn, maar wel als dat niet kan. Wat ons betreft, kan het niet als het te veel slachtoffers of te veel vieze lucht oplevert, of als dit gecompenseerd moet worden met allerlei dure maatregelen. Dat is voor D66 het kader. De moties van het CDA sluiten daarop aan, maar die afgeleiden moeten zich het komende jaar dan wel vertalen naar concrete wegen. Dat doen wij niet bij motie, maar in komende debatten.

Wij hebben uitgebreid gesproken over de informatievoorziening. Ik hoop op een goed voornemen van de minister in 2012, namelijk dat zij gaat monitoren dat die informatie ons in ieder geval op een dusdanige manier bereikt dat wij ons in een keer het juiste beeld kunnen vormen en niet steeds een nieuw beeld moeten vormen. Blijft over een motie en die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Verhoeven

constaterende dat de regering de maximumsnelheid op een groot deel van de rijkswegen wil verhogen;

constaterende dat in het regeerakkoord staat dat indien nodig voor de luchtkwaliteit, geluidsbelasting of verkeersveiligheid een lagere maximumsnelheid geldt;

overwegende dat de minister de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid per wegtraject gaat monitoren;

verzoekt de regering, een bepaalde snelheidsverhoging terug te draaien indien de gevolgen ervan voor verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluid dusdanig blijken dat compensatie onhaalbaar of te kostbaar is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (32646).

De heer Aptroot (VVD):

De heer Verhoeven suggereert dat de informatie van de minister niet klopt. Dat vind ik altijd een belangrijk punt. Hij is op het punt van de hogesnelheidslijn met de staart tussen de benen afgedropen omdat alle informatie in de brief stond. Hij had alleen de eerste pagina gelezen, wat nogal slordig is. Ik zou van hem willen weten welke feiten die de minister aan de Kamer heeft verstrekt, niet klopten. Ik wil daarover duidelijkheid.

De heer Verhoeven (D66):

Met betrekking tot de hsl is er maar een iemand met de staart tussen de benen teruggekropen en dat was de minister. Zij heeft toegegeven dat het geen 400 mln. was, maar 1 mld. Dat voor de geschiedschrijving. Ik heb niet gezegd dat er verkeerd geïnformeerd is. Tijdens het tweede termijn van het debat heb ik duidelijk gezegd dat er versnipperd gecommuniceerd is. Ik heb duidelijk aangegeven dat er steeds een beetje nieuwe informatie kwam. De begininformatie gaf een bepaald beeld en alle andere informatie daarna gaf weer een ander beeld. Het beeld werd echter niet meer bijgesteld en dat heb ik de minister in klare taal verweten. Verder niet.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Voorzitter. Wij hebben pittige debatten gevoerd over de verhoging van de maximumsnelheid. Of het nu gaat van 80 naar 100 of naar 130, de GroenLinks-fractie vindt dat een heel slecht plan. De luchtkwaliteit wordt slechter, de veiligheid wordt slechter en het is vragen om ongelukken. Daarbij komen ook nog eens gezondheidsklachten en milieuschade. Daarom een drietal moties van onze fractie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het verhogen van de maximumsnel-

heid naar 130 km/u jaarlijks naar verwachting leidt tot:

- het verbruik van 110 miljoen liter extra brandstof en daarmee 0,4 Mton CO₂;
- 7 extra verkeersdoden en 34 zwaargewonden;
- extra geluidsoverlast en slechtere luchtkwaliteit voor tienduizenden omwonenden van snelwegen;
- de uitgave van 132 mln. om negatieve effecten te compenseren;

overwegende dat de voorziene reistijdwinst niet opweegt tegen deze nadelen;

verzoekt de regering, af te zien van haar voornemen de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (32646).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zowel het RIVM, de GGD Amsterdam, de DCMR als de gemeente Utrecht over 2010 en/of 2011 overschrijdingen hebben gemeten van de toegestane hoeveelheid NO₂ en/of fijnstof in de directe nabijheid van 80 kilometerzones;

constaterende dat deze metingen niet in overeenstemming zijn met de berekeningen waar de minister zich op baseert bij haar voornemen de 80 kilometerzones af te schaffen;

verzoekt de regering, de 80 kilometerzones rond de grote steden in elk geval te handhaven totdat er geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen meer gemeten worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (32646).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Van Gent

constaterende dat er tussen Kamer en minister discussie blijft over de impact van het verhogen van de maximumsnelheden op het milieu en omwonenden van snelwegen;

overwegende dat een milieueffectrapportage bij uitstek een geschikt instrument is om de milieugevolgen van een besluit objectief en transparant in kaart te brengen;

verzoekt de regering, een milieueffectrapportage te laten maken om de milieugevolgen van het voornemen de maximumsnelheden te verhogen in beeld te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent, Slob en Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (32646).

