

Vergaderjaar 2011–2012

32 646

Maximumsnelheden hoofdwegennet

Nr. 24

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 20 december 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de brief van 28 november 2011 inzake de Landelijke uitrol snelheidsverhoging (Kamerstuk 32 646, nr. 13).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 19 december 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

¹ Samenstelling:

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

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

PvdA

1

Geeft een verhoging van de maximum snelheid meer geluidsoverlast op alle trajecten?

Bij een hogere maximumsnelheid is de geluidproductie eveneens hoger. Het experiment met een snelheidsverhoging naar 130 km/h op 8 trajecten heeft uitgewezen dat een snelheidsverhoging van 120 naar 130 km/h een toename van de geluidproductie van 0,2–0,4 dB betekent. Een verhoging van 100 naar 130 km/h betekent een toename van 0,6–0,8 dB en een verhoging van 80 naar 100 km/h betekent een toename van 0,5–1,0 dB.

2

Zijn er trajecten waar dit tot overschrijding van de in SWUNG vastgelegde geluidsplafonds leidt? Zo ja waar? Kunt u dit op een kaart aan te geven?

In mijn brief van 28 november jl. heb ik aangegeven dat door de snelheidsverhoging de werkruimte onder de plafonds eerder gevuld wordt dan wanneer het alleen om autonome groei zou gaan. Dit betekent dat eerder geïnvesteerd moet worden om maatregelen te nemen die ertoe leiden dat voor een periode van 15 jaar weer binnen het plafond gebleven wordt. Bij deze eerdere investeringen als gevolg van autonome ontwikkelingen en snelheidsverhoging gaat het in deze kabinetsperiode om een bedrag van € 42–57 mln. Deze investeringen waren al voor latere jaren becijferd, maar hoeven in die latere jaren niet meer gedaan te worden om tot en met 2030 binnen de geluidproductieplafonds van de wet SWUNG te blijven.

Naar mijn verwachting zal er eerder geïnvesteerd moeten worden in geluidreducerende maatregelen op trajecten waar de toename van de geluidproductie door de snelheidsverhogingen het grootst is. Het betreft hier indicatief:

A1 Nieuwe Meer–Muiderberg;
A2 Holendrecht–Maarsse;
A2 Oudenrijn–Everdingen;
A4 Burgerveen–Leiden;
A4 Prins Clausplein–Delft Noord;
A10 West
A12 Voorburg
A12 Oudenrijn–Lunetten
A12 Lunetten–Maarsbergen
A27 Lunetten–Everdingen
A35 Enschede.

Op basis van de jaarlijkse SWUNG-rapportages monitor ik wanneer en waar in geluidreducerende maatregelen geïnvesteerd moet worden. Dit betekent niet dat ze per direct het geluidsplafond raken, maar dat wij verwachten dat dit wel voor het einde van de kabinetsperiode zal gebeuren (2015).

3

Wordt de zogenaamde werkruimte versneld ingevuld door deze verhoging van de maximale snelheid? En zo ja, komen dan tot 2020 versneld de plafonds in zicht? Zo ja, wanneer?

Zie antwoord op vraag 2 van de PvdA.

4

Klopt het dat op het door u uitgereikte kaartje kritische veiligheid ook wegdelen staan waar nu al experimenteel 130 km/hur is toegestaan?

Ja. Op delen van deze trajecten neem ik dan ook maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Hiervoor heb ik in totaal € 45 Mln. gereserveerd. Daarnaast rol ik de pakketten Meer Veilig 2 en Meer Veilig 3 uit in de komende jaren. Daarmee wordt de veiligheid van het hoofdwegennet in generieke zin verbeterd.

Bij de selectie van de trajecten van het experimenten heb ik getracht een doorsnede te maken die de kwaliteit van het wegennet weerspiegelt (aantal stroken, verkeerssamenstelling), zodat een goed beeld ontstaat van de verwachte effecten. Verder heb ik niet alleen gekeken naar het aspect verkeersveiligheid, maar ook naar de verwachte effecten op milieu en natuur, om op voorhand vast te stellen dat aan deze randvoorwaarden uit het Regeerakkoord kan worden voldaan.

5

De middelen die worden voorgesteld in te zetten voor 130 km/hur zouden anders elders worden ingezet voor verkeersveiligheids- en schone luchtmaatregelen. Kunt u precies aangeven welke maatregelen nu niet of later worden uitgevoerd? Hoeveel doden en gewonden zouden er voorkomen worden als de oorspronkelijke maatregelen zouden worden toegepast in plaats van extra maatregelen aan rijkswegen ten behoeve van 130km/hur?

De middelen die ik nu extra inzet voor verkeersveiligheid gaan niet ten koste van andere maatregelen voor verkeersveiligheid. De effecten van de verkeersveiligheidsmaatregelen zijn naar verwachting ook hetzelfde als anders. De investering voor verkeersveiligheid leidt hoe dan ook tot een vermindering van het aantal verkeersdoden en -gewonden (7–11 doden en 47–78 gewonden).

Voor maatregelen voor luchtkwaliteit zet ik de middelen in die beschikbaar zijn in het kader van het NSL. Dit betekent niet dat noodzakelijke NSL-maatregelen niet of later worden uitgevoerd, wel worden in mijn voorstel NSL-maatregelen genomen die anders niet nodig zouden zijn.

6

Is in de modellen meegenomen dat de invoering van Euro VI minder snel zal verlopen nu de verkoop van nieuwe vrachtwagens en de invoering daarvan op de weg zoveel langzamer verloopt dan vóór de crisis?

Bij de doorrekening van de effecten van de landelijke uitrol van de snelheidsverhoging naar 130 km/h is het hoogste economische groeiscenario (GE-scenario) gebruikt. Het effect van de landelijke uitrol op luchtkwaliteit is in vergelijking met andere economische groeiscenario's bij dit scenario het grootst. Indien de economische groei minder hoog is dan waarin het gehanteerde scenario van uit gegaan wordt, is het effect van de landelijke uitrol op luchtkwaliteit ook minder.

PVV

1

Kunt u aangeven waarom u wel voornemens bent om te investeren in de luchtkwaliteit op het traject A20 Kleinpolderplein – Rotterdam Centrum, maar u niet bereid om de 80 kilometerzone aldaar op korte termijn op te lossen?

In aanvulling op de experimenten met een dynamische snelheidsverhoging naar 100 km/h op de 80 km zones van de A12 Voorburg en de A20 Rotterdam heb ik voor alle 80 km zones ook onderzoek gedaan naar de mogelijkheid de maximumsnelheid permanent naar 100 km/h te verhogen. Hieruit blijkt dat met deze maximumsnelheid (inclusief maatregelen voor luchtkwaliteit) op alle 80 km zones nu reeds voldaan

wordt aan de normen voor luchtkwaliteit, behoudens de A20 Rotterdam. Daarom heb ik besloten voor wat betreft de A20 Rotterdam de resultaten van het experiment af te wachten en op alle andere 80 km zones de maximumsnelheid permanent naar 100 km/h te verhogen.

Bij het AO op 14 december jl. over mijn brief van 28 november jl. heeft de heer De Rouwe mij voorts gevraagd op welke trajecten geen snelheidsverhoging mogelijk is, indien in het kader daarvan niet geïnvesteerd wordt in extra maatregelen voor luchtkwaliteit. Daarop heb ik geantwoord dat in het geval uw Kamer extra investeringen niet wenst, een snelheidsverhoging onder meer op de 80 km zone A20 Rotterdam niet mogelijk is.

2

Kunt u aangeven waarom het ene rechte stuk snelweg onveilig zou zijn dan het andere gelijkwaardige rechte stuk snelweg?

Verschillen in ongevalrisico's van verschillende snelwegen vallen samen met verschillen in de weginrichting (zoals aantal stroken; aantal afritten, dimensionering) en verkeerssamenstelling (drukke, weefbewegingen, hoeveelheid vrachtverkeer). In de deelrapportage «Kritische Ontwerpelementen en Verkeerssamenstelling» zijn risicocijfers en de aanwezigheid van kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstellingen geïnventariseerd.

3

Klopt het dat de beoordeling van de verkeersveiligheid van wegvakken deels is gebaseerd op ongevalcijfers uit het verleden?

In welke mate de verkeersveiligheid als gevolg van de invoering van 130 km/h wordt beïnvloed kan het best worden onderzocht met behulp van de formule van Nilsson. Dit heb ik u tijdens de eerste termijn van het debat toegelicht. Om vervolgens te beoordelen welke wegvakken dan het meest risico op ongevallen kennen, is de beste indicator het ongevalrisico dat over een periode van enkele jaren op een wegvak is gemeten. In het onderzoek is daarnaast op trajectniveau gekeken of het wegontwerp verder verbeterd kan worden.

4

Klopt het dat filevorming als een risico voor de verkeersveiligheid wordt beschouwd?

De SWOV concludeert in het rapport «The relationship between road safety and congestion on motorways» (2010) dat de onderzoeksgegevens over de relatie tussen files in het algemeen en ongevalrisico niet consistent zijn. Sommige onderzoeken geven aan dat er bij files meer, maar minder ernstige ongevallen plaatsvinden.

5

Klopt het dat een groter verschil in snelheden tussen automobilisten onderling automatisch gepaard gaat met meer risico?

Ja. Grotere snelheidsverschillen in het verkeer hangen samen met een hoger ongevalrisico.

6

Klopt het dat voor vrijwel geen van de trajecten, die nog onderzocht worden in verband met de effecten op natuur, investeringen nodig zijn voor luchtkwaliteit en veiligheid om de snelheidsverhoging naar 130 km/h in te voeren?

Zoals ik mijn brief van 28 november 2011 (TK 2011–2012, 32 646, nr 13) heb aangegeven moet ik nog voor 19% van de trajecten de effecten op de natuur nader onderzoeken. Ook deze specifieke vraag zal ik daarbij meenemen.

CDA

1

Hoe hoog zijn de kosten voor investeringen ter verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van de invoering van 130km/hur?

Deze investering bedraagt in mijn voorstel voor de landelijke snelheidsverhoging € 35 mln.

2

Wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit als de snelheid rond steden wordt verhoogd van 80 naar 100 km/hur?

Met een permanente snelheidsverhoging naar 100 km/h wordt (met maatregelen voor luchtkwaliteit) op alle 80 km zones nu reeds voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit, waar dat voor wat betreft stikstof in 2015 vereist is. Bij de A20 Rotterdam wordt per eind 2013/begin 2014, dus ook voor de vereiste datum van 2015, aan de norm voor NO₂ voldaan.

3

Hoe is de verhouding tussen snelheidsverhoging en PAS (programma-tische aanpak stikstof)?

In mijn brief van 13 december jl. over stikstofdepositie en wegverkeer heb ik aangegeven dat tussen 2012 en 2018 de stikstofdepositie door verkeer als gevolg van maatregelen die opgenomen zijn in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit landelijk gemiddeld af met ca. 30% afneemt. Door de uitvoering van het MIRT en de landelijke uitrol van de snelheidsverhoging naar 130 km/h neemt in diezelfde periode de depositie landelijk toe met ruim 4% (ca. 3,5% door de 130 km/h en ca. 0,6% door het MIRT). De stikstofdepositie door verkeer neemt hierdoor landelijk uiteindelijk met 26% af. Lokaal kunnen variaties optreden.

4

Welke gevolgen heeft doorvoering van de snelheidsverhoging op de PAS-kaarten?

