

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 21-23
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/102672

Datum 12 september 2011
Betreft Beantwoording schriftelijke vragen met betrekking tot de ontwerp-wijziging van het RVV 1990 in verband met de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 km per uur en tot wijziging van het BABW in verband met enkele redactionele aanpassingen aan bepalingen inzake experimenten met een variabele maximumsnelheid

Geachte voorzitter,

In deze brief beantwoord ik de vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening van 28 juni jl. met betrekking tot het ontwerp-besluit tot wijziging van het RVV 1990 in verband met de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 km per uur en tot wijziging van het BABW in verband met enkele redactionele aanpassingen aan bepalingen inzake experimenten met een variabele maximumsnelheid.

PvdA

Compenserende maatregelen

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

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

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

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

Verkeersveiligheid

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

Uiteraard gaat mijn zorg uit naar de effecten van de snelheidsverhoging op de verkeersveiligheid. Ik houd onverkort vast aan de doelstellingen die in de Nota Mobiliteit zijn geformuleerd met betrekking tot aantallen verkeersslachtoffers in 2020. Die doelstellingen zijn in 2008 aangescherpt. Dat betekent dat er in 2020 niet meer dan 500 verkeersdoden vallen en niet meer dan 10600 ziekenhuisgewonden zijn.

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

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

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

Zoals blijkt uit de verzamelbrief verkeersveiligheid van 11 mei 2011 (kamerstukken II 2010/11, 29 398, nr. 275) is de regering van plan de ondergrens van vervolging bij de maximumsnelheid van 130 km per uur af te schaffen. In het najaar informeren de minister van Veiligheid en Justitie en ik de Tweede Kamer over het op een aantal trajecten strenger handhaven van de hogere maximumsnelheid met trajectcontrole.

Luchtkwaliteit en geluidshinder

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de CO₂-uitstoot van voertuigen hoger is bij een snelheid van 130 km/uur dan bij een snelheid van 120 km/uur. Deze leden vragen hoe deze extra CO₂-uitstoot wordt gecompenseerd. Van de maatregelen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt slechts een beperkt aantal uitgevoerd. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) meldde eerder dat slechts één procent van de maatregelen was uitgevoerd. Deze leden vragen wat de stand van zaken is van de uitvoering hiervan. Welke reductie van fijnstofconcentraties wordt er gerealiseerd met het NSL? Hoeveel extra fijn stof levert de maatregel tot verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur op? De leden van de PvdA-fractie vragen de minister voorts of zij het met hen eens is dat er bij hogere snelheden meer geluidhinder optreedt en dat er meer uitstoot van CO₂ en andere lucht verontreinigende stoffen optreedt doordat onder andere katalysatoren worden uitgeschakeld?

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

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

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

De reden dat er - buiten bovengenoemd knelpunt op de A2 - geen fijn stofknelpunten meer bestaan langs het rijkswegennet is dat het wagenpark steeds schoner wordt door generieke bronmaatregelen als roetfilters en euronormen. Daarnaast is er destijds bij het vaststellen van het NSL uitgegaan van (een robuuste invulling van het programma door) een ruime bandbreedte rondom de grenswaarde voor fijn stof. Doordat berekeningen hebben aangetoond dat thans

overall - met uitzondering van bovengenoemd punt op de A2 - ruim onder de norm wordt gebleven, is het plaatsen van schermen voor het halen van de fijnstofnorm niet langer nodig. Met de jaarlijkse monitoring van het NSL wordt echter wel een vinger aan de pols gehouden. Mocht het beeld onverhoopt bijgesteld moeten worden, dan zullen alsnog maatregelen worden genomen. Dit verwacht ik echter niet omdat de snelwegen momenteel geen probleem meer vormen voor het halen van de fijnstofnorm.

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

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

Congestie

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

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

Moment van invoering

De leden van de PvdA-fractie hebben waargenomen dat er trajecten zijn waarop de minister reeds feitelijk de maximumsnelheid naar 130 kilometer heeft verhoogd. Dit in het kader van een experiment op basis van artikel 60 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. Deze leden gaan er vanuit dat het besluit, dat nu voorligt, gebaseerd is op de inzichten die in dit experiment zijn verkregen met betrekking tot de:

- verkeerskundige effecten;
- de effecten op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit;
- de effecten op de verkeersveiligheid;
- de effecten op de naleving van de maximumsnelheid.