Voorzitter: Van Beek



De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Die 130 km/u was een leuk onderdeel van de campagne van de VVD en had dat moeten blijven. Het begint nu echter uit de hand te lopen. Daarom is het goed dat de Kamer zich hierover uitspreekt.

Ik heb de minister namens de fractie van de ChristenUnie een dringend advies gegeven: niet doen! De minister gaat toch door. Vandaar dat ik de volgende twee moties wil indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen conform de informatie van de regering leidt tot een toename van de verkeersdoden met 3 tot 7 per jaar en het aantal gewonden met 17 tot 34 per jaar;

overwegende dat hiervoor compenserende verkeersveiligheidsmaatregelen worden genomen die naar verwachting van de minister in de situatie waarin de maximumsnelheid niet wordt verhoogd, zouden leiden tot een verlaging van het aantal verkeersslachtoffers in de orde-grootte van 7 tot 11 doden en 47 tot 78 ernstig gewonden ten opzichte van de huidige situatie;

overwegende dat inzet van het budget voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen op N-wegen in plaats van autosnelwegen bovendien waarschijnlijk een nog positiever effect heeft op de verkeersveiligheid;

spreekt uit, alleen al vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen absoluut onaanvaardbaar te vinden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Slob en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (32646).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is de verhoging van de maximumsnelheid te monitoren;

overwegende dat de NOx-emissies van euro 3, 4 en 5 auto's in de praktijk ongunstiger zijn dan de EU-testcijfers;

constaterende dat de EU-emissietest voor NOx niet geldt boven de 120 km/u;

overwegende dat momenteel op slechts twee locaties langs snelwegen door het RIVM de concentratie NO2 en fijnstof wordt gemeten;

overwegende dat een hogere uitstoot NOx en fijnstof, ook als deze binnen de normen blijft, leidt tot een hogere achtergrondconcentratie van NO2 en fijnstof waardoor de knelpunten voor luchtkwaliteit in stedelijke omgevingen kunnen toenemen;

verzoekt de regering:

- binnen Europa zich in te zetten om het meetprogramma van auto's uit te breiden zodat er ook betrouwbare cijfers komen voor de uitstoot van NOx en fijnstof bij 130 km/u;

- in de aangekondigde monitor de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid voor luchtkwaliteit niet alleen te berekenen, maar ook te meten op een representatief aantal locaties en daarbij ook de gevolgen voor de achtergrondconcentratie in beeld te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Van Gent, Kuiken en Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (32646).

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



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

Voorzitter. Wij hebben er inderdaad uitgebreid over gesproken in twee AO's. Ik heb toen aangegeven dat ik achter het plan sta zoals het is ingediend. Ik ga nu dan ook maar direct in op de verschillende moties.

De motie van de heer De Rouwe op stuk nr. 15 gaat over de maatregelen die moeten worden genomen in het kader van de luchtkwaliteit. Er staat "onder andere luchtkwaliteit", maar die 41,5 mln. is alleen voor de luchtkwaliteit. Met het pakket aan maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit is het mogelijk om de 130 km/u lan-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

delijk uit te rollen en de maximumsnelheid op de 80 kilometerzones te verhogen binnen de normen voor luchtkwaliteit. Met dat pakket bescherm ik de omwonenden. De heer De Rouwe vraagt om dat niet te doen en dat geld niet uit te geven. Ik interpreteer de motie zo dat het pas kan als de luchtkwaliteit wel op orde is. Ik zou dat graag nu al realiseren, juist met het pakket aan beschermende maatregelen. Daarom ontraad ik de motie.