De mogelijke effecten van snelheidsverhoging zijn meegenomen in de analyse van ontwikkelingsruimte en ontwikkelingsbehoefte. In de rekenmodellen van de PAS is rekening gehouden met de voornemens ten aanzien van de 130 km/h. Zowel de 60% als de nog te onderzoeken 19% maken deel uit van de PAS-kaarten. Daarmee maakt deze integraal onderdeel uit van de PAS-aanpak en de PAS-kaarten en zal invoering geen effect hebben op de huidige PAS-kaarten.

5

Klopt het dat ontwikkelruimte van PAS gebruikt wordt om de snelheidsverhoging mogelijk te maken?

Ja, maar allereerst is er door de sector verkeer 30% ruimte gecreëerd om vervolgens 4% beslag op te nemen. De resterende 26% komt ten goede van de natuur en mogelijk aan de ontwikkelingsruimte van andere sectoren. Zie verder CDA vraag 3.

6

Welke maatregelen moet u nemen om de verkeersveiligheid op de aangegeven trajecten te verhogen?

De Nederlandse snelwegen behoren tot de veiligste van Europa. In bijgaand kaartje ziet u de RPS score voor de wegen. Invoering van de 130 km/h leidt ertoe dat slechts 8,7 km wijzigt van RPS score 4 naar RPS score 3. Alle wegen voldoen daarmee aan de met uw Kamer afgesproken norm van EURAP 3. De invoering van de 130 km/h verandert daar niets aan. Om echter zoveel mogelijk te doen aan verkeersveiligheid heb ik mij voorgenomen op trajecten met een complexer wegontwerp verdere maatregelen te nemen. Een overzicht van de typen maatregelen is te vinden in bijlage C van het RWS hoofdrapport bij mijn brief van 28 november 2011 (TK 2011–2012, 32 646, nr. 13). Op vrijwel alle wegen waar de snelheid wordt verhoogd worden lichte maatregelen getroffen, zoals het aanpassen van belijning en bebording. Op de wegen die op het kaartje zijn aangegeven worden daarnaast aanpassingen aan de infrastructuur zelf gemaakt, zoals het verlengen van in/uitvoegstroken en weefvakken, het plaatsen van geleiderail of het verwijderen van obstakels.¹

7

Kunt u het verschil tussen de PAS-brief en de 130 km/hur luchtkwaliteitskaart verklaren?

Tussen de brief van de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie aan de Tweede Kamer van 15 december jl. en figuur 5.1a op p. 28 van het hoofdrapport van Rijkswaterstaat zie ik geen verschil.

8

Hoe beoordeelt u de uitspraak van de Raad van State over Parkstad Limburg met betrekking tot het schoner worden van auto's?

Ik heb kennis genomen van deze uitspraak en voorzie op dit moment geen gevolgen voor de huidige selectie van de 130 km trajecten.

9

Hoeveel kiloton stikstof heeft de snelheidsverhoging tot gevolg?

De depositie neemt in alle stikstofgevoelige gebieden samen toe met 0,003 kton per jaar, van de ruim 1 Kton aan totale emissie. Lokaal kan het beeld echter sterk verschillen. Met name Natura2000 gebieden die direct naast trace's liggen kunnen relatief zwaar belast worden. Daarom doe ik nu nog eerst onderzoeken bij die tracés (19%, de «gele» lijnen op de versnellingskaart).

10

Kunt u aangeven of er gevallen zijn waarin de snelheidsverhoging naar 130 km/hur generiek past, maar lokaal belemmerend werkt qua depositie? Zo ja, welke maatregelen zijn dan nodig en op welke wijze worden deze maatregelen bekostigd?

De snelheidsverhoging zal alleen dan beperkend kunnen werken als er een tekort aan ontwikkelingsruimte is. In de nog te onderzoeken tracés (19%, de gele lijnen op de versnellingskaart) zijn er delen waar een tekort aan ontwikkelingsruimte wordt voorzien. Het onderzoek dat ik heb aangekondigd moet inzicht geven in de omvang van het probleem en de maatregelen die nodig zijn.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

D66

1

Kunt u aangeven hoe u invulling gaat geven aan de aangenomen motie Van Veldhoven/Van Tongeren (33 000 XII-32)?

Deze motie vraagt om mogelijkheden voor maatwerk voor luchtkwaliteitsmaatregelen in steden, zo nodig ook tijdelijke aanpassingen van maximumsnelheden. De motie sluit aan bij de gevolgde werkwijze in het NSL. Voorafgaand aan het NSL is ten behoeve van de provinciale en gemeentelijke overheden een pakket met vele mogelijke maatregelen gepresenteerd met een inschatting van de effecten. Er is ook begeleiding geweest in de vorm van bijeenkomsten en op verzoek ook voor individuele gemeenten. In april dit jaar is er opnieuw in gezamenlijk overleg met de partners een overzicht opgesteld van extra maatregelen die genomen kunnen worden. Overheden maken vervolgens zelf keuzes. Via het NSL overleg is er regelmatig contact tussen de Rijksoverheid en de steden. Dit jaar zijn 4e tranche middelen beschikbaar gekomen die de komende jaren aan de overheden zullen worden uitgekeerd voor lokale luchtkwaliteitsmaatregelen. Er zijn daarmee voldoende middelen beschikbaar voor de uitvoering van het maatregelenpakket dat in het NSL is opgenomen. Verder is de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in overleg met de steden om te bezien hoe zij kunnen aansluiten bij de nieuwe rijksmaatregel om de aanschaf van de schoonste taxi's en bestelbussen te stimuleren.

In de motie wordt als voorbeeld van maatwerk genoemd gemeenten de mogelijkheid te geven om te vragen om een tijdelijke aanpassing van de maximum snelheid op rijkswegen. Incidentele piekconcentraties fijn stof zijn echter niet op te lossen met een tijdelijke snelheidsverlaging, omdat zij voornamelijk het gevolg zijn van de totale uitstoot in Nederland (en buurlanden) en kunnen sterk worden beïnvloed door het weer. De wegbijdrage hierin is beperkt. Dit blijkt uit onderzoek op de A58 bij Tilburg om door middel van snelheidsverlagingen het aantal overschrijdingsdagen voor fijn stof terug te brengen. Gebleken is dat de maatregel vrijwel geen effect heeft op het terugdringen van het aantal overschrijdingsdagen. Ook Belgisch onderzoek uit 2009 laat dit zien.

2

Kunt u aangeven, voor de trajecten waarvoor maatregelen nodig zijn voor luchtkwaliteit en verkeersveiligheid, wanneer deze maatregelen zullen zijn genomen?

De luchtkwaliteitsmaatregelen worden conform de afspraken uit het NSL uiterlijk 1 januari 2015 uitgevoerd. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu streeft er evenwel naar deze maatregelen eerder uitgevoerd te hebben. Rijkswaterstaat werkt momenteel de maatregelen uit, waarna ze uitgevoerd zullen worden.

3

Is het voornemen om de maximumsnelheid te verhogen in het kader van de stikstofderogatie ook voorgelegd aan de Europese Commissie?

Nee. De Europese Commissie heeft derogatie verleend voor het halen van de norm voor stikstofdioxide tot 1 januari 2015. In 2016 moet Nederland via de rapportage aan Brussel laten zien dat de norm is gehaald.

4

Waarom wordt de snelheidsverhoging voor 80 km-zones al doorgevoerd terwijl de resultaten van het experiment op de A20 nog niet bekend zijn en in een eerdere brief is aangegeven dat hierop zou worden gewacht?

Ik wacht ook op het experiment op de A20.
Zie voorts het antwoord op vraag 1 van de PVV.

5

Hebben op de pilot trajecten ook luchtkwaliteitsmetingen plaatsgevonden? Kwamen deze overeen met de berekeningen?

Er zijn geen aanvullende luchtkwaliteitsmetingen uitgevoerd bovenop de reguliere metingen die worden verricht in het kader van de validatie van het NSL. Metingen zijn gevoelig voor de weersgesteldheid. Daarnaast kan alleen na verloop van een aantal jaren de invloed van de weergesteld op de metingen bepaald worden. Het experiment met een (dynamische) snelheidsverhoging naar 130 km/h duurde een half jaar. Daarom zouden aan luchtkwaliteitsmetingen bij dit experiment geen conclusies verbonden kunnen worden. Via het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit worden de luchtmodellen die voor het NSL worden gebruikt periodiek aan de hand van metingen gevalideerd.

6

Kunt u aangeven op welke trajecten eerder investeringen moeten worden gedaan in het kader van Wet geluidsproductieplafonds (SWUNG)?

Zie antwoord op vraag 2 van de PvdA.

7

In hoeverre overlappen de locaties van de genoemde kritisch ontwerpelementen zoals genoemd in bijlage C van het onderzoek naar de invoering van de 130 km/h met de trajecten op de kaartbeelden die bij het AO zijn uitgereikt?

Bijlage C van de eindrapportage bij mijn brief van 28 november 2011 (TK 2011–2012, 32 646, nr. 13) beschrijft het maatregelenpakket aanpak kritische ontwerpelementen. Dit pakket omvat twee categorieën maatregelen. In de eerste plaats lichte maatregelen (bebording, belijning, filewaarschuwingssystemen, reflectoren), die (waar nodig) uitgerold worden op alle trajecten waarop de snelheid wordt verhoogd (ca. € 2,5 mln). Daarnaast is er een categorie meer ingrijpende maatregelen (verlengen in/uitvoegers, vergroten obstakelvrije zones, plaatsen geleiderail). Deze maatregelen worden uitgerold op locaties waar een relatief hoog ongevalrisico samenvalt (> 0,03 ernstige ongevallen per miljoen voertuigkilometers) met een hoog aandeel kritische ontwerpelementen, waarbij ook een weging voor hoge verkeersintensiteiten is toegepast. Hiermee ontstaat een kosteneffectief maatregelenpakket (ca. € 42,5 mln.). De locaties waarop deze maatregelen worden getroffen bevinden zich op de trajecten die zijn weergegeven op het uitgereikte kaartje. Op een aantal andere locaties waren in de periode tot 2015 overigens al vergelijkbare aanpassingen ingepland. Deze zijn daarom niet in het pakket Aanpak Kritische Ontwerp Elementen (AKOE) opgenomen en niet op de kaart weergegeven.

GroenLinks

1

Herinnert u zich de waarschuwingen uit de laatste monitoring van het NSL, waaruit bleek dat niet alleen nog diverse knelpunten met NO₂ langs drukke snelwegen overbleven, maar dat die knelpunten op sommige

plekken zelfs groter waren geworden en hoe rijmt u dat met de veel rooskleurigere prognoses uit het onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h?

Zoals de staatssecretaris in zijn aanbiedingsbrief van 24 november 2010 aan de Kamer bij de NSL-monitoringsrapportage 2010 heeft aangegeven, ligt het werkelijk aantal extra overschrijdingslocaties langs het rijkswegennet aanzienlijk lager dan in de rapportage is aangegeven. In de rapportage was door het RIVM nog geen rekening gehouden met de laatste inzichten ten aanzien van het volledig gebruik van het toepasbaarheidbeginsel (locaties waar wettelijk niet hoeft te worden getoetst aan luchtkwaliteit, omdat op deze locaties geen blootstelling aan de orde is, bijvoorbeeld bij het Westelijk Havengebied in Amsterdam bij de A10). Voor de resterende knelpunten zijn in het NSL reeds locatiespecifieke maatregelen (schermen) opgenomen.