Wil de minister de Kamer informeren over de wijze waarop het onderzoek in het kader van dit experiment heeft plaatsgevonden en over de daardoor verworven kennis en inzichten? Is de minister het met deze leden eens dat de minister voorliggend besluit redelijkerwijs pas kan nemen nadat de inzichten in het kader van het experiment bij haar bekend zijn?

In het najaar informeer ik de Tweede Kamer over de uitkomsten van het experiment en de onderzoeken naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid. Op basis van experiment en onderzoek besluit ik vervolgens op

welke trajecten de snelheid wordt verhoogd en wanneer dit zal gebeuren. Dan pas besluit ik ook op welk moment het besluit tot wijziging van het RVV 1990 in werking kan treden. Het moment van inwerkingtreding wordt dan bij koninklijk besluit geregeld. Op basis van experiment en onderzoek besluit ik eveneens op welke wegen de snelheidsverhoging niet van toepassing zal zijn. Voor die wegen worden een of meerdere verkeersbesluiten voorbereid om de huidige lagere maximumsnelheid te continueren door plaatsing van borden "120". Die verkeersbesluiten zullen op dezelfde datum inwerking moeten treden als de wijziging van het RVV 1990.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/102672

Relatie met de Eerste Kamer

De leden van de fractie van de PvdA zijn van oordeel dat de regering door haar wijze van handelen de suggestie wekt dat zij gebruik gemaakt heeft van een mogelijkheid tot experiment (middels artikel 60 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer) om op deze wijze de facto tot invoering van de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 kilometer over te gaan zonder de daarvoor bedoelde weg, namelijk voorliggende voorhangprocedure, te bewandelen. Wellicht doet zij dit omdat zij op voorhand uitsluit dat vragen en opmerkingen door de Staten-Generaal in het kader van een voorhangprocedure als onbetekenend moeten worden afgedaan? Deze leden zouden graag van de minister op dit punt een reactie vernemen.

Ik neem de voorbereidingen voor de verhoging van de maximumsnelheid zorgvuldig en voortvarend ter hand. Met het in procedure brengen van het voorliggende ontwerp-besluit tref ik daarom een wetgevingstechnische voorbereiding voor aanpassing van de maximumsnelheid, parallel aan het experiment en de inhoudelijke onderzoeken naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid. Het ontwerp-besluit loopt daar inhoudelijk niet op vooruit. De inhoudelijke besluiten - op welke trajecten gaat de maximumsnelheid omhoog en wanneer - neem ik in het najaar. De uitkomsten van het experiment spelen daarbij een centrale rol. In het najaar informeer ik de Tweede Kamer over de uitkomsten van het experiment, de onderzoeken naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid en de besluiten die ik op basis daarvan heb genomen.

SP

De leden van de SP-fractie vragen op grond van welke bepaling in de relevante wet het voornemen van de minister via gedelegeerde regelgeving kan worden geregeld? Met andere woorden: waarom vereist een en ander naar het oordeel van de minister geen wetswijziging?

De wetgever heeft door middel van artikel 13, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 bepaald dat de regering bevoegd is om regels vast te stellen betreffende het gedrag van verkeersdeelnemers. Op basis van deze bevoegdheid is het RVV 1990 tot stand gekomen, een algemene maatregel van bestuur, waarin verkeersregels en verkeersborden worden voorgeschreven. Het bovengenoemde wetsartikel vormt ook de wettelijke grondslag voor de voorgenomen wijziging van artikel 21, onderdeel a, van het RVV 1990.

Verder heeft de wetgever door middel van artikel 186, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 geregeld dat de regering bevoegd is om regels te stellen ten behoeve van experimenten met verkeerstekens. Hoofdstuk VII van het BABW ("Bepalingen inzake experimenten") en de voorgenomen wijziging ervan zijn

gebaseerd op deze bevoegdheid.

GroenLinks

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/102672

Maatschappelijk probleem

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de minister kan toelichten welk maatschappelijk probleem zij wil oplossen met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur?

In mijn brief aan de Tweede Kamer van 11 februari 2011 heb ik aangegeven dat de verhoging van de maximumsnelheid een kortere reistijd oplevert (tot maximaal 8% bij een verhoging van 120 km per uur naar 130 km per uur). De economie vaart hier wel bij. In het najaar reken ik het uiteindelijke scenario voor de landelijke uitrol door in een landelijk verkeersmodel; op basis daarvan kan ik aangeven hoe groot de maatschappelijke baten van de gerealiseerde reistijdwinsten zijn.