In zijn motie op stuk nr. 16 over de autosnelwegen vraagt de heer De Rouwe om niet over te gaan tot de invoering van de 130 km/u voordat de kritische ontwerpelementen zijn aangepakt. Ik heb in het algemeen overleg aangegeven dat de Nederlandse autosnelwegen veilig zijn, drie RPS-sterren of meer. De trajecten waarop ik de landelijke uitrol van de 130 km/u voorstel, zijn daarvoor geschikt. Ik heb ook aangegeven dat harder rijden tot hogere risico's leidt. Om de verkeersveiligheid op de verschillende trajecten nog verder te verbeteren, heb ik aangegeven kritische ontwerpelementen te willen aanpakken. Ik lees de motie zo dat ik eerst die kritische ontwerpelementen moet aanpakken op de trajecten die op het kaartje staan dat ik vorige week woensdag heb uitgedeeld en daarna op die trajecten de 130 km/u kan uitrollen. De Kamer kan er gewoon inzicht in krijgen op het moment dat wij die verbeteringen hebben gedaan. Ik vind dat de uitrol en de aanpak van de kritische ontwerpelementen tegelijkertijd kunnen. Dat heb ik ook meermalen betoogd. Daarom ontraad ik de motie.

De heer De Rouwe (CDA):

In het debat heeft de minister met name opgeworpen dat zij wilde voorkomen dat er een lappendeken zou ontstaan en ook dat het haar keuze was. Hoewel het nu niet genoemd is, neem ik aan dat dit argument nog steeds staat. De minister kan er ook voor kiezen om een lappendeken te voorkomen door eerst alle maatregelen te nemen en pas dan in een keer de snelheid daar te verhogen. Is dat een weg waarin zij voordelen zou kunnen zien?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Op het moment dat wij aan de slag gaan, kunnen wij op 40% van de wegen al aan de slag. Daarmee heb je een grote samenhangende massa. Het liefst had ik dat op 60% gedaan. Je weet nooit hoe er wordt gestemd, maar gezien de discussie vrees ik dat het 40% zal zijn. Daarmee heb je in ieder geval een samenhangend pakket. Voor de overige wegen geldt dat, op het moment dat die maatregelen daar zijn genomen, ze een-op-een naar de 130 km/u omgezet kunnen worden. Ik zal de Kamer daarover informeren. Dat lijkt mij verstandiger.

De heer De Rouwe (CDA):

Dank daarvoor. Dat lijkt mij ook heel goed. De minister heeft ook dan de keuze om de wegtrajecten afzonderlijk aan te passen en dan ter plaatse de snelheid te verhogen of ze eerst allemaal aan te passen en dan in een keer de snelheid te verhogen. Ik wil graag weten voor welke variant zij kiest.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik wil ze individueel zo snel mogelijk aanpassen, zeker wanneer het bijvoorbeeld lopende experimenten betreft. Men is daar al gewend aan een snelheidsregime van 130 km/u. Er zijn een paar experimentwegen met die kritische ontwerpelementen. Ik hoop dat voor september 2012, wanneer de proef met de experimenten eindigt en de

start van de uitrol plaatsvindt, gerealiseerd te hebben. Ik moet door RWS laten uitzoeken hoe snel dat kan. Daardoor krijg je geen inconsistentie in de zin dat je eerst 130 km/u mag rijden, dan even een paar maanden 120 km/u en vervolgens weer 130 km/u. Voor de overige wegen hangt het er gewoon van af in welk tempo wij deze verkeersmaatregelen kunnen nemen, ook in samenhang met andere activiteiten die wij moeten verrichten.

De heer Slob (ChristenUnie):

De minister ontraadt de motie, maar je hoeft geen verkeerskunde gestudeerd te hebben om te beseffen dat de motie waarschijnlijk wel een meerderheid zal krijgen. Op de wegen waar nu proeven plaatsvinden en waar het dus niet veilig genoeg is, zal de maximumsnelheid dan toch terug moeten? Dat is toch de uitwerking van deze motie?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer Slob zegt dat het daar niet veilig genoeg is. Dat klopt niet. Onze wegen zijn veilig. Ik heb een pakket verkeersmaatregelen voorgesteld om de risico's van 130 km/u in brede zin te compenseren met maatregelen waar wij nog ambities hebben op het gebied van verkeersveiligheid. Dat hangt dus niet een-op-een samen. Die experimentwegen zijn veilig. Er zijn geen aanwijzingen dat daar ongevallen plaatsvinden die samenhangen met die 130 km/u-discussie. In het debat heb ik gezegd dat het wat mij betreft doorgaat met die 130 km/u-wegen. Ik ontraad om het nu stop te zetten, de wegen aan te passen en vervolgens over een paar maanden weer naar 130 km/u te gaan. Het hangt ervan af of de motie wordt aangenomen en of ik in staat ben om de wegen voor september 2012 te herstellen.