2

Hoe beoordeelt u de constatering in de laatste monitoring van het NSL dat de nu in de prognoses berekende concentraties op veel locaties net onder de grenswaarde liggen, dat in die situatie het aantal overschrijdingen snel toeneemt bij een tegenvaller in een van de gemaakte aannamen en dat dat in combinatie met een grote en deels onbekende onzekerheid in de rekenresultaten een risico vormt voor het behalen van de doelstelling van het NSL? Vindt u het in het licht van die waarschuwing verantwoord toch de maximum snelheid op 60% van de wegen te verhogen?

Berekeningen laten zien dat er voldoende ruimte is om op veel wegen snelheden te verhogen zonder de norm te overschrijden. Zie ook de achterliggende onderzoeksrapporten. Dankzij de jaarlijkse monitoring kan ik er voor zorgen dat bij het ontstaan van (dreigende) knelpunten maatregelen worden getroffen.

3

Hoe verklaart u de enorme discrepantie in de voorspelde effecten van snelheidsverhoging op luchtkwaliteit tussen de gegevens uit haar rapport Eindrapportage evaluatie 80-km zones, 2008 en de gegevens uit het Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h?

Er is geen discrepantie. Door bronbeleid worden de auto's steeds schoner. Dit zorgt ervoor dat bij gelijkblijvend procentueel effect de absolute verschillen in concentraties met en zonder 80km-maatregel afnemen. Daarnaast nemen de relatieve verschillen tussen 100 km/h en 80 km/h ook af doordat de nieuwere motoren over een breder gebied schoner zijn. Zie ook het antwoord op vraag 36d van de ChristenUnie.

4

Hoe verhouden de gegevens uit tabel 1 (bladzijde 20) van de laatste monitoring NSL, waarin wordt voorzien dat langs tenminste 63 kilometer snelweg in Nederland de normen voor NO₂ in 2015 worden overschreden (zonder snelheidsverhogingen), zich tot de kaart met plekken waar schermen zouden moeten komen, die u tijdens het AO aan de Kamer ter beschikking stelde? Zit er overlap tussen deze wegdelen?

Voor de eerste subvraag verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 1 van Groen Links. Voor de tweede subvraag heb ik in mijn brief van 28 november jl. aangegeven dat van de € 35 mln die ik de komende jaren in schermen voor luchtkwaliteit investeer, € 10 mln reeds geprogrammeerd was in het NSL.

5

Hoe verklaart u dat in genoemde tabel nog overschrijdingen werden verwacht in de provincies Limburg, Brabant en Gelderland, terwijl zelfs met een verhoging van de maximum snelheid, en dus de uitstoot deze knelpunten op haar kaartje zijn verdwenen?

Zie antwoord op vraag 1 van Groen Links.

6

Wat is uw antwoord op het verwijt van onder meer de gemeente Rotterdam dat u te vroeg conclusies trekt uit de experimenten en die conclusies derhalve weinig betrouwbaar zijn?

In een brief van wethouder Baljeu van de gemeente Rotterdam van 12 december jl. vraagt de wethouder mij op basis waarvan ik besloten heb op de 80 km zone van de A13 Overschie de maximumsnelheid naar 100 km/h te verhogen. Momenteel werk ik aan de beantwoording van deze brief en die van Amsterdam en Utrecht. Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar het antwoord op vraag 4 van D66.

7

Hoe rijmt u uw plannen om de snelheden te verhogen met de motie Van Veldhoven / Van Tongeren, waarin juist gevraagd wordt om met gemeenten in overleg te treden over (variabele) maximum snelheden? Hoe gaat u invulling geven aan die motie?

Zie antwoord op vraag 1 van de fractie van D66.

8

Hoe verklaart u dat de GGD Amsterdam, die werken met in Nederland algemeen aanvaarde standaarden, aanmerkelijk hogere waarden NO₂ meet dan mag worden verwacht op basis van de modelberekeningen?

Het RIVM gebruikt metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit om haar rekenmodellen te valideren. De meetgegevens van de GGD Amsterdam worden hier ook bij betrokken. Lokale meetgegevens kunnen echter altijd afwijken van de berekeningsresultaten, vooral ook omdat meetgegevens beïnvloed worden door meteorologische omstandigheden. In modellen wordt gebruik gemaakt van langjarig gemiddelde, bijvoorbeeld van atmosferische – en weergegevens.

9

Kunt u bevestigen dat in de modelberekeningen geen rekening is gehouden met het mogelijke effect dat automobilisten na enige tijd gemiddeld harder gaan rijden dan de waarden die na enige maanden gemeten zijn, met alle gevolgen op uitstoot en veiligheid van dien?

Uit het experiment met een snelheidsverhoging naar 130 km/h op 8 trajecten blijkt dat de gemiddeld gereden snelheid bij een snelheidsverhoging van 120 km/h naar 130 km/h met 3 km/h toeneemt. Dit blijkt uit metingen die zowel aan het begin als aan het einde van het experiment gedaan zijn. De Wereldgezondheidsorganisatie concludeert op basis van verschillende onderzoeken dat een verandering van de maximumsnelheid met 10 km/h zonder maatregelen doorgaans resulteert in een verhoging van de gemiddeld gereden snelheid met 2 tot 4 km/h.

10

Kunt u bevestigen dat in de modelberekeningen geen rekening is gehouden met het feit dat er grotere snelheidsverschillen op de weg

ontstaan, waardoor er veel meer wordt opgetrokken en afgeremd, wat weer een extra effect heeft op de luchtkwaliteit?

Bij de vaststelling van de nieuwe emissiefactor bij 130 km/h door TNO is rekening gehouden met het geconstateerde rijgedrag van weggebruikers. Hiertoe heeft TNO een representatieve ritcyclus bepaald, onder meer door op de trajecten van het experiment «mee te rijden» met het verkeer.

11

Kunt u de stelling van onder meer de RAI Vereniging weerleggen dat de crisis ertoe leidt dat zowel het personen- als het vrachtwagenpark minder snel vervangen worden door schonere voertuigen, wat een negatieve uitwerking heeft op de luchtkwaliteit, welk verschijnsel niet is meegeerekend in de verkeersmodellen?

Zie het antwoord op vraag 6 van de PvdA.

12

Kunt u niet alleen voor 2015, maar ook voor 2012 en 2013 aangeven hoeveel overschrijdingsdagen van de etmaalnorm van 50 microgram fijn stof u langs de verschillende wegdelen verwacht en niet alleen voor 2015, zulks omdat deze norm nu al bindend is?

In 2011 ligt de fijnstofconcentratie langs alle rijkswegen onder de norm. Met inbegrip van de uitrol van de landelijke snelheidsverhoging naar 130 km/h en de snelheidsverhoging naar 100 km/h op de 80 km zones zal ook tussen nu en 2015 blijvend worden voldaan aan de normen voor fijn stof.

13

Wat is uw reactie op de voorspelling van onder meer het SWOV dat de snelheidsverhoging vermoedelijk leidt tot harmonica-effecten op de snelweg, waarbij verkeersstromen plotseling remmen, wat leidt tot een grotere kans op ongevallen, wat leidt tot meer filevorming, wat weer leidt tot per saldo minder doorstroming, zulks in tegenspraak met uw stelling dat de maatregel de doorstroming bevordert?

Het door de SWOV genoemde harmonica-effect zal vooral optreden bij een vol belaste weg. Op dat moment zullen de rij snelheden in veel gevallen lager liggen dan 130 km/h.

14

Hoe rijmt u uw stelling dat er met fijn stof überhaupt geen problemen meer zouden zijn, terwijl volgens de actuele luchtkwaliteitsmetingen van het RIVM momenteel op de enige twee meetstations langs snelwegen wel degelijk overschrijdingen van de etmaalnorm van 35 dagen gemeten worden (43 op het meetstation bij de A10 West en 36 bij het meetstation bij de A2 Breukelen)?

Dit voorjaar zijn er uitzonderlijk hoge concentraties fijn stof gemeten als gevolg van extreem droog weer in combinatie met oostenwind. De meerjarige tendens is heel duidelijk: concentraties en blootstelling worden minder.

15

Wat is uw reactie op de stelling van gemeenten dat zelfs een relatief kleine stijging van de achtergrondconcentraties fijn stof en stikstof problematische gevolgen kan hebben voor stadsstraten, temeer daar op 60% van de straatmeetstations van het RIVM nu al overschrijdingen blijken van de etmaalnorm voor fijn stof?

Het is juist dat voor het wegnemen van knelpunten in de grote steden extra maatregelen nodig zijn. De knelpunten bevinden zich echter in de binnenstad, en de verkeersemissie op ringwegen heeft daar vrijwel geen invloed meer.

Overigens is de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in overleg met de steden om te bezien hoe zij kunnen aansluiten bij de nieuwe rijksmaatregel om de aanschaf van de schoonste taxi's en bestelbussen te stimuleren (zie ook antwoord op vraag 1 van D66)

ChristenUnie

1

Hoe zuinig rijdt een A-label auto bij 130, bij 120 en bij 100 km/hur?

Er zijn geen aanwijzingen dat een A-label auto anders reageert op een verhoging van de rijnsnelheid dan een andere auto. De (procentuele) toename van het brandstofverbruik die is verondersteld voor het totale wagenpark, mag daarom ook voor A-label auto's worden verondersteld.

2

Welke rijksbijdrage is er tot nu toe direct of indirect gegeven aan A-label auto's door lagere BPM, MRB, bijtelling of een andere vorm? Deelt u de mening dat deze bijdrage als verloren mag worden beschouwd voor elke A-label auto die voortaan als gevolg van de verhoging van de maximum snelheid harder gaat rijden?

Sinds 2006 wordt in de fiscaliteit actief gestimuleerd op de aankoop en het gebruik van zuinige en zeer zuinige auto's. In de zogenoemde autobrief¹ is dit beleid geëvalueerd, mede op basis van een extern onderzoek². Deze stimulering is zeer effectief gebleken en heeft mede daardoor ook een budgettair beslag gekregen dat eerder niet was voorzien. De Staatssecretaris van Financiën is daar in genoemde autobrief uitgebreid op ingegaan. Het is niet mogelijk om dat budgettaire beslag toe te spitsen op de auto's met een A-label zoals de leden van de fractie van de ChristenUnie vragen. Ook bij hogere snelheden veroorzaken auto's met een lager verbruik (A-label) minder emissies dan auto's die minder zuinig zijn.

3

- a. *Hoe groot is het draagvlak voor een hogere maximum snelheid onder de totale Nederlandse bevolking?*
- b. *Deelt u de mening dat een draagvlakmeting onder alleen automobilisten niet representatief is voor de mening van de Nederlandse bevolking? Zo nee, waarom niet?*

a. en b. In een belevingsonderzoek heb ik onderzocht hoe de weggebruiker een verhoging van de maximumsnelheid ervaart. Daarbij is gevraagd naar draagvlak, beleving en ervaring onder weggebruikers van de 130 km/h experimenttrajecten. De belangrijkste bevindingen zijn verwoord in het onderzoeksrapport (zie blz 18 e.v.). Uit het onderzoek blijkt een groot draagvlak onder automobilisten. Draagvlakonderzoek onder de Nederlandse bevolking heb ik niet uitgevoerd.

4

- a. *Kunt u onderbouwen waarom u voor de BOB-campagne de slogan «Elk mensenleven telt mee!» gebruikt terwijl u nu voorstelt de extra doden als gevolg van de verhoging van de maximum snelheid «te compenseren»?*
- b. *Deelt u de mening dat de ene dode niet kan worden gecompenseerd door het voorkomen van een andere dode?*

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1.

² Ecorys, Fiscale stimulering (zeer) zuinige auto's, mei 2011, bijlage bij Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1.

a. en b. Ik werp de suggestie dat ik de ene dode met de andere zou willen compenseren verre van mij. Elk mensenleven telt inderdaad. Zoals ik steeds heb aangegeven blijft mijn ambitie onverkort om de afgesproken doelstellingen voor 2020 te halen. Op het hoofdwegennet ligt de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers daarvoor op koers. De snelheidsverhoging leidt zonder maatregelen tot hogere risico's op (ernstige) ongevallen. Deze risico's kan ik beperken met gerichte maatregelen op een groot aantal 130 trajecten (aanpak kritische ontwerpementen). Daarnaast heb ik in mijn voorstel twee maatregelpakketten (Meer Veilig 2 en 3) opgenomen die de (bots)veiligheid van het hoofdwegennet in algemene zin verder verbeteren. Het totale verwachte effect van de drie pakketten samen is groter dan het verwachte effect van de snelheidsverhoging.

5

Kunt u aangeven hoeveel dodelijke slachtoffers en gewonden het bij benadering zou schelen als u de middelen die u beschikbaar stelt voor de verhoging van de maximum snelheid zou inzetten voor verkeersveiligheidsmaatregelen zonder de maximum snelheid te verhogen?

In het eindrapport staan de effecten van de maatregelpakketten voor verkeersveiligheid. In totaal leiden de maatregelpakketten opgeteld tot een slachtofferreductie in de orde van grootte van 7 tot 11 doden en 47 tot 78 ernstig gewonden per jaar. Ik verwacht dat deze investeringen in de verdere verbetering van de infrastructuur ook zonder snelheidsverhoging een vergelijkbaar effect zouden hebben.

6

- a. *Hoe verhoudt het harder rijden zich met het Europese Actie plan om tussen nu en 2020 het aantal verkeersdoden met 50% te verlagen?*
- b. *Deelt u de mening dat het halen van de doelen uit het Europese Actie plan per saldo duurder wordt ook als u het aantal doden als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid zou compenseren en de kosten voor deze compenserende maatregelen niet meetelt?*
- a. In het kader van het Europese Actieplan zijn de Nederlandse doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid dat er in 2020 maximaal 500 doden en 10 600 ernstig gewonden te betreuren zijn in het verkeer. Voor het hoofdwegennet ligt de ontwikkeling naar het bereiken van deze doelstelling op koers. Met de voorgestelde maatregelpakketten voor de verbetering van de veiligheid van het hoofdwegennet blijft dat het geval.
- b. Ja, ik blijf investeren in maatregelen om de veiligheid op het wegennet te verbeteren.

7

Is onderzocht wat de gevolgen zijn voor de snelheidsdiscipline op andere wegen (lokaal, provinciaal) als gevolg van de boodschap van deze kabinetsmaatregel dat sneller rijden best kan? Zo nee, waarom is dit niet onderzocht?

Volgens de literatuurstudie van de TU Delft naar de relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid blijkt uit andere onderzoeken in andere landen dat bij een limietwijziging bestuurders eerder geneigd zijn op andere (type) wegen ook harder te gaan rijden. Het signaal dat het kabinet afgeeft is op dat punt duidelijk: de snelheidsverhoging geldt alleen voor de autosnelwegen die daarvoor geschikt zijn. De vrijheid om 130 km/h te mogen rijden, gaat ook gepaard met de verantwoordelijkheid om die maximumsnelheid na te leven. De verlaagde ondergrens voor vervolging en de verhoging van boetes voor snelheids-

overtredingen zijn daarvan uitingen. Het onderliggende wegennet en de rijks-N-wegen (100 km/h wegen) zijn om redenen van verkeersveiligheid bij voorbaat uitgesloten van een snelheidsverhoging.

8

- a. *Wat betekent de verhoging van de maximum snelheid voor het aantal ongelukken waarbij vrachtwagens betrokken zijn?*
 - b. *Deelt u de mening dat de snelwegen gevaarlijker worden door de toename in het snelheidsverschil met vrachtwagens waardoor een onrustiger verkeersbeeld ontstaat en een slechtere benutting van het asfalt omdat verkeer continu moet afremmen?*
 - c. *Is onderzocht wat de gevolgen zouden zijn als de maximum snelheid van vrachtauto's wordt verhoogd in plaats van de maximum snelheid van personenauto's? Hoe scoort dit alternatief mbt veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, CO₂ en doorstroming ten opzichte van het voorstel van het kabinet?*
- a. Dit is niet precies aan te geven. De effectschatting op gebied van verkeersveiligheid is gebaseerd op een berekening aan de hand van de formule van Nilsson. Deze formule en de bijbehorende exponenten (Elvik) beschrijven de geconstateerde correlaties tussen eerder waargenomen snelheidsveranderingen en veranderingen in het totaal aantal ongevallen. De formule van Nilsson maakt daarbij geen onderscheid naar ongevallen met vrachtauto's, waardoor geen specifieke schatting mogelijk is.
 - b. In bijlage B van het eindrapport over het experiment zijn de verschillende verkeerskundige effecten, waaronder toegenomen snelheidsverschillen, beschreven. Op basis van deze effecten neemt Rijkswaterstaat een beperkt negatief effect op de verkeersveiligheid waar.
 - c. Neen. Zoals toegezegd in het AO Verkeersveiligheid van 30 september 2011 zal ik u medio volgend jaar berichten over onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten van een eventuele verhoging van de maximumsnelheid van vrachtauto's. Vanzelfsprekend neem ik daarin de verhoging naar 130 km/h mee.

9

- a. *Waarom is er geen MilieuEffectRapportage opgesteld?*
 - b. *Deelt u de mening dat een MER inclusief een advies van de commissie MER van toegevoegde waarde kan zijn bij het beoordelen van uw besluit?*
 - c. *Bent u bereid alsnog een MER op te stellen?*
- a. Het beleidsvoornemen om in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens de maximumsnelheid op autosnelwegen te verhogen heb ik gepaard laten gaan met onderzoek naar de effecten op milieu, natuur en verkeersveiligheid. Ik vind het van belang vooraf te beoordelen of invoering van een verhoogde maximumsnelheid kan met inachtneming van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluid en de beleidsmatige doelstellingen voor verkeersveiligheid en klimaat. Uit deze onderzoeken blijkt dat er milieuruimte bestaat voor het invoeren van 130 km, eventueel voor een deel van de dag, al dan niet door lokaal maatregelen te treffen. Een onderzoek op de milieu effecten is derhalve uitgevoerd.
In het Nederlands recht wordt de m.e.r.-plicht geregeld in de Wet milieubeheer en het daarop gebaseerde Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). De m.e.r.-plicht valt uit een in een m.e.r.-plicht voor plannen en voor besluiten. Het RVV is een AMvB en bevat algemene regels inzake verkeer. Voor regelgeving of wijziging daarvan geldt geen m.e.r.-plicht.

- b. en c. Neen. Uit oogpunt van zorgvuldig bestuur heb ik uitvoerig onderzocht wat de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid zijn op milieu en natuur. Dit zijn doorgaans de belangrijkste parameters van een m.e.r. Uit deze onderzoeken blijkt dat er milieuruimte bestaat voor het invoeren van 130 km, eventueel voor een deel van de dag, al dan niet door lokaal treffen van maatregelen.

10

Waarom wordt er wel gecompenseerd voor geluid, lucht en verkeersveiligheid maar niet voor de extra CO₂ uitstoot?

Voor luchtkwaliteit en verkeersveiligheid geldt dat het voorstel alleen met de in mijn voorstel benoemde maatregelen kan voldoen aan de wettelijke normen en beleidsmatige doelstellingen, zoals benoemd in het regeerakkoord. Voor klimaat geldt dat niet. De verwachting is dat het doel in 2020 (max 105 mton CO₂ als uitstoot) wordt gerealiseerd (verwachting is max 100 mton als CO₂ uitstoot).

11

Wat betekent de verhoging van de maximum snelheid voor het halen van de klimaatdoelen?

In brief «Kabinetsaanpak Klimaatbeleid op weg naar 2020 (Kamerstukken II, 2010/2011, 32 813, nr. 1) is de Kamer geïnformeerd over de klimaatdoelstelling voor 2020. Voor de niet emissiehandelsectoren waar de transportsector onder valt, is de doelstelling voor 2020 104, 6 Mton. De raming is 98,8 Mton waarbij het effect van de invoering van de 130 km/h en het effect van de zogenoemde autobrief nog niet is meegenomen. Uit het onderzoek «Invoering maximum snelheid naar 130 km/h» van Rijkswaterstaat, blijkt dat het effect van de invoering van de 130 km/h circa 0,4 Mton is. Hiermee ligt Nederland nog steeds op koers om de klimaatdoelstelling voor 2020 te halen.

12

Deelt u de mening dat de investeringen in geluidsmaatregelen wel om extra geld gaat omdat toekomstige maatregelen ook sneller genomen zullen moeten worden omdat door de autonome groei van het verkeer het geluidsplafond sneller opnieuw zal worden bereikt?

Door de snelheidsverhoging wordt het geluidproductieplafond sneller opgevuld dan wanneer er alleen sprake zou zijn van autonome verkeersontwikkeling. Daardoor is het sneller nodig om maatregelen te overwegen. Een geluidbeperkende maatregel zal er toe leiden dat de geluidproductie tenminste met 2 dB daalt. Bij een gemiddelde situatie zal het daarna ordegrrootte circa 15 jaar duren voordat het geluidproductieplafond vanwege autonome verkeersgroei zal worden bereikt. Daarnaast zal naar verwachting de komende 20 jaar het verkeer stiller worden. Ik voorzie derhalve voor de periode tot 2030 slechts het naar voren van maatregelen en geen extra investeringen.

13

Deelt u de mening dat normen voor luchtkwaliteit en geluid geen doel zijn maar een middel en dat ook onder deze normen sprake is van gezondheidsschade?

Normen voor luchtkwaliteit en geluidbelasting zijn een middel om de gezondheid van mensen te beschermen. Alleen bij een – niet haalbare – blootstelling aan een nul-concentratie bestaat geen risico op gezondheidsschade. De vastgestelde normen zijn de uitkomst van een politieke afweging van verschillende belangen.

14

Deelt u de mening van de VNG dat er juist extra maatregelen nodig zijn om de luchtkwaliteitsdoelen te halen en dat er dus geen ruimte is binnen de normen? Zo nee, waarom niet?

Zie antwoord op vraag 15 van GroenLinks.

15

- a. *Kunt u de resultaten van de monitor NSL uiterlijk maandag 19 december naar de Kamer sturen?*
- b. *Is in de monitor NSL rekening gehouden met de verhoging van de maximum snelheid op de door u voorgestelde wegen?*
- c. *Zo niet, waarop baseert u dan uw conclusies dat de NSL doelen ondanks de verhoging van de maximum snelheid zullen worden gehaald?*

- a. De staatssecretaris kan pas op 20 december het monitoringsrapport naar de TK sturen omdat het RIVM het dan aan hem aanbiedt.
- b. In de monitoring van 2011 is nog geen rekening gehouden met het snelheden beleid. Bij de NSL-monitoring over 2012 zal in de prognoses rekening worden gehouden met de 130 km/h, aangezien ik voornemens ben in dat jaar de 130 km/h landelijk uit te rollen.
- c. Om toch te kunnen bepalen of 130 km/hur op een bepaald traject mogelijk is, is allereerst gekeken naar de situatie zonder 130 km/hur. Daarvoor is de NSL-monitoringstool gebruikt. Vervolgens is met de nieuwe emissiefactor voor 130 km/hur, ontwikkeld door TNO, gerekend in de rekentool van het NSL. Hiermee wordt antwoord op de vraag gegeven hoeveel de concentraties fijn stof en NO₂ toenemen bij 130 km/hur. Dit wordt opgeteld bij de uitkomsten van de NSL-monitoringstool in de situatie zonder 130 km/hur. Aan de hand hiervan is gekeken of met 130 km/hur voldaan wordt aan de normen voor luchtkwaliteit.

16

- a. *Klopt het dat voor de A12 tussen Lunetten en Oudenrijn binnen SWUNG een saneringsopgave geldt en er dus geen extra geluidsruimte is?*
 - b. *Zijn dergelijke saneringsopgaven meegenomen in de berekeningen?*
 - c. *Wat wordt de ontwerpsnelheid voor de Ring Utrecht en wat betekent dit voor de lopende planstudies?*
 - d. *Kunt u bevestigen dat extra geluids- of luchtkwaliteitsmaatregelen zoals op de Ring Utrecht niet ten koste gaan van de inpassing elders?*
- a. Bij de saneringsopgave wordt uitgegaan van het bij in werking treden van SWUNG geldende geluidproductieplafond (dus inclusief werkruimten van 1,5 dB). Bij het treffen van saneringsmaatregelen zal het geluidproductieplafond rechtevenredig met het effect van de geluidmaatregel worden bijgesteld. De sanering heeft derhalve geen invloed op de omvang van de werkruimte en staat los van invoering van snelheidsmaatregelen.
 - b. Dergelijke saneringsopgaven zijn niet relevant voor het naleven van de geluidproductieplafonds en zijn niet meegenomen in de berekeningen, zie antwoord a.
 - c. Ik neem aan dat de vraag betrekking heeft op de lopende planstudie Ring Utrecht. Uitgangspunt van de studie voor de A27 ten oosten van Utrecht is een ontwerpsnelheid van 100 km/h en 120 km/h. Omdat dit reeds sinds eind 2010 het uitgangspunt is, heeft dit geen gevolgen voor de andere lopende planstudies bij Utrecht (A28 en A27/A1).
 - d. Ja.

17

Bent u bereid voor toekomstige wegprojecten altijd de Kamer te informeren wat de extra kosten zijn als gevolg van de hogere maximum snelheid zodat de Kamer kan beoordelen of zij deze extra investering kan steunen? Zo nee, waarom niet?

Na de aanpassing van het RVV 1990 is 130 km/h de nieuwe norm in Nederland. De betreffende autosnelwegen worden dan voor deze maximumsnelheid ontworpen. Uit het onderzoek heeft Rijkswaterstaat geconcludeerd dat snelwegen die voor 120 km/h zijn ontworpen, geschikt zijn voor een maximumsnelheid van 130 km/h. Dit betekent dat er geen extra investeringen voor aanpassing van het wegontwerp noodzakelijk zijn. Het zou voor lopende en nieuwe projecten een forse onderzoekslast betekenen als ook nog gerekend moet worden voor een situatie met een andere maximumsnelheid dan 130 km/h.

18

Draagt u bij aan de extra kosten die gemeenten moeten maken t.b.v. geluid en luchtkwaliteit als gevolg van de verhoging van de maximum snelheid en compenseert u deze gemeenten voor hun inspanningen die door uw besluit teniet worden gedaan?

De landelijke uitrol van de snelheidsverhoging naar 130 km/h en de snelheidsverhoging op de 80 km zones naar 100 km/h leidt er niet toe dat gemeenten en provincies meer maatregelen moeten treffen. Als er sprake is van nieuwe overschrijdingen langs rijkswegen is het rijk verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen.

19

- a. *In hoeverre kunnen gemeenten Europese boetes krijgen voor het niet halen van de doelen voor luchtkwaliteit?*
- b. *Betaalt u deze boete voor gemeenten als zij de doelen niet halen, maar wel zouden hebben gehaald als u de maximum snelheid niet zou hebben verhoogd? Zo nee, waarom niet?*

a. en b. Aan decentrale overheden, zoals Nederlandse gemeenten, worden geen Europese boetes opgelegd. Een situatie als bedoeld onder vraag 19b is daarmee niet aan de orde.

20

Is er al een akkoord met gemeenten over SWUNG-2 en is hierbij rekening gehouden met de verhoging van de maximum snelheid?

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft in het overleg met uw kamer op 14 december over de AMvB's Geluid aangegeven dat er in nauwe overleg met VNG en IPO wordt gewerkt aan de invulling van SWUNG 2. In een beleidsbrief zal de staatssecretaris u begin 2012 informeren over de hoofdlijnen van SWUNG-2.

21

Wat is uw boodschap voor bewoners en bestuurders van de gemeente Stichtse Vecht langs de A2 die bij de verbreding de toezegging hebben gekregen dat de maximum snelheid 100 km/hur zou blijven?

In het Regeer- en Gedoogakkoord is de verhoging van de maximumsnelheid opgenomen. Daarmee is een nieuwe beleidslijn ingezet ten aanzien van het snelhedenbeleid. Het betreffende deel van de A2 is een schoolvoorbeeld van een weg waarvoor geldt dat de maximumsnelheid niet aansluit bij de beleving van automobilisten, zeker op momenten dat het verkeersbeeld rustig is. Op de A2 tussen Vinkeveen en Maarsse

wordt daarom voorgesteld de snelheid in de avond en nacht van 100 km/h naar 130 km/h te verhogen. Daarbij voldoe ik aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluid, zoals in het Regeerakkoord is vastgelegd.

22

- a. *Waarom is er voor de berekening van de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid voor verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en CO₂ geen gevoeligheidsanalyse gedaan?*
 - b. *Kunt u alsnog aangeven wat de resultaten zouden zijn voor verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en CO₂ indien belangrijke parameters uit de modellen anders zouden zijn?*
 - c. *Kunt u in ieder geval de resultaten gegeven als uiteindelijk (door gewinning bijvoorbeeld) de gemiddelde snelheid niet zou toenemen met 3 km/hur maar met 6 km/hur of 9 km/hur?*
- a. Centraal bij het bepalen van de effecten van de snelheidsverhoging staat de werkelijk gereden snelheid op 130 trajecten, zoals die uit het experiment naar voren is gekomen. Deze werkelijk gereden snelheid is gebruikt bij het bepalen van de verkeerskundige effecten (verkeer aantrekkende werking), de milieueffecten (emissiefactoren) en de effecten op de verkeersveiligheid. De toename van de werkelijk gereden snelheid (+3 km/h waar nu 120km/h geldt) is op alle trajecten van het experiment vrijwel gelijk en stabiel gebleken. De gebleken toename in de werkelijke snelheid valt binnen de verwachte bandbreedte. De Wereldgezondheidsorganisatie concludeert op basis van verschillende onderzoeken dat een verandering van de snelheidslimiet met 10 km/h zonder maatregelen doorgaans resulteert in een verhoging van de gemiddelde snelheid met 2 tot 4 km/h.
 - b. Een gevoeligheidsanalyse is niet uitgevoerd omdat bij de berekeningen van de effecten op milieu en verkeersveiligheid het hoogste economische groeiscenario gehanteerd is. Daarmee ben ik uitgegaan van een «worst case» benadering voor het bepalen van de effecten op milieu en verkeersveiligheid.
 - c. Neen, die gegevens zijn niet beschikbaar. En lijken ook niet logisch gezien de WHO onderzoeksresultaten. De komende jaren zal ik de effecten van de snelheidsverhoging op milieu (NSL, SWUNG, PAS) en verkeersveiligheid monitoren. Indien nodig zal ik (aanvullende) maatregelen treffen om aan de wettelijke normen te voldoen.

23

- a. *Klopt het dat u bij de bepaling van de effecten bent uitgegaan van de meest gunstige cijfers?*
 - b. *Kunt u voor verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, doorstroming, reistijd en CO₂ aangeven wat de meest gunstige en minst gunstige resultaten waren in de uitgevoerde onderzoeken?*
- a. Zie antwoord op vraag 22b van de ChristenUnie.
 - b. De beschikbare cijfers zijn samengevat in het eindrapport bij de brief van 28 november jl. Ik heb de berekeningen uitgevoerd op basis van een toename van de gemiddelde werkelijk gereden snelheid van + 3 km/h op wegen waar de snelheid van 120 naar 130 km/h gaat (+ 11 km/h op wegen waar de snelheid van 100 naar 130 km/h gaat, + 20 op wegen waar de snelheid van 80 naar 100 km/h gaat) en het hoogste economische groeiscenario (GE scenario).

24

Is het trekken van conclusies over zo'n korte periode op de 8 proeftrajecten statistisch wel verantwoord met betrekking tot het aspect verkeersveiligheid? Kunt u dat onderbouwen?

Het aantal ongevallen dat plaatsvindt gedurende de periode van het experiment biedt niet voldoende basis om uitspraken over de toekomst te doen. Ik heb een benadering gekozen die wel voorspellende waarde heeft. Die benadering gaat uit van verkeerskundige indicatoren, waarvan werkelijk gereden snelheid belangrijkste is. Die snelheid is toegenomen met 3 km/h, zo blijkt uit het experiment. De snelheidstoename is input voor berekening van verwachte effecten op ernstige verkeersongevallen met de formule van Nilsson, die gebaseerd is op ruim 100 internationale onderzoeken. Daarmee leidt het voorstel voor de snelheidsverhoging zonder maatregelen landelijk tot 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra. De TU Delft concludeert op basis van literatuuronderzoek dat dit de best beschikbare methode is. Ook de SWOV verwijst in haar publicaties naar deze methode.

Aanvullend hierop is ook kwalitatief gekeken naar de ongevallen op trajecten experiment. Daarvoor zijn evaluatiegesprekken gevoerd met politie en weginspecteurs van Rijkswaterstaat. Die hebben op basis van hun «expert judgement» geen bijzondere ontwikkeling in type/aard van de ongevallen geconstateerd. De weginspecteurs hebben ook een registratie bijgehouden van de incidenten en ongevallen op hun wegvakken. Zoals aangegeven moeten deze cijfers met terughoudendheid beschouwd worden. Over een periode van drie jaar is pas het feitelijk waargenomen ongevalrisico per wegvak bij 130 te bepalen. Tot die tijd zal ik de vinger aan de pols blijven houden, zowel kwantitatief als kwalitatief. Hiertoe zal Rijkswaterstaat binnen de kaders van de reguliere ongevallenregistratie (Veilig over Rijkswegen) een «monitorprogramma 130» uitrollen, in samenwerking met politie. In de bijgevoegde aanvullende rapportage van Rijkswaterstaat treft u een overzicht van de conclusies uit experiment en onderzoek naar de effecten op de verkeersveiligheid (zie bijlage).

25

- a. *Kunt u de stelling, dat de extra brandstofkosten als gevolg van de verhoging van de maximum snelheid 20 mln euro per jaar zijn, onderbouwen?*
 - b. *Deelt u de mening dat 0,4 Mton CO₂/jaar overeenkomt met circa 150 tot 200 mln liter/jaar en moet het om deze reden niet 200 mln euro per jaar zijn ipv 20 mln? Zo ja, wat betekent dit voor de berekening van kosten en baten?*
- a. In de KBA worden de welvaartseffecten voor de gebruikers berekend. Deze berekening is gebaseerd op de welvaartstheorie, conform de leidraad OEI. Door het extra brandstofgebruik bij hogere snelheden wordt het autogebruik gemiddeld 1% duurder, wat een negatief effect heeft op de welvaart. Het in de KBA berekende welvaartseffect voor alle gebruikers tesamen bedraagt € 20 mln/jaar
 - b. De genoemde 0,4 Mton CO₂ per jaar is gebaseerd op de verandering in het totale brandstofgebruik op het hoofdwegennet (+ 1%) als gevolg van de snelheidsverhoging. Het totale brandstofgebruik neemt inderdaad toe in een ordegrrootte die overeenkomt met de schatting van de fractie van de ChristenUnie. De waarde van die brandstof (liter x prijs inclusief BTW en accijns) is inderdaad veel hoger dan het getal dat in de KBA is opgenomen. Dit komt omdat in de KBA een andere economisch grootheid wordt berekend, namelijk de invloed van dat extra brandstofgebruik op de maatschappelijke welvaart. Deze berekening, conform de OEI richtlijnen, leidt jaarlijks tot negatieve baten van ca. € 20 mln.

26

Wat leveren de extra brandstofkosten voor automobilisten als gevolg van de verhoging van de maximum snelheid op aan extra accijns voor de Staat?

Ongeveer 40–46 miljoen euro per jaar. Deze bedragen zijn exclusief BTW.

27

Wat zijn de gevolgen voor het OV-gebruik omdat de auto aantrekkelijker wordt? Wat zijn de kosten (of: gemiste baten) hiervan voor het OV?

Er is geen specifiek onderzoek gedaan naar de eventuele overstap vanuit het OV naar de auto en de effecten op de kosten en baten voor het OV wanneer de auto aantrekkelijker wordt. Wel is bekend uit studies die onder meer zijn gedaan voor PHS dat de substitutie-effecten tussen auto en OV zeer beperkt zijn in het geval de kwaliteit van het OV verbetert. Op de langere afstanden kan de trein qua reistijd de concurrentie met de auto aan. Bovendien hangt de vervoerskeuze van reiziger af van een complex aan factoren. Daarom verwacht ik geen noemenswaardig effect van reizigers die overstappen van het OV naar de auto als de reistijd voor de automobilist met een paar minuten verbetert.

28

- a. *Bent u bereid net zo snel en ambitieus de baanvaksnelheid op het spoor te verhogen, als dat u nu doet voor autoverkeer? Zo nee, waarom niet?*
- b. *Kunt u een kaart van het Nederlandse spoorwegnet sturen met de baanvaksnelheden en een kaart met de huidige snelheidsbeperkingen?*
- c. *Kunt u daarnaast een kaart naar de Kamer sturen waarop u aangeeft hoe u nog deze kabinetsperiode op tenminste 60% van het spoor de maximum snelheid gaat verhogen met minimaal 10 km/hur? Zo nee, waarom niet?*
- d. *Heeft u al eens een draagvlakmeting gedaan onder treinreizigers of zij een hogere snelheid willen? Wat waren daarvan de resultaten en bent u bereid daarnaar te handelen?*

- a. Bij de behandeling van de begroting op 23 november 2011 heb ik uw Kamer toegezegd om in 2012 met een plan van aanpak te komen waarmee de mogelijkheden worden verkend voor snelheidsverhoging op een aantal spoortrajecten.
- b. In bijlage 17 van de netverklaring van ProRail is aangegeven met welke snelheden op de verschillende spoortrajecten kan worden gereden. Dit kaartje treft u aan de bijlage bij deze brief.¹
- c. Zie het antwoord op vraag 28b. Op het kaartje met de toegestane snelheden kunt u overigens zien dat de snelheid op veel baanvakken al hoger ligt dan de maximale snelheden voor de weg. Zo ligt de maximale snelheid op het merendeel van de IC-trajecten op 140 km/hur.
- d. Uit onderzoek blijkt dat de reiziger hecht aan betrouwbaarheid, deur tot deur reistijd en gemak. Specifiek onderzoek naar hogere snelheid is voor zover ik weet niet uitgevoerd.

29

- a. *Waarom bent u voor 2015 uitgegaan dat euro 6 het gemiddelde is terwijl euro 6 pas vanaf 2015 geldt? Deelt u de mening dat in 2015 euro 6 helemaal niet het gemiddelde is omdat hiervoor eerst veel auto's die tenminste aan euro 6 voldoen moeten instromen?*
- b. *Deelt u tevens de mening dat verhoging van 80 naar 100 om deze reden pas kan als de vuile diesels zonder roetfilter van de weg zijn en het gros van de auto's euro 6 is? Zo nee, kunt u dit onderbouwen?*
- a. Dit is geen juiste veronderstelling. In de monitoring wordt gewerkt met een jaargangenmodel: per jaar wordt de ingroei van nieuwe voertuigen naar Euro-klasse weergegeven. Voor 2015 wordt niet

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

verondersteld dat het gemiddelde wagenpark op Euro-6 niveau is, maar wordt wel verondersteld dat het overgrote deel van de nieuwe instroom van personenauto's Euro-6 is.

- b. In de NSL-monitoring worden jaarlijkse vele inputgegevens geactualiseerd, op basis van onderzoeken. Ook de wagenparksamenstelling en dus ook de feitelijke instroom van de nieuwste voertuigen wordt periodiek herzien. Op grond hiervan worden vervolgens ook jaarlijks de prognoses aangepast.
Op alle 80 km zones behoudens de A20 Rotterdam wordt (inclusief maatregelen voor luchtkwaliteit) nu reeds voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit zal voorts de komende jaren nog verbeteren. Daarom heb ik in mijn brief van 28 november jl. aangegeven voornemens te zijn per 1 juli a.s. de maximumsnelheid te verhogen naar 100 km/h.

30

- a. *Waarom is voor fijn stof naar jaargemiddelden gekeken en niet naar het aantal dagen per jaar dat de norm wordt overschreden terwijl dat het officiële criterium is en dit nu al op 60% van de meetstations van het RIVM wordt overschreden?*
- b. *Klopt het dat najaar 2012 overal aan de fijn stofnorm moet worden voldaan (max. 35 dagen overschrijding), ook langs de snelwegen? Gaat u dit doel halen als u de maximum snelheid per 1 september 2012 op veel wegen verhoogd?*
- c. *Kent u de conclusie van de rekenkamers van de G4 dat het bestaande beleid onvoldoende is om in 2015 de normen voor stikstofdioxide (NO₂) te halen?*
- d. *Wat betekent de verhoging van de maximum snelheid voor de kans dat deze doelen worden gehaald?*
- a. Voor fijn stof zijn er twee normen: een jaargemiddelde norm van 40 microgram per dag en de daggemiddelde norm van 50 microgram per dag die maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden. In het NSL wordt de meest stringente van beide normen gehanteerd, de daggemiddelde norm. Deze daggemiddelde norm komt overeen met een jaargemiddelde norm van 32,4 microgram. Voor de metingen van de eerste helft van 2011 geldt dat toen nog de derogatienorm gold. Deze werd voor de strengere daggemiddelde norm niet overschreden.
- b. In de tweede helft van 2011 moet aan de norm worden voldaan (maximaal 35 overschrijdingsdagen). Dat doel wordt gehaald voor rijkswegen. Hiervoor verwijs ik u naar de rapportage bij de aanbiedingsbrief aan de Kamer over 130 km/h.
- c. De rekenkamers hebben deze conclusies gebaseerd op de monitoring van 2010. Toen waren er knelpunten die met het in het NSL opgenomen maatregelenpakket niet volledig werden weggenomen. Intussen zijn er nieuwe maatregelen die in het NSL zullen worden opgenomen. Voorbeelden hiervan zijn het stimuleren van Euro 6 voor bestelauto's en taxi's, milieuzones voor bestelauto's, een nieuwe sloopregeling, intensivering van dynamische verkeersmanagement in Den Haag en in Amsterdam het stimuleren van Euro 6/VI voor zakelijke veelrijders. De monitoring dient er toe te signaleren waar nog knelpunten kunnen ontstaan en daar vervolgens op te reageren met extra maatregelen.
- d. Ook met de landelijke uitrol van de snelheidsverhoging naar 130 km/h en de snelheidsverhoging op de 80 km zones naar 100 km/h wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. Daarmee worden ook de NSL-doelstellingen bereikt.

31

Deelt u de mening dat de fijn stofnormen nu al gelden en niet pas in 2015 en dat u dus niet doelbewust in de tussenliggende jaren de overschrijdingen mag laten toenemen? Zo nee, waarom niet?

Ja. Alleen de stikstofnorm geldt voor 2015. We voldoen overal aan de fijn stof norm, ook met 130 km/h.

32

- a. *Wat zijn de gevolgen van de verhoging van de maximum snelheid voor de roetconcentratie (ultrafijnstof, PM2,5)?*
- b. *Waarom heeft u alleen de gevolgen voor PM10 meegenomen terwijl de gevolgen van ultrafijnstof voor de gezondheid veel belangrijker zijn?*

- a. Op basis van de onderzoeken blijkt dat de verhoging van de snelheid een zeer geringe toename geeft van de uitstoot van fijn stof, PM10, en dus ook PM2,5, ultrafijn stof en roet. Dit staat echter in geen verhouding tot de grote afname van de uitstoot van deze stoffen door het verkeer. Mede dankzij stimuleringsmaatregelen verdwijnen de dieselauto's zonder roetfilter snel uit het wagenpark.
- b. De verbetering van de concentraties PM10 ten gevolge van het verkeer werken direct door op de verbetering van de concentraties ultrafijn stof. Overigens bestaat er geen norm voor ultrafijn stof en kan er dus ook niet aan getoetst worden.

33

- a. *Voor hoeveel euro is elke minuut eerder thuis in de door u gebruikte modellen gewaardeerd?*
- b. *Klopt het dat u daarbij geen onderscheid heeft gemaakt tussen privé minuten en zakelijke minuten en dat er ook geen onderscheid wordt gemaakt tussen privé minuten en de verliesminuten die ontstaan als gevolg van files door extra ongelukken?*

a en b. Bij de kosten baten analyses zijn de volgende tijdwaarderingen gebruikt, gebaseerd op het economische scenario «Global Economy» (waarden 2015 in euro's per voertuiguur c.q. -minuut):

	Per uur	Per minuut
Personenvervoer	€ 13,97	€ 0,23
Goederenvervoer	€ 52,06	€ 0,87

Dit is conform de OEI leidraad. Deze reistijdwaardering is afgeleid van de reistijdwaardering per motief (privé en zakelijk), waarbij op basis van de aandelen van de verschillende motieven het gewogen gemiddelde is bepaald. De reistijdwaardering is op alle reistijdwinsten en verliezen toegepast, inclusief de reistijdverliezen als gevolg van files.

34

Wat is het gevolg van de verhoging van de maximum snelheid voor de economische bereikbaarheid van steden? Wordt deze verbeterd of juist verslechterd?

De effecten op de bereikbaarheid van steden lopen uiteen, afhankelijk van de locatie, de vormgeving van het omliggende netwerk en de mate waarin er daarop sprake is van een snelheidsverhoging (voor een deel van de dag).

Zoals uit het voorstel blijkt, blijft de maximumsnelheid op ringwegen bij grote steden over het algemeen ongewijzigd op 100 km/h. Uitzondering hierop vormen de 80 km zones bij grote steden waarop de maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 100 km/h. Dit leidt (vooral buiten de spitsen) tot een betere bereikbaarheid van betreffende steden. De maximumsnelheid tussen de grote steden binnen de Randstad gaat vooral in de avond en nacht omhoog. De bereikbaarheid van steden buiten de Randstad profiteert in grotere mate van de verhoging van de maximumsnelheid.

35

- a. *Klopt het dat in de kostenberekeningen indirecte kosten zoals waardeverlies van woningen, gemiste levensjaren (geluid, lucht, stress) niet zijn meegenomen maar alleen extra doden/gewonden?*
- b. *Kunt u alsnog deze kosten in beeld brengen en verwerken in de berekening van kosten en baten? Zo nee, waarom niet?*

- a. Bij de berekening van de positieve en negatieve baten is uitgegaan van de effect categorieën die in de OEI richtlijnen worden onderscheiden:

- Reistijd
- Betrouwbaarheid
- Reiskosten
- Verkeersveiligheid (extra verkeersslachtoffers)
- Externe Veiligheid
- Broeikasgassen
- Luchtkwaliteit
- Geluid
- Natuur en Milieu
- Aanvullende Indirecte Effecten

De effecten van luchtmissies op broeikasgassen (CO₂), luchtkwaliteit (NO_x en PM10) en geluidsemissies zijn gekwantificeerd op basis van de geldelijke totaalwaardering van deze effecten conform de OEI richtlijnen.

- b. Voor indirecte kosten zoals waardeverlies van woningen en gemiste levensjaren geldt dat het berekenen ervan een uitgebreide en gedetailleerde analyse en specifieke kennis van de lokale situatie vergt en dat er hiervoor weinig harde cijfers voorhanden zijn.

36

- a. *Kent u het rapport van Goudappel Coffeng uit 2011 waarin de verhoging van de maximum snelheid is doorgerekend?*
- b. *Hoe verklaart u dat in uw berekening de toename van CO₂ slechts 0,33 a 0,39 Mton is terwijl Goudappel komt tot 0,86 Mton en daarbij zelfs alleen heeft gekeken naar verhoging van 120 naar 130 km/hur en niet naar de verhoging van de snelheid op 80 en 100 km wegen?*
- c. *Kent u de «eindrapportage evaluatie 80-km zones» van uw eigen ministerie uit 2008, «Evaluatie 80-km zone Overschie» van TNO uit 2003 en het rapport «Air quality effects of an urban highway speed limit reduction» van Dijkema et al uit 2008?*
- d. *Klopt het dat deze rapporten tot 10 tot zelfs 30x hogere waarden komen voor NO₂ respectievelijk PM10 dan in het samenvattende onderzoek dat u naar de Kamer heeft gestuurd? Kunt u deze enorme verschillen verklaren?*
- e. *Bent u bereid, gezien de enorme verschillen in effecten voor CO₂, PM10 en NO₂ in genoemde rapporten ten opzichte van de cijfers in uw samenvattende onderzoek, de resultaten van uw onderzoek onafhankelijk te laten toetsen? Zo nee, waarom niet?*

- a. De fractie van de ChristenUnie doelt waarschijnlijk op het rapport «Rekenen aan 130 km/h» van 27 oktober 2010.
- b. In het onderzoek van Goudappel is uitgegaan van een verhoging van de maximumsnelheid van 120 naar 130 km/h op alle autosnelwegen. In mijn voorstel gaat de snelheid naar 130 km/h op 60% van het autosnelwegennet, op een deel daarvan alleen in de avond en nacht. Daarnaast zijn mijn berekeningen gebaseerd op de in het experiment waargenomen toename van de gemiddeld werkelijk gereden snelheid (+ 3 km/h).
- c. Ja.
- d. Nee, dat klopt niet. De verschillen tussen deze rapporten zijn aanzienlijk kleiner, en bovendien goed verklaarbaar. In het onderzoek van Dijkema wordt voor de A10 West een afname van PM10-concentratiebijdragen door snelheidsverlaging van 27% gemeten. In het TNO-onderzoek uit 2003 is naar de 80km-zone in Overschie gekeken, en wordt een afname van de PM10-bijdrage van 25–35%, en een afname van de NO_x-emissies van 15–25% vastgesteld.
Voor het Eindrapport evaluatie 80km-zones van mijn eigen ministerie zijn alle 80km-zones geanalyseerd. In algemene zin blijken de fijnstofemissies door de maatregel met ongeveer 10% te dalen, de NO_x-emissies met 20–30%. Deze getallen worden bevestigd door de praktijkonderzoeken van TNO naar voertuigemissies. Op basis van onder andere deze praktijkonderzoeken worden door het RIVM emissiefactoren vastgesteld. Deze emissiefactoren zijn zo goed gevalideerd. Ze laten voor het jaar 2010 voor lichte motorvoertuigen een PM10-emissieverschil van 20% tussen maximum 80 met strikte handhaving en maximum 100 zien; voor NO_x is dit ongeveer 30%. Voor toekomstige jaren worden deze verschillen kleiner omdat de schonere motoren niet alleen minder emitteren, maar dat ook over een breder snelheidsgebied doen.
In de studie naar de verhoging van de maximumsnelheid die ik u 1 december heb gestuurd is met de genoemde wettelijk voorgeschreven emissiefactoren, en met het wettelijk voorgeschreven SRM2-model gerekend. De uitkomsten zijn geheel in lijn met die in het eindrapport evaluatie 80km-zones. Mijn conclusies zijn derhalve gebaseerd op uitgangspunten die zowel wetenschappelijk gevalideerd, als juridisch correct zijn, en in overeenstemming met eerdere breed opgezette evaluaties.
- e. Nee

37

Klopt het dat in Denemarken een jaar na de invoering van 130 km/hur het aantal doden met 38% en het aantal gewonden met 6 à 8% is toegenomen?

Ja. In Denemarken is pas ná de invoering van de 130 km/h de handhaving van de maximumsnelheid geïntensiveerd. In mijn voorstel neem ik tegelijkertijd met de invoering handhavingsmaatregelen.

38

Deelt u de mening dat harder rijden altijd slecht is voor milieu en verkeersveiligheid?

Een hogere snelheid sec leidt tot hogere emissies (lucht, geluid). Met mijn voorstel blijf ik binnen de normen voor lucht en geluid. Een hogere snelheid sec leidt tot een groter risico's op ongevallen en daarom neem ik maatregelen om de veiligheid van de infrastructuur te verbeteren.

39

Deelt u de mening dat bij een hogere maximumsnelheid de doorstroming niet beter is omdat het harmonica effect groter is?

Zie antwoord op vraag 13 van Groen Links.

40

- a. *Hoe hoog worden de schermen voor luchtkwaliteit zoals weergegeven op het kaartje dat is uitgedeeld tijdens het algemeen overleg? Kunt u dit specificeren per wegnummer?*
- b. *Kunt u inzichtelijk maken door middel van een fotomontage wat het effect van deze schermen zal zijn op het uitzicht op de voormalige snelwegpanorama's?*
- c. *Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat door dergelijke schermen het uitzicht op de voormalige snelwegpanorama's wordt verslechterd en dat het verhogen van de maximumsnelheid op (delen van) de A12 en de A2 ten noorden en westen van Utrecht daarom niet wenselijk is?*

- a. De schermen voor luchtkwaliteit krijgen de – gebruikelijke – hoogte:

A2	Vinkeveen–Leidsche Rijn	4 m hoog
A2	Oudenrijn–IJsselstijn	4–6 m hoog
A12	Gouwe–Harmelen:	4–8 m hoog
A12	Oudenrijn–Vechten:	4–6 m hoog
A27	Lunetten–Houten	4 m hoog
A27	Everdingen–Lexmond	4 m hoog

Dit zijn deels reeds geprogrammeerde NSL-schermen die zonder de snelheidsverhoging zouden kunnen vervallen (zie p44 in het hoofdrapport).

En, indien ik na afloop van de evaluatie van de snelheidsmaatregel op de A20 besluit daar de snelheid permanent te verhogen naar 100 km/h moet in plaats van het geplande scherm van 4m hoogte een scherm van 6m hoogte worden geplaatst.

- b. Dat kan ik gezien de korte reactietermijn op dit moment niet inzichtelijk maken.
- c. In de SVIR heb ik aangegeven dat de snelwegpanorama's niet langer mijn beleidsuitgangspunt zijn. In de afweging tussen luchtkwaliteit, snelheid en het uitzicht heeft daarom het laatste aspect geen prioriteit. Overigens zal ik bij de realisatie van de schermen de gebruikelijke zorgvuldigheid in acht nemen.

41

Klopt het dat op de A7 tussen Hoorn en de Afsluitdijk nog geen verkeersveiligheidsmaatregelen zijn genomen terwijl dit wel een kritisch traject is voor verkeersveiligheid en de maximumsnelheid daar inmiddels is verhoogd tot 130 km/hur?

Ja. Op het deel van dit traject tussen Wognum en Den Oever ben ik voornemens maatregelen te nemen om de veiligheid van het wegontwerp te verbeteren. Ik heb Rijkswaterstaat gevraagd deze maatregelen met de hoogste prioriteit ter hand te nemen. Dat geldt ook voor andere trajecten van het experiment op het uitgereikte kaartje.

SP

1

Het lid Bashir (SP) stelde dat de minister maling heeft aan de nachtrust en de gezondheid van omwonenden van de ringwegen? Kunt u hierop reageren? Waarom wilt u op deze ringwegen de maximumsnelheid

verhogen? Hoeveel tijdwinst levert deze snelheidsverhoging de automobilist op?

De 80 km zones zijn in het verleden ingesteld voor de verbetering van de lokale luchtkwaliteit. De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit in Nederland verbeterd. Daarnaast is de stikstof- en fijn stofuitstoot door het wegverkeer de afgelopen jaren afgenomen. Uit de eindrapportage van de evaluatie van de 80 km zones van Rijkswaterstaat uit 2007 is voorts gebleken dat een maximumsnelheid van 80 km/h kan leiden tot een slechtere doorstroming van het verkeer. Uit recent onderzoek van Rijkswaterstaat blijkt dat met inachtneming van de luchtkwaliteitsnormen (en maatregelen voor luchtkwaliteit) de maximumsnelheid op alle 80 km zones naar 100 km/h verhoogd kan worden.

Een snelheidsverhoging op de 80 km zones naar 100 km/h met trajectcontrole leidt ertoe dat het verkeer gemiddeld ca. 20 km/h harder rijdt. Dit leidt bij vrije doorstroming tot een reistijdwinst van ca. 25%. Een snelheidsverhoging naar 100 km/h kan op de 80 km zones daarnaast tot een verbetering van de doorstroming leiden. In dat geval is de reistijdwinst nog groter.

2

Kunt u onderbouwd aangeven of de snelheidsverhoging op de ringwegen de filegevoeligheid toe laat nemen?

Uit een eerder onderzoek van RWS is gebleken dat een maximumsnelheid van 80 km/h kan leiden tot een slechtere doorstroming van het verkeer. Bij de snelheidsverhoging naar 100 km/h op de 80 km zones verwacht ik geen toename van de filegevoeligheid.

3

Kunt u aangeven op welke wegen naar verwachting de toename van 3–7 doden en 17–34 gewonden zal plaatsvinden?

In de modelberekening voor het verkeersveiligheidseffect wordt ervan uitgegaan dat er een risicotoename zal plaatsvinden op alle wegen waar de snelheid wordt verhoogd. De berekende toename per wegvak is gebaseerd op de grootte van de snelheidsverhoging en het aantal ongevallen op dit wegvak in het verleden.

Dit levert de best mogelijke schatting voor het hele wegennet (zie rapport TU Delft), maar als wordt ingezoomd op individuele wegvakken, dan zijn er vanwege de kleine aantallen grote onzekerheidsmarges. Het is niet mogelijk te voorspellen op welke specifieke trajecten daadwerkelijk ongevallen zullen plaatsvinden. Dat is ook de reden waarom ik een algemeen pakket aan verkeersveiligheidsmaatregelen inzet en een specifiek pakket voor wegen met kritische ontwerpelementen.

4

U schrijft aan Kamer dat de gevolgen voor de verkeersveiligheid «voor een groot deel worden gecompenseerd door een gericht pakket van veiligheidsmaatregelen». Wat bedoelt u met een «groot deel»? Welke deel niet? Kunt u dit uitgebreid toelichten?

Dit betreft een onnauwkeurigheid in de eindrapportage die als bijlage is meegezonden met mijn brief van 28 november jl. In die brief heb ik aangegeven dat ik op basis van het experiment en het onderzoek verwacht dat mijn voorstel voor de snelheidsverhoging zonder maatregelen naar verwachting zal leiden tot een effect van orde grootte 3 tot 7 doden en 17 tot 34 ernstig gewonden extra per jaar op het hoofdwegennet. De drie maatregelpakketten Meer Veilig 2, Aanpak Kritische Ontwerpelementen 130 en Meer Veilig 3 leiden naar verwachting

gezamenlijk tot een slachtofferreductie in de ordegrrootte van 7 tot 11 doden en 47 tot 78 ernstig gewonden per jaar op het hoofdwegennet. Het totale verwachte effect van deze pakketten is daarmee groter dan het verwachte effect van de snelheidsverhoging.

5

Kunt u aangeven in hoeverre de schermen voor de luchtkwaliteit de negatieve uitstoot van schadelijke stoffen kunnen reduceren? Wat voor schermen gaat u gebruiken? Kunt u aangeven hoeveel % van de extra uitstoot van schadelijke stoffen door de verhoging van de maximumsnelheid niet door de schermen afgevangen wordt?

De schermen voor luchtkwaliteit reduceren de concentratiebijdragen NO₂ op de toetspunten met 18 tot 67% afhankelijk van de hoogte van het scherm. Dit is vastgelegd in de regeling beoordeling luchtkwaliteit (zie ook het Verantwoordingsdocument Monitoring NSL 2010).

De hoogte van de schermen die ik zal gebruiken varieert per locatie, afhankelijk van de benodigde reductie en het al aanwezig zijn van geluidsschermen (zie het antwoord op vraag 40 van de ChristenUnie). De gebruikte schermen vangen de extra uitstoot door de snelheidsverhoging volledig af, en reduceren nog extra.

6

Kunnen omwonenden ondanks de maatregelen die u neemt toch nog ziek worden door de extra uitstoot van fijn stof?

Op basis van de onderzoeken blijkt dat de verhoging van de snelheid een zeer geringe toename geeft van de uitstoot van fijn stof. Dit staat in geen verhouding tot de grote afname van de uitstoot van deze stoffen door het verkeer (tussen 1990 en 2010 ca. 50%). Mede dankzij stimuleringsmaatregelen verdwijnen de dieselauto's zonder roetfilter snel uit het wagenpark. Zie verder antwoord op vraag 13 van de ChristenUnie.

7

Kunt u uitsluiten dat mensen ziek worden omdat u extra maatregelen wilt nemen?

Zie antwoord op vraag 6 van de SP.

8

Waar worden de in/uitvoegstroken verlengd? Hoeveel kost dit onderdeel van de maatregelen? Is dit ook noodzakelijk als de maximumsnelheid niet verhoogd wordt?

In bijlage C van het eindrapport dat ik uw Kamer bij de brief van 28 november jl. heb doen toekomen, is weergegeven dat ik circa € 13 mln. zal investeren in het verlengen van ruim 100 in/uitvoegstroken. Deze investeringen zullen plaatsvinden op de wegen die zijn weergegeven op het kaartje dat ik in de eerste termijn van het Algemeen Overleg op 14 december jl. heb uitgereikt (zie bijlage bij deze brief). Het verlengen van de in/uitvoegers leidt ook zonder snelheidsverhoging tot een verbetering van de veiligheid op de betreffende trajecten.

9

Hoe wordt de extra controle op de maximumsnelheid vormgegeven? Kunt u dit kwantificeren?

De minister van Veiligheid en Justitie zorgt met ingang van 1 januari 2012 voor een scherpere handhaving van de maximumsnelheid op 130 wegen (lagere ondergrens voor vervolging, dus boete bij 136 km/h in plaats van

139 km/h) en voor hogere boetes op forse snelheidsovertredingen. Bovendien zetten de minister van Veiligheid en Justitie en ik de komende jaren gezamenlijk in op extra handhaving met behulp van trajectcontrolesystemen, onder meer op een aantal 130 wegen. In januari 2012 wordt een trajectcontrolesysteem geplaatst op de A17/A58 tussen Roosendaal en Bergen op Zoom. Medio 2012 wordt de nieuwe trajectcontrole op de A2 tussen Amsterdam en Utrecht operationeel. Voor het einde van deze kabinetsperiode volgen in ieder geval nog twee nieuwe trajectcontroles.

10

Kunt u op de feiten reageren die in het artikel van De Pers genoemd worden? Kloppen deze of niet?

In de eerste termijn van het Algemeen Overleg op 14 december jl. ben ik op de onderstaande punten in de artikelen van De Pers ingegaan. De ongevalrisicocijfers die Dagblad De Pers op 1 december jl. heeft gepubliceerd zijn historische cijfers op de 8 trajecten van het experiment, bij maximumsnelheid 120 km/h, dus geen cijfers bij 130 km/h. De Pers stelt op basis van meldkamergegevens van de politie (verkregen via Wob-verzoek) bovendien dat op het traject van het experiment op de A7 58 ongevallen hebben plaatsgevonden in de periode tussen 3 maart en 18 juli 2011. Dat beeld is niet correct: deze cijfers hebben betrekking op een veel langer deel van de A7, waarbij ook een traject ten zuiden van het experiment is meegerekend. Op het traject van het experiment hebben in die periode volgens meldkamergegevens van de politie 26 ongevallen plaatsgevonden, waarvan 3 met letsel.

De Pers meldde verder op 12 december jl. dat het effect van de 130 km/h buiten beoordeling zou zijn gelaten bij bezien van Road Protection Score (EuroRAP) van de Nederlandse autosnelwegen. Deze conclusie is ten onrechte uit de interne correspondentie uit december 2010 opgemaakt. Ik heb expliciet opdracht gegeven aan Rijkswaterstaat om dit te onderzoeken. Dit onderzoek is uitgevoerd door Mobycon. Zoals in de eerste termijn van het debat toegezegd, heb ik het betreffende rapport bijgevoegd. Op iets minder dan 10 km wegen waar de snelheid van 120 naar 130 km/h gaat, leidt dit tot verlaging van de score van 4 naar 3 sterren. Nergens gaat de score omlaag naar 2 sterren. Ik blijf dus voldoen aan de doelstellingen die ik met uw Kamer heb afgesproken met betrekking tot de EuroRAP scores.

11

Vanaf 2015 moet er voldaan worden aan de strengere PM2,5-norm, welke (financiële) gevolgen heeft dit voor mogelijke extra aanpassingen aan de snelwegen?

Geen. Zie voorts het antwoord op vraag 32a en 32b van de Christen Unie.

12

Welke gevolgen heeft het verhogen van de maximumsnelheid op de ringwegen van Amsterdam, Rotterdam en Utrecht voor de luchtkwaliteit in deze steden de komende tien jaar, waarbij deze cijfers worden vergeleken met de situatie wanneer de snelheidsverhoging op de ring niet wordt doorgevoerd? Graag deze cijfers per uitgesplitst per stad.

Nederland moet voor stikstof per 1 januari 2015 voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zorgt ervoor dat die normen in dat jaar gehaald worden. Mede hierom heb ik bij de onderzoeken naar de snelheidsverhogingen 2015 als uitgangspunt genomen. Voor het antwoord op uw vraag verwijs ik kortheidshalve naar het rapport van Rijkswaterstaat «Verhoging

maximumsnelheid 80 km zones naar 100 km/h. Effecten op luchtkwaliteit» van november 2011.

13

Kunt u nog ingaan op de vragen van het lid Bashir (SP) over de snelheid op het spoor? Zijn er al plannen om de snelheid op spoortrajecten te verhogen? Klopt het dat veel spoortrajecten geschikt zijn voor 160 km/h tot 200 km/h maar er in de praktijk maar snelheden bereikt worden tot 140 km/h? Wanneer gaat u zich hier eens hard voor maken of is de spoorreiziger niet belangrijk voor u?

Zie vraag 28a van de ChristenUnie over mijn toezegging om in 2012 met een plan van aanpak te komen waarmee de mogelijkheden worden verkend om de snelheid op een aantal spoortrajecten te verhogen. De infrastructuur van Amsterdam–Utrecht is geschikt voor snelheden van 160 km/hur, de Hanzelijn vanaf de ingebruikname in december 2012 voor snelheden tot 200 km/hur, Den Haag–Schiphol voor snelheden tot 160 km/hur, de HSL voor snelheden tot 300 km/hur. Tot 2020 investeer ik ca. € 11 mld. om de kwaliteit van het spoor te verbeteren voor de reiziger. Het gaat dan onder meer om verbeteringen die leiden tot hogere betrouwbaarheid, verkorting van de reistijd, hogere frequenties. Maar ook om verbetering van het reisgemak en comfort door investeringen in de OV-knooppunten en reisinformatie. Zoals gezegd, ben ik nu dus bezig met een plan van aanpak waarmee de mogelijkheden worden verkend om de snelheid op enkele spoortrajecten te verhogen.

14

Op welke wijze is de extra uitstoot van CO₂ door de snelheidsverhoging te compenseren, en hoe past deze snelheidsverhoging binnen de doelstellingen om tot CO₂-reductie te komen?

Zie het antwoord op vraag 10 en 11 van de ChristenUnie.

15

De 132 miljoen die wordt uitgetrokken voor compensatie van de negatieve gevolgen van de snelheidsverhoging bestaat voor een groot deel uit niet meer dan een optelsom van maatregelen die de overheid toch zou nemen, welke extra maatregelen worden nu daadwerkelijk genomen om de negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid, milieu, geluid en doorstroming aan te pakken?

Zoals in mijn brief van 28 november jl, aangegeven, investeer ik om de negatieve gevolgen van de snelheidsverhoging te compenseren € 45 mln voor verkeersveiligheid en € 35 mln. voor nieuwe luchtkwaliteitschermen (waarvan € 10 mln. aan schermen die al geprogrammeerd waren maar die zonder de snelheidsverhoging zouden kunnen vervallen). Daarenboven investeer ik € 40 mln extra in Meer Veilig 3 pakket ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Tenslotte doe ik u hierbij, zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg op 14 december jl., de rapportage toekomen van het onderzoek naar het effect van een snelheidsverhoging op de Road Protection Score (RPS) van Nederlandse autosnelwegen¹. Zoals ik mijn antwoord op vraag 10 van de SP en vraag 6 van het CDA al aangegeven heb, blijft deze score op de wegen waar de snelheid van 120 naar 130 km/h gaat minimaal 3 sterren. Ik blijf dus voldoen aan de doelstellingen die ik met uw Kamer heb afgesproken met betrekking tot de EuroRAP scores. Dit onderzoek is uitgevoerd door onderzoeksbureau Mobycon. Bij dit rapport stuur ik u een toelichtende notitie van Rijkswaterstaat.¹

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Op verzoek van de griffie heb ik de twee kaartjes bijgevoegd die ik tijdens de eerste termijn van het Algemeen Overleg aan de commissieleden heb uitgedeeld¹. Op deze kaartjes is weergegeven op welke trajecten de voorgestelde investeringen voor luchtkwaliteit en verkeersveiligheid neerslaan.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.