Ook wil ik de maximumsnelheid beter laten aansluiten bij het verwachtingspatroon van de automobilist. Veel weggebruikers vragen zich in mijn ogen terecht af waarom de maximumsnelheid 80, 100 of 120 km per uur is, als er weinig verkeer op de weg is. Daarom bezie ik of tijdens rustige uren (bijvoorbeeld in de avond en nacht) en op rustige trajecten de maximumsnelheid omhoog kan.

Effecten

Welke effecten heeft de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 kilometer op de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit, het broeikaseffect, de geluidsbelasting voor omwonenden, de natuur en de filedruk?

In het najaar informeer ik de Tweede Kamer waar ik verwacht de maximumsnelheid verder te kunnen verhogen, permanent of dynamisch, en over de effecten van de voorgenomen snelheidsverhogingen op de doorstroming, de luchtkwaliteit, de geluidproductie, natuur, klimaat en verkeersveiligheid. Bij de besluitvorming betrek ik nadrukkelijk de resultaten van het experiment met een dynamische maximumsnelheid tot 130 km per uur op de acht trajecten.

Kosten en baten

Heeft de minister een kosten-batenanalyse gemaakt van deze maatregel? Zo nee, zal zij een kosten-batenanalyse maken, alvorens zij besluit tot wijziging van artikel 21, onderdeel d, van het RVV 1990?

Kan de minister aangeven hoe hoog de financiële kosten van deze maatregel zullen zijn, zoals kosten ten gevolg van:

- *Verhoging van de verkeersonveiligheid (toename aantal doden, gewonden, ziekenhuisgewonden, kosten door uitval uit het arbeidsproces en vermindering van het maatschappelijk functioneren, schade aan en rond wegen en voertuigen);*
- *Verslechtering van de luchtkwaliteit en gezondheidsschade als gevolg daarvan;*
- *Maatregelen om de verslechtering van de luchtkwaliteit tegen te gaan;*
- *Toename uitstoot broeikasgassen;*
- *Gezondheidsschade ten gevolge van een toename van geluidsoverlast en maatregelen om toename van geluidsoverlast voor omwonenden tegen te gaan;*
- *Schade aan natuur en maatregelen om dit tegen te gaan.*

Voorts vragen de leden van de GroenLinks fractie of de minister kan aangeven hoe groot de financiële voordelen van deze maatregel zullen zijn?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/102672

In het najaar kan ik inzicht geven in de kosten en baten van de snelheidsverhoging. Dan informeer ik de Tweede Kamer waar ik verwacht de maximumsnelheid verder te kunnen verhogen, permanent of dynamisch. Ook informeer ik de Tweede Kamer dan over de effecten van de voorgenomen snelheidsverhogingen op de doorstroming, de luchtkwaliteit, de geluidproductie, natuur, klimaat en verkeersveiligheid. Randvoorwaarde daarbij is dat ik voldoe aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidhinder en de beleidsmatige doelstellingen voor verkeersveiligheid en de uitstoot van broeikasgassen. Mijn ambitie is de maximumsnelheid uiteindelijk overal te verhogen waar dat mogelijk is, of dit nu is naar 130, 120 of 100 km per uur, zonder dat daarbij grote investeringen noodzakelijk zijn in mitigerende maatregelen en/of infrastructurele aanpassingen. Een hogere snelheid leidt tot kortere reistijden voor automobilisten. In het najaar reken ik het uiteindelijke scenario voor de landelijke uitrol door in een landelijk verkeersmodel; op basis daarvan kan ik aangeven hoe groot de maatschappelijke baten van de gerealiseerde reistijdwinsten zijn. Indien op een traject investeringen noodzakelijk zijn, zal ik de afweging maken of ik de kosten daarvan vind opwegen tegen de baten van de snelheidsverhoging.

Rechtsbescherming

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de minister voorts hoe zij de rechtsbescherming van omwonenden heeft gewogen in haar keuze voor een tijdelijk verkeersbesluit, waarbij er geen mogelijkheid is voor beroep van burgers. Dit weegt extra zwaar omdat de periode van dit tijdelijk verkeersbesluit tot twee jaar kan oplopen. Kan de minister garanderen dat het tijdelijke verkeersbesluit na maximaal twee jaar komt te vervallen en niet wordt opgevolgd door een nieuw tijdelijk verkeersbesluit?