De heer Slob (ChristenUnie):

Wij krijgen nu een schimmige discussie of het wel of niet veilig is. Stukken van de wegen waarop proefgedraaid wordt, zijn heel kritisch. Dat heeft de minister niet voor niets voor ons inzichtelijk gemaakt. Als deze motie wordt aangenomen, heeft dat gevolgen voor deze trajecten. Ik kan het niet anders verstaan dan dat het betekent dat de maximumsnelheid daar wordt teruggedraaid totdat de aanvullende maatregelen zijn genomen. Ik hoor daar graag een bevestiging van, hetzij van de minister, hetzij van de indiener van de motie. Anders hebben wij straks een enorme mist rond wat wij wel of niet precies bedoeld hebben. Dat kunnen wij volgens mij met elkaar voorkomen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ook nu weer zei de heer Slob dat er heel kritische elementen aan die wegen zitten. Dat is niet zo. Het zijn veilige wegen, die goed beoordeeld zijn. Omdat ik weet dat een maximumsnelheidsverhoging naar 130 km/u effecten heeft, probeer ik daar waar wij wensen hebben, de veiligheid nog verder te vergroten. Soms heb je elf meter obstakelvrije zone en moet het volgens de maatstaven dertien meter zijn. Dan moet je er dus twee meter bij doen. Om dat soort dingen gaat het. Ik wil het beeld wegnemen dat er geen experimenten kunnen plaatsvinden omdat het onveilige wegen zouden zijn en het niet terecht zou zijn dat daar 130 km/u wordt gereden.

Ik beseft dat onderdeel van de motie is dat de kritische ontwerpelementen eerst moeten worden aangepakt, voordat er harder gereden mag worden. Daar zit ook een aantal van die experimentwegen bij. Zowel in het alge-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

meen overleg als hier zeg ik dat ik er de voorkeur aan geef om die wegen, gezien het feit dat de veiligheid daar niet expliciet in het geding is, gewoon te laten doorgaan. Anders krijg je dat er nu 130 km/u wordt gereden, dan een aantal maanden 120 km/u en vervolgens weer 130 km/u. Ik hoor daar graag de Kamer over.

De heer Slob (ChristenUnie):

Het lijkt mij van belang dat de indiener van de motie zich duidelijk uitsprekt. De minister kan wel zeggen dat het vervelend is, maar dan had zij misschien even beter moeten nadenken voordat zij de wegen opnam in het experiment. Ik vraag aan de heer De Rouwe als indiener van de motie of het aannemen ervan ook gevolgen heeft voor deze trajecten. Zo ja, dan zal er dus niet tot september 2012 gewoon doorgereden kunnen worden.

De voorzitter:

Ik geef de heer De Rouwe het woord voor een interpretatie van zijn motie.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik heb in alle duidingen gezegd dat mijn fractie niet met de calculator in de hand per wegdeel het hoe en wat gaat aangeven. Wij hebben de motie zodanig geformuleerd dat er sprake is van een algemeen principe. Afhankelijk van de uitslag van de stemmingen vanavond, zal ik de minister vragen om een uitwerking van de motie. Wat betreft het CDA is het glashelder: Wij gaan de snelheid verhogen waar dat kan, maar wel volgens het principe "eerst veilig, dan vlot". Experimenteergebieden zijn daarvan niet uitgesloten. Het principe is gewoon helder. Laten we de stemmingen even afwachten. Ik ben dan ook erg benieuwd naar de reactie van de minister.

De heer De Jong (PVV):

Het is toch zo dat er wat betreft die 130 km/u-wegen nog een experiment plaatsvindt? De minister heeft haar gegevens daarover en haar kijk daarop al naar voren gebracht, maar we zijn nog bezig met een experiment. Het kan toch niet zo zijn dat midden in het experiment, het experiment wordt stopgezet? De minister kan toch gewoon zeggen: zolang het experiment aan de gang is, blijft het gewoon 130 km/u?

De voorzitter:

Ik wijs de collega's erop dat het niet de bedoeling is dat we een geheel nieuwe discussie met elkaar openen. Als het helder is hoe de motie is bedoeld, dan is het verder aan de Kamer om daarover te oordelen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Er is nu inderdaad sprake van de experimentstatus en die duurt totdat we overgaan tot de definitieve uitrol. Het experiment is dus niet gestopt. Ik zal natuurlijk uiteindelijk wel moeten zien en horen wat de meerderheid van de Kamer daarmee wil, maar wat mij betreft worden het dus permanente 130 km/u-wegen.

De heer Verhoeven (D66):

Ik zou de minister willen vragen om tegen de heer De Jong te zeggen dat als je een experiment doet, het heel gek is dat de conclusies op basis van dat experiment al getrokken zijn.

De voorzitter:

Nee, geen onderlinge discussies.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ik heb toch nog een vraag over het experiment. Kan de minister mij uitleggen waarom de uitkomsten ervan niet worden afgewacht en waarom zij al een vervolg op dat experiment heeft aangekondigd? Stel dat uit dat experiment allerlei negatieve bijeffecten naar voren komen. Is het dan denkbaar dat het gewoon niet doorgaat?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het experiment is afgerond qua informatievoorziening. De experimentstatus blijft doorgaan totdat de uitrol plaatsvindt. Het zou vreemd zijn waar in september 2012 het begin van de uitrol is gepland, om in de tussentijd op basis van conclusies uit het experiment, te stoppen totdat de volledige uitrol plaatsvindt. Dit ongeacht of er wel of niet verkeersveiligheids- of luchtkwaliteitsvraagstukken aan de orde zijn. Er zitten ook wegen tussen waar dat allemaal niet aan de hand is. Dan ga je toch niet nadat je conclusies hebt getrokken uit het experiment, die weg in de tussentijd voor een paar maanden naar 120 km/u terugbrengen totdat je de volledige uitrol doet? Dus we handhaven de experimentstatus.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

We hebben een lijst van de minister gekregen aangaande 20% van de wegen waar harder gereden zou mogen worden en waar aanpassingen moeten plaatsvinden voordat dit veilig is in de definitie van de minister en de Kamer. Ik meen dat één zo'n weg in Zeeland is gelegen. Ik weet het nummer niet zo uit mijn hoofd ...

De heer Verhoeven (D66):

De A58!

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

De A58, dank u wel. Die weg staat op het lijstje van wegen van waar nu het experiment plaatsvindt. Dus het is wel raar dat dit gewoon door kan gaan. De gegevens zijn namelijk al duidelijk, zegt de minister. Die weg is op dit moment niet aangepast en het experiment daar zou in de redenering van GroenLinks en zeker die van het CDA dan nu stopgezet moeten worden. Als de moties op dit punt worden aangenomen, zou ik graag zien dat de minister daarop dan nader ingaat. Want het is op deze manier toch een beetje eten van twee walletjes.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ben er nu op ingegaan en ik heb van de heer De Rouwe begrepen dat ik ook naar aanleiding van de stemming over de motie nog een vraag krijg om het uit te schrijven en er op in te gaan. Dus zowel nu als straks zal ik er een reactie op geven. Nogmaals, de 130 km/u-wegen die we gekozen hebben, zijn veilige wegen. Alleen, tegelijkertijd hebben we ambities om een programma uit te rollen om kritische ontwerpelementen weg te nemen om vervolgens de nadelige effecten van de 130 km/u in algemene zin tegen te gaan. Het is dus niet zo dat op deze wegen nooit voor 130 km/u had mogen worden gekozen. Ik probeer hier iedere keer opnieuw weer te geven dat die twee dingen wat mij betreft los staan van elkaar.

Dan kom ik bij de motie-Bashir op stuk nr. 17, waarin de heer Bashir vraagt om af te zien van de verhoging van de snelheid op de ringwegen van Rotterdam, Utrecht en

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Amsterdam. Ik ontraad deze motie. Ik heb al gezegd dat ik met het programma, inclusief de maatregelen voor lucht, aan alle normen voldoe. Ik heb nog niet expliciet besloten tot een snelheidsverhoging op de A20 Rotterdam, omdat het experiment daar nog loopt. Daarom zal ik daarover volgend jaar besluiten. Met maatregelen kan de snelheidsverhoging voor alle andere kilometerzones worden doorgevoerd. Als de Kamer naar aanleiding van de motie-De Rouwe op stuk nr. 15 besluit het zonder maatregelen te doen, dan behoort het nog steeds tot de mogelijkheden op de A10 met een gedeeltelijk regime, op de A12 Voorburg en de A13 Overschie. Ik bevind me dan binnen de spelregels en binnen alle milieumaatregelen. Daarom ontraad ik deze motie.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 18 van de D66-fractie. Daarin vraagt de heer Verhoeven naar aanleiding van het monitoren om snelheidsverhogingen terug te draaien indien de gevolgen ervan voor de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en het geluid zodanig blijken dat compensatie onhaalbaar of te kostbaar is. In het AO heb ik aangegeven dat wij monitoren. Ik zal per situatie bezien wat nodig is en wat kan. "Haalbaar" en "betaalbaar" zijn rekkelijke begrippen. Deze motie is dus moeilijk interpreteerbaar. Consistentie in het snelhedenbeleid is ook belangrijk. Nogmaals, ik zal altijd voldoen aan de wet en aan de normen die wij daarin hanteren. Ik ontraad de motie, omdat de begrippen "onhaalbaar" en "te kostbaar" niet te definiëren zijn.

De voorzitter:

De heer Verhoeven heeft het nog niet begrepen?

De heer **Verhoeven** (D66):

Grappig, voorzitter! De minister ontraadt een motie, maar zegt hierover dat ze wel zo zal handelen. Omdat de twee gekozen begrippen rekbaar of niet te definiëren zijn, ontraad zij mijn motie. Welke begrippen zijn volgens de minister dan wel definieerbaar?

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

Ik heb in het AO gezegd dat ik monitor. Als blijkt dat de gevolgen anders zijn dan ingeschat en de grenzen van milieu, geluid en verkeersveiligheid worden bereikt, zal ik aanpassingen aanbrengen. Dat begrip is voor mij dus wel hanteerbaar. Hiermee is de motie ook overbodig, want in het algemeen overleg heb ik dit al toegezegd.

De heer **Verhoeven** (D66):

De minister vindt de motie dus overbodig, omdat zij belooft om zo te gaan handelen?

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

Ik vind de motie overbodig, maar daarnaast zijn begrippen als "onhaalbaar" en "te kostbaar" subjectief.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het begrip "onhaalbaar" is niet subjectief, maar het begrip "te kostbaar" is inderdaad wel subjectief. Dat is dan echter per wegvak bepaalbaar. Ik zal erover nadenken wat ik met de motie doe, maar voorlopig laat ik haar gewoon overeind. Zij zou in de toekomst namelijk wel eens heel cruciaal kunnen gaan worden!

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

Ik vind altijd dat, als je iets al hebt gezegd, je dit dan niet nog een keer hoeft in te brengen.

Ik kom bij de motie-Van Gent/Slob op stuk nr. 19. Zij verzoeken mij om überhaupt af te zien van mijn voorstellen om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u. Ik kan daar lang of kort over praten ...

De voorzitter:

Kort graag!

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

Ik ontraad deze motie. Dan zou ik immers mijn gehele plan ineens niet meer van belang vinden, maar ik sta daar volledig achter.

Ik kom bij motie op stuk nr. 20. Daarin verzoeken mevrouw Van Gent en de heer Slob om de 80 kilometerzones rondom grote steden in ieder geval te handhaven totdat er geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen meer gemeten worden. Ook daarvan heb ik gezegd dat fijnstofnormen vanaf 2011 gelden en dat wij daaraan voldoen. NOx-normen gelden vanaf 2015. Tot die tijd is er derogatie, maar met uitzondering van de experimentweg A20 worden ze ook nu al gehaald. Ik ontraad deze motie dus, omdat ik niet weet wat hier verder nog over kan worden gezegd. We moeten voldoen aan de milieunormen en -eisen en daar voldoen wij ook aan. Dit betekent dat ik niet met de motie uit de voeten kan, zeker omdat ik op een aantal plekken kwaliteitsmaatregelen moet nemen. Ik moet maar afwachten of de eerste motie wordt aangenomen. Als die wordt aangenomen, kan dat op een aantal trajecten niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik constateer dat op dit moment uit de objectieve cijfers blijkt dat die normen worden overschreden. Als de minister mijn motie ontraadt, is zij er dan voor dat de luchtkwaliteitsnormen rond de steden worden overschreden? Dat mag ik toch niet hopen!