Het BABW bevat inderdaad sinds 2008 een uitzondering op het recht om beroep in te stellen, omdat het hierbij gaat om tijdelijke verkeersbesluiten ten behoeve van een experiment van beperkte duur. Het voorstel hiertoe is toentertijd aan de beide kamers voorgelegd in het kader van de voorhangprocedure. Noch de Eerste Kamer, noch de Tweede Kamer heeft van die gelegenheid gebruik gemaakt om hierover een vraag te stellen of een opmerking te maken.

De duur van het huidige experiment zal ik zoveel mogelijk beperken door snel een besluit te nemen over de landelijke uitrol.

Voor een wegvak kan slechts eenmaal een experimentverkeersbesluit worden genomen. Dit volgt uit artikel 60a, derde lid, van het BABW. Dit geeft de garantie dat op een wegvak het ene tijdelijke experimentverkeersbesluit niet wordt opgevolgd door een ander experimentverkeersbesluit.

Luchtkwaliteit en geluidshinder

De minister schrijft dat zij in het najaar van 2011 zal besluiten op welke wegvakken de maximumsnelheid van 130 kilometer per uur ingevoerd zal worden. Zij zal dit niet doen voordat zij het onderzoek naar de verhoging van de maximumsnelheid voor emissies naar de lucht heeft afgerond. Acht zij het mogelijk in deze korte periode tot najaar 2011 steekhoudende conclusies te kunnen trekken over de effecten op de luchtkwaliteit, terwijl zij eerder zelf heeft

aangegeven daar minimaal een jaar voor nodig te hebben? Vindt zij ook niet dat het beter is om te wachten met de keuze voor wegvakken waar de maximumsnelheid omhoog gaat, totdat de onderzoeken met betrekking tot de experimenten zijn afgerond?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/102672

De minister schrijft dat zij de wettelijke normen voor geluidhinder, luchtkwaliteit en de beleidsdoelen ten aanzien van broeikasgassen zal respecteren, zo constateren de leden van de fractie van GroenLinks. Zal de minister rekening houden met het feit dat een snelheidsverhoging 's nachts tot de zwaarste geluidsoverlast leidt voor omwonenden? Hoe zal de minister dit meewegen? Heeft de minister in het najaar voldoende onderzoek gedaan naar de effecten op de geluidshinder om conclusies te kunnen trekken ten aanzien van de wegvakken waar zij de verhoging van de maximumsnelheid kan doorvoeren zonder dat wettelijke normen overschreden worden en de nachtrust van omwonenden wordt verstoord?

Zoals ook in antwoord op de vragen van de PvdA-fractie aangegeven, tref ik met het in procedure brengen van het voorliggende ontwerpbesluit "slechts" een wetgevingstechnische voorbereiding voor aanpassing van de maximumsnelheid, parallel aan het experiment en de inhoudelijke onderzoeken naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid. Het ontwerp-besluit loopt daar inhoudelijk niet op vooruit. De inhoudelijke besluiten - op welke trajecten gaat de maximumsnelheid omhoog en wanneer - neem ik pas in het najaar. De uitkomsten van het experiment spelen daarbij een centrale rol.

Het experiment heeft een looptijd van zes maanden tot maximaal twee jaar. Ik heb in het Algemeen Overleg met de Tweede Kamer van 9 maart jl. aangegeven het experiment zo kort mogelijk te willen laten duren en na een half jaar met de resultaten te zullen komen. Het experiment omvat acht trajecten van in totaal meer dan 300 kilometer autosnelweg (gerekend in één richting), met verschillende vormgeving van het experiment en uiteenlopende wegkenmerken. In het najaar bedraagt de duur van de meetperiode voor de verschillende trajecten tussen de vier en de acht maanden. Alles bijeengenomen levert dit voldoende meet- en onderzoeksgegevens op voor een zorgvuldige beoordeling van de effecten van de snelheidsverhoging.

Zowel onder de huidige Wet geluidhinder als onder SWUNG wordt bij geluidberekeningen de Europees geharmoniseerde dosismaat L_{den} gehanteerd. Deze geluidmaat betreft het gemiddelde over een jaar, waarbij de avondperiode en de nachtperiode zwaarder meewegen dan de dagperiode. Bij de berekeningen voor de geluidproductie weegt het verkeer dat 's nachts rijdt derhalve extra zwaar mee.