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

Mevrouw Van Gent gebruikt nu metingen en niet berekeningen. We hebben in dit land methodes afgesproken waarmee wij de luchtkwaliteit in kaart brengen. Die methodes hanteren wij altijd en die moeten over de jaren vergelijkbaar zijn. Zij worden ook continu geëvalueerd en aangepast. Als mevrouw Van Gent mij verzoekt om te handhaven totdat er geen overschrijdingen zijn en als zij daarbij spreekt over metingen, hanteert zij dus andere systemen dan de systemen die wij anders hanteren. Ik gedraag mij zoals dat wettelijk is vastgelegd. Die normen gebruik ik en daarom ontraad ik deze motie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Dat had de minister al gezegd, maar mijn vraag was een andere. Die vraag wordt in feite ook in de motie gesteld: gaat de minister overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen toestaan?

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

Er zijn altijd overschrijdingsmomenten mogelijk. Dat staat ook in de wet. Daarin staat hoeveel dagen de luchtkwaliteitsnormen overschreden mogen worden en hoeveel dagen dat niet mag gebeuren. Daar geldt gewoon een vaste norm voor. Dat is een landelijk gehanteerde norm en die hanteren wij allemaal al jaren. Daar houd ik mij gewoon aan.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik weet ook dat de normen een aantal dagen overschreden moeten worden. Zo hebben wij dat met elkaar vastgelegd, maar nu blijkt dat bij een aantal grote steden zelfs die wettelijke overschrijding wordt overschreden. Dat gaat de minister toch niet goedkeuren? Je kunt de snelheid niet verhogen als je die luchtkwaliteitsnormen nu al overschrijdt. Dat is mijn punt. Als de minister de motie ontraadt, accepteert zij die overschrijding eigenlijk. Dat is toch te gek voor woorden?

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

Zoals ik in het AO al heb aangegeven, gingen de cijfers waar mevrouw Van Gent toen mee kwam, over de periode waarin de derogatie nog gold. Wij verwachten en zien dat het nu gewoon binnen die normen blijft. Ik heb de fractie van D66 in het AO al toegezegd dat wij altijd weer aanpassingen zullen moeten aanbrengen als in de monitoring in de toekomst blijkt dat dit niet zo is. Ik blijf dus gewoon binnen de afgesproken normen. De cijfers waarmee mevrouw Van Gent zwaait, gaan over een derogatieperiode.

Nu kom ik bij de motie op stuk nr. 21 van mevrouw Van Gent, de heer Slob en de heer Verhoeven. Daarin wordt gevraagd om een milieueffectrapportage te maken. Ik heb in het algemeen overleg al aangegeven dat ik daar niet voor ben. Ik ontraad de motie. Ik verwijs naar het RVV, een AMvB die algemene regels bevat inzake verkeer. Voor de regelgeving, of de wijziging daarvan, geldt geen MER-plicht. Desalniettemin heb ik uit het oogpunt van goed bestuur onderzocht wat voor het milieu de gevolgen zijn van de invoering van de hogere maximumsnelheid. Er is onderzoek gedaan naar de effecten op luchtkwaliteit, geluid en natuur. Dat zijn doorgaans de belangrijkste parameters van de MER. In de toelichting op het ontwerpbesluit tot wijziging van de RVV ben ik daarop ingegaan. Uit de onderzoeken blijkt dat er milieuruimte bestaat voor het invoeren van de 130 km/u, eventueel voor een deel van de dag, al dan niet na het treffen van lokale maatregelen. Wij hebben ons milieuonderzoek dus zelf gedaan. Wat mij betreft is een extra MER overbodig. Ik ontraad dus deze motie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Het punt is dat hier nog wel discussie over is. Ik wilde juist af van het principe van de slager die zijn eigen vlees keurt. Als de minister dit allemaal zo zeker weet, waar is zij dan bang voor? Als zij het zo zeker wist, zou zij een milieueffectrapportage gewoon met vertrouwen tegemoet zien.

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

Volgens mij keurt de Kamer mijn vlees en ik niet mijn eigen vlees. Ik moet namelijk laten zien dat wat ik besluit, voldoet aan NSL-programma's en bijvoorbeeld SWUNG, of aan de afspraken in het kader van de verkeersveiligheid. U kunt dat allemaal volledig nagaan en dan zien dat ik blijf binnen de afspraken die wij hebben gemaakt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Daar is twijfel over; niet alleen bij de GroenLinks-fractie, maar bij meer fracties en ook bij vele partijen buiten de Kamer. Mijn vraag blijft dus staan: als de minister zo zeker van haar zaak is, waar is zij dan bang voor? Zij zou een MER met vertrouwen tegemoet kunnen zien. Waarom wil zij dat niet?

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

Ik ben nergens bang voor. Iedereen die twijfelt, mag dit van mij nagaan en onderzoeken. Als het niet blijkt te kloppen, zal ik de eerste zijn om dat toe te geven. Ik vind echter – en dat vindt men kabinetsbreed – dat je geen onderzoek moet doen om onderzoek te doen. Wij hebben zelf onderzoek gedaan naar de milieugevolgen. Je hoeft helemaal geen MER te doen om deze regelgeving aan te passen. Dit zou een soort extra onderzoek zijn, dat verder ook geen effect zou hebben.

Ik kom bij de achtste motie, die van de heer Slob, op stuk nr. 22. Net zoals de vijfde motie geeft deze aan dat de verhoging eigenlijk niet moet worden doorgevoerd. Ik kan daar lang of kort over zijn, maar ik ontraad deze motie. Ik heb overigens al eerder gezegd dat ik het hele pakket aan maatregelen om het aantal doden en ernstig gewonden terug te brengen, juist heb ingevoerd vanwege die 130 km/u. Nu worden deze in één keer opgepakt voor 120 km/u, iets van: doet u die 130 km/u niet, maar wel het pakket. Echter: andersom, als we die 130 km/u niet zouden gaan invoeren, was dat pakket er nooit gekomen. Ik ontraad dus ook deze motie.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik hoorde u zuchten vanwege mijn interruptie, maar dat doe ik ook, als het over dit onderwerp gaat.

De **voorzitter**:

U start opnieuw een politieke discussie.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Er is dus geld om de verkeersveiligheid verder te versterken, wat zelfs kan leiden tot een reductie van het aantal doden en gewonden. Er wordt echter de politieke keuze gemaakt om een maatregel in te voeren die juist tot een verslechtering op dit gebied zal gaan leiden. In dat geval hebben we wel even een moment met elkaar. Ik vind het teleurstellend dat deze motie zo gemakkelijk wordt afgedaan. Deze minister neemt best een zware last op haar schouders, evenals al degenen die dit steunen.

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

Het is precies andersom: er is een politieke keuze om 130 km/u in te voeren, dat heeft negatieve consequenties en daarom maak ik geld vrij voor een pakket van verkeersmaatregelen, dat veel meer doden en gewonden bespaart dan het extra risico van de 130 km/u oplevert. Daarmee laat ik zien dat ik mijn verantwoordelijkheid neem en ervoor zorg dat het Nederlandse weggennet in algemene zin veiliger wordt.

De allerlaatste motie van de heer Slob, vraagt mij om me in Europa in te zetten voor een uitbreiding van het meetprogramma voor auto's, en om niet alleen te gaan berekenen, maar ook te gaan meten. Ik ontraad de motie, en wel om de volgende twee redenen. De eerste is dat TNO inmiddels een nieuwe emissiefactor 130 heeft ontworpen en dat daarmee een nieuw meetprogramma beschikbaar is. De tweede reden is dat het landelijk meetnet voor luchtkwaliteit met luchtmodellen wordt gevalideerd. Meetresultaten zijn altijd afhankelijk van het weer. Daarom gebruiken wij in de modellen niet de metingen, maar de berekeningen als leidraad. Er wordt wel gemeten, maar dat is dan om te zien of het nog klopt en of het niet bijgesteld moet worden. Meten is dus niet de leidende methode en daarom ontraad ik de motie.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik bedank de minister voor haar adviezen. Wij zullen vanavond stemmen over de ingediende moties. Ik las nu een korte schorsing in tot 13.00 uur. Ik raad u aan om die schorsing te beschouwen als de lunchpauze.

De vergadering wordt van 12.36 uur tot 13.00 uur geschorst.

Voorzitter: Verbeet

De voorzitter:

Op de tafel van de Griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.