Beleidsdoelen broeikasgassen

Op welke wijze zal de minister de beleidsdoelen ten aanzien van broeikasgassen respecteren? Moeten deze leden dit zo lezen dat de minister een toename van de uitstoot van broeikasgassen ten gevolge van de verhoging van maximumsnelheid onacceptabel acht en geen verhoging naar 130 km/uur zal toestaan op wegvakken waar dit leidt tot verhoging van de uitstoot van broeikasgassen? Zo nee, wat bedoelt de minister dan met deze zinsnede en hoe zal zij het beleid ten aanzien van broeikasgassen respecteren?

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

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/102672

ChristenUnie

Probleemanalyse en kosten-batenanalyse

De leden van de fractie van de ChristenUnie constateren dat in het voorgenomen besluit een uitgewerkte analyse ontbreekt van de vraag welk probleem de minister nu precies beoogt op te lossen met het verhogen van de maximumsnelheid tot 130 km/uur. Dat geldt evenzeer voor de logische vervolgvraag waarom een verhoging van tien kilometer de oplossing dan naderbij brengt. Daarenboven ontbreekt een integrale kosten-batenanalyse van het voorgenomen besluit, waarin ook de maatschappelijke impact en de ecologische gevolgen betrokken zijn. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de minister of zij de constatering van deze leden deelt. Zo nee, kan de minister dit dan beargumenteren?

Ik verwijs korthedshalve naar het antwoord op de vragen over kosten en baten van de zijde van de GroenLinks-fractie.

Resultaten experimenten

Deze leden constateren dat de Minister in afwachting is van de resultaten van een aantal experimenten met de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/uur. Niet beargumenteerd wordt waarom bij het ontbreken van de bevindingen van deze experimenten toch reeds een ontwerpbesluit voorligt. Dit roept de vraag op wat de relatie is tussen deze experimenten en het ontwerpbesluit. Voorts vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of de minister ook de psychologische effecten meeweegt van een systeem van differentiële snelheden op de Nederlandse snelwegen: op sommige wegen 130 km/uur, op andere 120 km/uur.

Met het in procedure brengen van het voorliggende ontwerpbesluit, tref ik "slechts" een wetgevingstechnische voorbereiding voor aanpassing van de maximumsnelheid. De inhoudelijke besluiten - op welke trajecten gaat de maximumsnelheid omhoog en wanneer - neem ik pas in het najaar. De uitkomsten van het experiment spelen daarbij een centrale rol.

Ik onderken dat met de 130 km per uur een nieuwe maximumsnelheid wordt toegevoegd aan het "snelhedenhuis". Ten behoeve van de verkeersveiligheid en de handhaafbaarheid van de maximumsnelheid is het van belang dat te allen tijde duidelijk is welke maximumsnelheid geldt op een traject. In het kader van het experiment op acht trajecten wordt dan ook gekeken naar de begrijpelijkheid van de aanduiding de (dynamische) maximumsnelheden via signalering en/of blikken borden. Bij de invoering van hogere maximumsnelheden streef ik daarnaast naar zo lang mogelijke, aangesloten trajecten waarop 130 km per uur kan worden gereden, mede om voor de weggebruiker zo duidelijk mogelijk te maken waar de maximumsnelheid 130 km per uur is en waar niet.

Ervaringen in andere landen

Tot slot stellen de leden van de fractie van de ChristenUnie de vraag aan de minister of zij bekend is met eventuele buitenlandse ervaringen met verhoging van de maximumsnelheid en zo ja, of deze in het ontwerpbesluit zijn verwerkt. Kan de minister een nadere toelichting geven ten aanzien van dit punt?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/102672

Een recente en redelijk vergelijkbare ervaring met de verhoging van de maximumsnelheid is opgedaan in Denemarken. Daar is de maximumsnelheid in april 2004 op de helft van het snelwegennetwerk verhoogd van 110 km per uur naar 130 km per uur. De Denen hebben de effecten van de snelheidsverhoging, met name de effecten op de verkeersveiligheid, uitgebreid onderzocht. Mijn ambtenaren zijn in overleg met hun Deense collega's om van de ervaringen in Denemarken te leren. De Deense ervaringen zal ik gebruiken bij het vormgeven van de plannen voor de landelijke snelheidsverhoging, die ik in het najaar aan de Tweede Kamer zal sturen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen