

Vergaderjaar 2010–2011

32 646

Maximumsnelheden hoofdwegennet

Nr. 4

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 21 maart 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 17 februari 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 februari 2011 over verhoging van de maximumsnelheid (32 646, nr. 1).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Dijkma, Van Gent, De Jong, De Rouwe, Snijder-Hazelhoff en Verhoeven,

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

De **voorzitter**: Ik heet de minister, de ambtelijke ondersteuning, de leden en het publiek van harte welkom. Het onderwerp van dit algemeen overleg is maximumsnelheid autosnelwegen. De heer Slob heeft zich afgemeld. De spreektijd in eerste termijn is vier minuten per fractie met de mogelijkheid van twee interrupties.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): En daar stond de minister dan, tussen winderige witte jacks op een desolaat stuk snelweg, want bij de benzeboer was de minister niet welkom, om de grootste overwinning van de VVD in deze kabinetsperiode te claimen. Op acht snelwegen mogen we, gedeeltelijk alleen in de nacht, heel misschien straks 130 km/u rijden. Omdat het zo ontzettend goed gaat met de kwaliteit van de lucht, mogen we misschien straks ook de 80 kilometerzones, die bedoeld waren ter verbetering van de luchtkwaliteit, snel achter ons laten. Dat is heel logisch. In de toekomst hoopt de minister dat we op een derde van alle snelwegen 130 km/u mogen rijden, maar dat is onzeker, want dat is afhankelijk van de experimenten. Mijn allereerste vraag is waarom dat mooie plan van de VVD, de belofte om overal altijd 130 km/u te mogen rijden, zo snel is losgelaten. Waarom heeft de minister dat nu al verlaten? Dat beoogde zij toch? Mijn andere vraag is waarom de minister er slechts voor kiest om met experimenten aan de gang te gaan in plaats van wat noodzakelijk lijkt, namelijk wijzigen van de wet, want dat is tenslotte toch haar core business.

De regering schrijft dat zij rekening wil houden met milieunormen, geluidsoverlast en verkeersveiligheid. Het is echter opvallend dat de Kamer niet vooraf weet onder welke criteria de minister deze experimenten laat plaatsvinden. Wie weet nu eigenlijk precies wanneer de experimenten geslaagd zijn? Met hoeveel extra geluidsbelasting is de minister nog tevreden, en wanneer accepteert zij het niet meer? Of is de minister misschien samen met de campagneleider van de VVD de enige die bepaalt wanneer de experimenten succesvol zijn? Ik hoor dat graag van de minister.

Ik begrijp dat er 1 mln. beschikbaar zou zijn. Voor dat bedrag kun je nog geen stuk geluidswal kopen, dus heeft de minister berekend wat de kosten zijn van noodzakelijke aanpassingen aan de weg? Laat ik eerlijk zijn: als je 's nachts op de Afsluitdijk in plaats van 120, 130 km/u mag rijden – veel mensen doen dat misschien al wel stiekem – lig ik daar niet van wakker. Ik snap ook nog wel dat dit niet zo bijzonder veel aanpassingen vergt. Maar als de minister dat straks op een derde van alle snelwegen mogelijk wil maken, heeft dat effecten op dichtbevolkte gebieden zoals geluidhinder en uitstoot van schadelijke stoffen. Per jaar hebben zo'n 4 000 à 5 000 mensen in dit land daar ernstig last van. Het lijkt wel alsof die groep er niet meer toe doet.

De minister stelt dat het verschuiven van de snelheid van 120 naar 130 km/u goed is voor de economie. Letterlijk staat in de brief dat de economie hier wel bij vaart. Uit welk onderzoek blijkt dat? Kan de minister dat onderzoek aan de Kamer overleggen?

Ten slotte kom ik op het proces. Vorige week woensdag heeft de minister een algemeen overleg gevoerd over de luchtkwaliteit. Verschillende Kamerleden hebben toen vragen gesteld over het voornemen van de minister om met de maximumsnelheid van 130 km/u aan de slag te gaan.

Zij heeft mijn collega's toen met een kluitje in het riet gestuurd, terwijl die bus voor zaterdag natuurlijk al lang besteld was. Ik neem aan dat dit ook in haar agenda stond. Ik wil van de minister weten waarom zij het op dat moment niet noodzakelijk heeft geacht om de Kamer de informatie te geven die zij waarschijnlijk al lang in voorbereiding had, dan wel waarom zij de Kamer niet minimaal heeft gemeld dat dit weekeind, in ieder geval vrijdagavond om twee voor twaalf – een prachtig tijdstip – de brief bij de Kamer zou komen. Het heeft ons natuurlijk wel verbaasd dat de minister op woensdag zegt dat het allemaal nog wel komt en dat wij dat maar moeten afwachten, en dat zij met een van de grootste kranten een goede deal sluit om dat nieuws naar buiten te brengen. Ik neem dat de minister niet kwalijk, want dat soort dingen gebeurt vaker, maar zij wist die woensdag al meer dan zij wilde vertellen. Dat punt licht ik er hier wel uit.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat vindt de PvdA-fractie ten principale van de verhoging van de maximumsnelheid? Terecht gaf mevrouw Dijkma al aan dat zij zich dit op een aantal trajecten kan voorstellen. Misschien op lang niet zo veel trajecten als aangekondigd, maar zij gaf zelf al aan dat er op de Afsluitdijk wel degelijk goed 130 km/u gereden kan worden. De D66-fractie heeft onlangs ook aangegeven op zichzelf wel open te staan voor 130 km/u, maar wel met enige mitsen en maren. Geldt dat ook voor de PvdA-fractie?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik probeer dit soort zaken inhoudelijk te benaderen. Ik wil er dus geen symboolpolitiek van maken. Bij zulke maatregelen wil ik opbrengsten en kosten tegen elkaar kunnen afwegen. Het probleem met dit voorstel is dat ik dat niet kan doen en dat de minister daar feitelijk ook onhelder over blijft. We weten namelijk niet hoeveel we moeten investeren om dit mogelijk te maken. We weten ook niet wat het oplevert. Ik zeg in alle eerlijkheid dat ik er wel veel zorgen over heb. Een aantal jaren geleden hebben we op sommige plekken in het land de maximumsnelheid verlaagd. Daar word je niet populair van, maar het was wel noodzakelijk, omdat dit een bijdrage moest leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Dat uitgangspunt vind ik belangrijk. Wij hebben daar zorgen over, want we doen op dat terrein in onze ogen nog steeds niet genoeg.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is mijn vraag niet. Mijn vraag is of de PvdA er ten principale voorstander van is om op een aantal trajecten in Nederland waarop dat zou kunnen, de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u, wellicht onder verdergaande voorwaarden dan nu. Ik hoef geen reactie op de in de ogen van mevrouw Dijkma vage brief van de minister. Ik wil vandaag een principiële duidelijk standpunt van de PvdA horen of zij zich net als D66 kan voorstellen dat dit op bepaalde trajecten gebeurt. Mevrouw Dijkma sprak zelf zojuist over de Afsluitdijk, waar het die kant uit zou mogen gaan. Ik wil geen duikgedrag, maar een rechtstreeks antwoord, los van de mitsen en maren, want die deel ik.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Mijn punt is dat je hier geen Prinzipienreiterij van moet maken. Je moet pragmatisch zijn. Het probleem van deze minister is niet de vraag of de burgers van dit land 's nachts met 130 km/u over de Afsluitdijk mogen rijden. Deze minister heeft een geweldig probleem met de doorstroming op de weg overdag en met de vele files. Mijn treurige conclusie is dat van de aanpak daarvan met dit kabinetsbeleid in ieder geval geen bal terecht komt.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben in ieder geval blij dat de PvdA flink aan het schuiven is. Toen er eerder in de media het bericht kwam dat het op vier wegen zou kunnen, zei mevrouw Dijkma: het wordt helemaal niks, het kan niet en we zijn tegen. Nu zegt ze dat ze het op de Afsluitdijk wel prima

vindt. Ik denk dat de PvdA van veel autorijdende PvdA-kiezers en -leden te horen heeft gekregen dat zij het prima vinden. Ook de ANWB meldt dat het overgrote deel van de leden voor is.

Mevrouw Dijkma zegt dat we de 80 kilometerzones hebben ingevoerd vanwege het milieu. De bedoeling ervan was ook minder geluidsoverlast en minder luchtvervuiling. We hebben een dik rapport gekregen, gedateerd 15 juli 2010, over de dynamische maximumsnelheid. Daarbij is bijvoorbeeld ook de proef betrokken op de A12, Den Haag-Voorburg, waar de snelheid van 100 km/u naar 80 km/u is gegaan. Er is op een aantal locaties gemeten en het blijkt dat de geluidsbelasting eigenlijk nauwelijks toeneemt bij een verhoging naar 100 km/u, namelijk 2 decibel, en dat is nog binnen de onnauwkeurigheidsmarges. De luchtkwaliteit verslechtert eigenlijk niet. Ook de verkeersveiligheid neemt niet af. Wat het verlies aan tijd van automobilisten betreft: de files nemen met twee derde af. Mevrouw Dijkma, het onderzoek ligt er. We hebben daar al eerder over kunnen praten. Dat is geaccepteerd en we weten dat het op veel plaatsen kan. Waar het vanwege verkeersveiligheid, luchtkwaliteit of geluidsoverlast niet verantwoord is, is de VVD er ook op tegen. Daarom wordt het per traject bekeken. Wat is uw bezwaar?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De enige die hier schuift, is de VVD. Zij heeft in eerste instantie vastgesteld dat zij overal en altijd 130 km/u toe wil staan. Nu zegt de heer Aptroot terecht, en ik ben daar heel blij mee, dat hij het ook belangrijk vindt dat er ten minste nog rekening wordt gehouden met verkeersveiligheid, geluidsoverlast en milieunormen. Daar schieten we in ieder geval al een heel stuk mee op. Dank dat dit inzicht is gekomen. De heer Aptroot haalt een onderzoek aan. Via mobiliteitsmanagement kun je, ook met flexibele snelheden, invloed uitoefenen. Als het heel druk wordt op de weg, wordt de automobilist gemaand om langzamer te rijden. Ik ben er helemaal niet tegen dat daar goed over wordt nagedacht. Dat is echter iets anders dan een symbool maken van harder rijden en suggereren dat iedereen daar beter van wordt, terwijl er ondertussen wel degelijk een rekening achter ligt die niet alleen wordt betaald in euro's. Er zijn namelijk ook gevolgen voor bijvoorbeeld de verkeersveiligheid. Als deze minister in haar brief schrijft dat zij geen verantwoordelijkheid wil nemen voor een toename van het aantal gewonden en verkeersslachtoffers, dan zal mijn fractie haar daaraan houden. Ik zeg er wel bij dat er ook een onderzoek ligt waaruit blijkt dat op het moment dat de snelheid wordt verhoogd, dat risico er wel degelijk is. De minister erkent dat ook, want zij zegt dat zij op zoek gaat naar flankerend beleid. Om al die slachtoffers te compenseren, moet zij kennelijk elders in het beleid zaken ondernemen. Ik wil van haar horen hoe dat er uitziet.

De heer **Aptroot** (VVD): In het regeerakkoord en in ons verkiezingsprogramma staat dat wij de maximumsnelheid, waar mogelijk is, willen verhogen, maar dat dit niet ten koste mag gaan van verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Wat de PvdA nu roept, is echt flauwekul. Zij heeft geen bezwaar tegen verhoging van de maximumsnelheid op de Afsluitdijk. Dank daarvoor, want daarmee steunt zij al een deel van het voorstel. Vindt zij het, gezien het rapport dat wij op 15 juli hebben gekregen, ook verantwoord dat de 80 kilometerzone bij Den Haag, bijvoorbeeld naar 100 km/u gaat? Dat voorstel is onderdeel van de plannen van de minister. Het rapport geeft aan dat dit niet ten koste gaat van verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Doet zij nu mee of blijft zij automobilisten onnodig belemmeren?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Wij varen onze eigen koers, en dat is in dit geval een heel verstandige.

De heer **Aptroot** (VVD): Geeft u nu eens antwoord!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat ga ik doen. Wij vragen van deze minister om te bewijzen dat wat zij stelt waar is, namelijk dat het allemaal geweldig is voor het milieu, dat de verhoging geen belasting betekent in de vorm van uitstoot van schadelijke stoffen en dat de geluidhinder geheel niet zal toenemen. Ik ben daar dus niet van overtuigd. Dat is dan ook precies mijn probleem. De voorgestelde experimenten hebben geen nulmeting, dus het is compleet onhelder op basis waarvan de minister en dus ook de heer Aptroot toetsen, en of de maatregel straks succesvol zal zijn. Ik kan de heer Aptroot erbij vertellen dat zijn en mijn vrienden van de ANWB dat ook graag willen weten. Uit de testen blijkt dat de bevolking niet tegen elke prijs harder wil rijden. Vandaag gaat het precies om de vraag welke prijs wij daarvoor moeten betalen.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Afgelopen dinsdag moest op initiatief van de PvdA plots alles wijken, want zij vond het nodig om een spoed-AO te laten plannen over de proef met 130 km/u, terwijl de minister dit al in het kerstreces had aangekondigd. Zelfs het gesprek over innovatie op het spoor, gepland op dinsdagmiddag, moest daarvoor wijken. Kennelijk vindt de PvdA het belangrijker om een desperate poging te doen om een stokje te steken voor dit prachtige project van het kabinet. Zij vindt kennelijk dat de treinreiziger wel even kan wachten op de mogelijkheid dat er zes keer per uur een trein kan rijden, de kabinetsambitie waaraan dit onderzoek moet bijdragen.

De **voorzitter**: Het overleg hoefde niet te wijken, want dat was al afgevoerd voor de extra procedurevergadering.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ja, daar heb ik dus helemaal niets mee te maken. Dat is dus ongegrond.

De heer **De Jong** (PVV): Ik ga nog altijd over mijn eigen woorden. Er vond een gesprek plaats op het moment dat er een procedurevergadering moest worden gepland, dus op hetzelfde moment waarop wij in de commissie zouden spreken over de verbetering rondom de investeringen in het spoor.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Jarenlang heeft de partij van de achteruitgang er namelijk voor gezorgd dat de automobilist werd gepest met allerlei mobiliteitsremmende maatregelen. Zo probeerde Tineke Tolpoort Netelenbos de automobilist op te zadelen met een kilometerheffing, om hem te laten betalen om in de file te staan. Bovendien heeft onder meer de PvdA-fractie in 2000 voorgesteld om de maximumsnelheid te verlagen naar 100 km/u in het gehele land. Voor GroenLinks ging dit echter nog niet ver genoeg. Het lid Van der Steenhoven kwam reeds in 2000 met een motie om 80 kilometerzones in te voeren en kon daarbij rekenen op de steun van SP en D66. Gelukkig werd deze motie destijds verworpen, maar een paar jaar later was de eerste 80 kilometerzone onder minister Peijs dan toch een feit. Minister Eurlings zorgde voor een ommekeer. In plaats van zo veel mogelijk belemmeringen op te werpen om Henk en Ingrid bijtijds op het werk te krijgen, ging de schop in de grond en werd er een onderzoek ingesteld om te kijken waar de snelheden omhoog konden. De resultaten van dit onderzoek zijn in de zomer van 2010 bekend geworden. Daaruit werd kraakhelder duidelijk dat al die bangmakerij die hier ten tonele wordt gespreid klinkklare onzin is. De resultaten van de proef op de A12 laten klip-en-klaar zien dat het verhogen van de snelheid van 80 naar 100 km/u een verwaarloosbaar effect heeft op de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en verkeersveiligheid. Hetzelfde geldt

overigens voor de proef op de A1 van 100 naar 120 km/u. Daarentegen heeft het een positief effect van maar liefst 65% op de doorstroming. Wat de PVV betreft, vertrekken wij morgen nog met de gehele commissie, inclusief de PvdA, naar de grensovergangen om de bordjes met 120 km/u uit de grond te trekken en te vervangen door een bord van 130 km/u. Ik heb inmiddels gezien dat de minister het eerste bord al heeft onthuld, dus waarom ook niet. Wat ons betreft zijn de eerste resultaten van de Dynamax-proef kraakhelder. In onze ogen zijn deze proeven dan ook overbodig. Wij verzoeken de minister dan ook met klem om zo snel mogelijk deze proeven om te zetten in permanente snelheidsverhogingen. Is de minister daartoe bereid?

Ten slotte. De PVV roept de minister bij dezen op om de bedwelmende erfenissen van de PvdA die automobilisten zijn opgelegd van zich af te schudden en vandaag nog uit te spreken om op zo kort mogelijke termijn alle 80 kilometerzones af te schaffen en om op zo veel mogelijk wegen de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u. Mocht de minister dit niet kunnen toezeggen, dan overweeg ik om een VAO aan te vragen om dit middels een motie te bewerkstelligen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Kan de heer De Jong aangeven of zijn aangekondigde motie een vrije interpretatie van het regeerakkoord is?

De heer **De Jong** (PVV): Ik wil door middel van een motie bereiken dat zo snel mogelijk de 80 kilometerzones worden afgeschaft. Het is met name rondom de grote steden erg belangrijk dat Henk en Ingrid en iedereen en alles die dat maar wil, gewoon moet kunnen doorrijden. Die 80 kilometerzones zijn een grote ergernis. Ik wil graag dat de minister daar as soon as possible mee kan beginnen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Henk en Ingrid willen natuurlijk ook 's nachts kunnen slapen en niet wakker liggen van het lawaai. Zij willen ook kunnen ademhalen en zij willen niet allerlei viezigheid inademen. Ik dacht overigens niet dat Henk en Ingrid in het kabinet zitten, maar misschien is dat inmiddels wel zo. Mijn vraag is of volgens de heer De Jong in het regeerakkoord staat dat alle 80 kilometerzones worden afgeschaft en dat we overal het gaspedaal kunnen indrukken en 130 km/u kunnen rijden.

De heer **De Jong** (PVV): U weet dat in het regeer- en gedoogakkoord staat dat wij op zo veel mogelijk plekken de maximumsnelheden willen verhogen. Ik wil dat ook op zo veel mogelijk plekken doen. De 80 kilometerzones zijn een doorn in het oog van alle mensen. Wij willen die tegengaan. Als u zegt dat Henk en Ingrid 's nachts ook willen slapen en dat zij ook geen vuile stoffen willen inademen, dan is dat absoluut een feit. Het rapport geeft aan dat daarvan geen sprake is en dat er vrijwel geen effect is op de verkeersveiligheid en de geluidsoverlast. Het is een muggenscheet aan geluidsoverlast, dus er is helemaal niets aan de hand. We kunnen gewoon beginnen met het afschaffen van de 80 kilometerzones en de maximumsnelheid verhogen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik krijg gewoon geen antwoord.

De **voorzitter**: U mag twee interrupties plaatsen, dan plaatst u dus nu uw tweede interruptie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik krijg geen antwoord. Dat vind ik wel een beetje slap.

De **voorzitter**: Dat was in meerdere gevallen al zo.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat ben ik toch niet gewend van de heer De Jong.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Binnenkort mogen we 130 km/u op de snelweg, althans op een paar snipperstukjes op de Afsluitdijk, en scheuren en gassen tussen Bergen op Zoom en Vlissingen. Wat levert dit nu op? Onvergetelijke kiekjes van de VVD-campagne, verwaarloosbare seconden tijdwinst en – ik snap dat heus wel – een gevoel van vrijheid. Maar schijn bedriegt, want je moet al remmen voor je volgas gaat en de kosten zijn hoger dan de baten. De extra uitstoot is gelijk aan die van een forse stad. Het aantal verkeersdoden zal zeker stijgen, terwijl onze flying Dutchman Camiel Eurlings daar de afgelopen jaren zo ontzettend tegen heeft gestreden, en de geluidsoverlast zal fors toenemen. De gevolgen voor onze gezondheid zijn niet of bijna niet bekend. Bovendien zag de D66-fractie liever dat vaart wordt gemaakt op een aantal andere terreinen zoals onderwijs en innovatie. Ik noem bijvoorbeeld de ambitie om tot de top vijf van de kenniseconomie te behoren, geen rijbanen, maar echte banen en geen luchtkastelen, maar kans op een huis. Het allerergste vinden wij eigenlijk dat dit kabinet kiest voor selectieve snelheid. Wel scheuren met 130 km/u zonder gedegen onderzoek, maar als er over het Provinciefonds, de winkeltijden, een pensioenakkoord of over de producten en bedrijfsschappen gepraat wordt, moeten er ineens allemaal onderzoeken plaatsvinden voordat wij daarover een besluit kunnen nemen. D66 heeft andere prioriteiten, maar mijn collega De Rouwe van het CDA zei het al: we zijn niet principieel tegen 130 km/u zoals wij ook niet principieel tegen 80 km/u zijn, want wij bekijken namelijk wat, afhankelijk van de lokale situatie, de beste snelheid is. Wij willen alleen 130 km/u of een andere snelheid waar dat kan, en als het kan willen wij dat in goede gezondheid en met voldoende veiligheid. De brief van de minister heeft mij op dat punt niet gerustgesteld, dus teleurgesteld. Het enige dat een campagnefolder onderscheidt van deze kabinetsbrief was het VVD-logo. Wat betekent deze verkiezingsstunt voor onze veiligheid, onze gezondheid en de overheidsuitgaven? Wat kost het aan doden en aan doven? Wat kost het uitgedrukt in astma en in euro's? De minister begint een proef terwijl de onderzoeken nog niet gereed zijn, een typisch geval van het paard achter de wagen spannen. Op die manier bereik je nooit je doel, hoe hard je ook gaat.

Het commentaar van de ANWB is letterlijk en figuurlijk dodelijk. Hoeveel slachtoffers moeten er vallen voor het experiment is mislukt? Graag een duidelijk antwoord van de minister. Hoe belangrijk is verkeersveiligheid voor haar? Wanneer is de proef mislukt?

Tot slot. We moeten bezuinigen, 18 mld. per jaar, want de staatsschuld moet omlaag, niet bepaald de sfeer voor een gezellige pakjesavond. Waarom dan toch zo'n duur cadeautje? Wat is de minister bijvoorbeeld kwijt aan extra geluidswallen, extra onderhoud en andere compenserende maatregelen? Graag hoor ik van de minister hoeveel deze proef kost en hoe hoog de regeling wordt al we op een derde van de wegen 130 km/u zullen rijden.

Over de luchtkwaliteit is nog veel onduidelijk. We hebben hierover gisteren met de staatssecretaris in een algemeen overleg gesproken. D66 wil weten wat wel 130 km/u en geen kilometerheffing betekenen voor de luchtkwaliteit en het halen van de Europese normen op 13 juni. Zullen we die norm wel halen? We hebben samen met de PvdA en de ChristenUnie een motie ingediend waarin wordt gevraagd om een tijdsige tussenrapportage in april. Hoe zal het kabinet Europa en de Tweede Kamer informeren over het saldo van de luchtkwaliteitbankrekening? Wat doen we als Nederland rood staat en gesanctioneerd dreigt te worden door Europa?

Dit kabinet maakt selectief snelheid. Wij zien liever dat het verstandig vaart zou maken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het is goed om eens even om je heen te kijken, bijvoorbeeld naar de buurlanden. Duitsland heeft geen maximumsnelheid, maar een adviessnelheid van 130 km/u, Luxemburg heeft een maximumsnelheid van 130 km/u, Frankrijk heeft een maximumsnelheid van 130 km/u en Denemarken is acht, negen jaar geleden in een keer van 110 naar 130 km/u gegaan, dus geen stapje van 10 maar van 20 km/u. Als je dat verstandig doet en goed nagaat waar dat kan, zo blijkt in Denemarken, kan het aantal ongevallen, gewonden en doden behoorlijk afnemen. Het gaat er dus om dat je het verstandig doet. In het regeerakkoord hebben we opgenomen dat de maximumsnelheid in principe naar 130 km/u gaat. Op allerlei wegen zal bekeken worden wat de daadwerkelijke maximumsnelheid is en of deze van 80 naar 100, van 100 naar 120 of van 120 naar 130 km/u kan gaan. Wij bekijken het per weg. Maatgevend voor ons zijn de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de geluids-overlast. Dat is heel verstandig. Je kunt dan ook niet in één klap in het gehele land overschakelen, want dan zou je op een bepaald wegtraject toch een risico kunnen nemen op een van de terreinen veiligheid, luchtkwaliteit en geluid. Dat willen wij niet. Wij zijn het kabinet dat orde op zaken stelt, de coalitie doet dat. Wij willen minder overheidsuitgaven en niet meer. Als ergens de verhoging van de maximumsnelheid grote investeringen kost in de vorm van idiote geluidswallen, dan doen we het niet. De suggestie om er idioot veel geld in te stoppen, die andere partijen hier doen, klopt helemaal niet.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Aptroot spreekt op zich hoopvolle woorden. Hij zegt: als het te duur wordt, doen we het niet en daarom is het een proef. Dit kabinet heeft hier en daar – ik zeg dat niet graag en ook niet snel – de neiging om een beetje met getallen te goochelen. Hier en daar zegt het: we gaan het allemaal prima halen, het komt goed en met de kosten zal het wel meevallen. Kan ik de heer Aptroot op zijn woord geloven dat op het moment waarop blijkt dat het te duur wordt en niet haalbaar is, de VVD ook zo eerlijk is om te zeggen: beste mensen, we gaan het niet doen?

De heer **Aptroot** (VVD): We gaan het wel doen, maar dan gaan we het op die weg of op die plek niet doen. Elke kilometer mag ook geen andere maximumsnelheid hebben. Je moet een zekere afstand hebben om een snelheidsverandering te rechtvaardigen. We gaan het verstandig bekijken. Als blijkt dat bijvoorbeeld op de wegen bij de steden zonder problemen van 80 naar 100 km/u kunt gaan, doen we het. Als het ergens niet kan, doen we het niet. Er zijn normen voor geluid en luchtkwaliteit. We houden ons natuurlijk gewoon aan de regels. Waar het kan, harder, en waar het niet kan, doen we het niet, heel simpel. We gaan geen grote investeringen doen.

De heer **Verhoeven** (D66): Als dat betekent dat het op alle wegen niet kan, zullen we dan gewoon geen 130 km/u in Nederland rijden? Is de VVD daar dan eerlijk over? Zoals wij eerlijk zeggen dat we het een prima plan vinden om het te proberen, als het kan? Graag de eerlijkheid van de VVD om te zeggen: als het niet kan, doen we het niet en als het nergens kan, doen we het ook nergens.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat zou ik zo kunnen zeggen, maar dat doet zich niet voor, want zelfs mevrouw Dijkema zegt dat het op de Afsluitdijk wel kan. Eerst zei de PvdA: we zijn teugen, en het kan nergens, maar nu is het eerste weggetje toegegeven en de tweede, derde, vierde en de twintigste en de dertigste weg komt ook wel. Op sommige plekken zal het niet kunnen of zal het veel geld kosten, en dan doen we het niet. Op alle andere plekken waar het wel kan, graag een beetje harder. Dat is dan verantwoord en dan kan het.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer Aptroot is heel goed in het ridiculiseren van het standpunt van een ander. Hij zei: als het te duur is, doen we het niet. Wat is te duur?

De heer **Aptroot** (VVD): Kijk, als de minister zegt: misschien ben ik in totaal een miljoen kwijt... iets ben je altijd kwijt, want je zult her en der een bord moeten plaatsen. Overigens kan het meeste via de matrixborden boven de weg gebeuren, dus dat kost niets, maar op een paar wegen kan de maximumsnelheid wel naar boven terwijl er nog niet voldoende matrixborden zijn. Als de minister zegt dat het een miljoen zal kosten, vinden we dat prima. Maar als je praat over grote bedragen, is de VVD de partij die minder wil uitgeven. Wij willen de financiële puinhoop die wij met name van de PvdA hebben geërfd, opruimen, dus dit mag alleen een klein beetje geld kosten, maar niet veel, want dat doen we niet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat is dan in ieder geval een gedeelde erfenis die u ook van uw vrienden van het CDA, die nu naast u zitten, hebt gekregen. Fijne sfeer onderling, zou ik haast zeggen. Maar los daarvan, wat is te duur? Een miljoen heeft u er nog voor over, dat kunt u zich voorstellen, maar als het 50 mln. is, hebt u het er dan nog voor over?

De heer **Aptroot** (VVD): 50 mln. vind ik heel veel geld. Bij alles wat je in de toekomst doet, kun je er rekening mee houden dat we in Nederland wat meer dynamiek willen, ook op de wegen. Om nu in tempo allerlei wegen om te bouwen met grote geluidsschermen enzovoorts, dat moeten we gewoon niet doen. De budgetten zijn al beperkt, dus dat lijkt mij niet verstandig.

Voorzitter. Wij zijn blij dat de minister voortvarend is met de uitvoering van dit punt in het regeerakkoord. We hebben er al over gesproken. Er werd al gekscherend over gedaan toen we hier het algemeen overleg hadden ter kennismaking met de minister over het regeerakkoord. We hebben goede rapporten. Het kan dus. Wij denken dat ook de dynamische matrixborden het goed mogelijk maakt.

De minister heeft het over flankerende maatregelen voor de verkeersveiligheid. Kan zij daarop nader ingaan? Uiteindelijk zijn we er heel tevreden over dat de regering doet wat er in het regeerakkoord staat. Wij vinden het heel verstandig dat dit niet in één grote big bang gebeurt, maar stap voor stap. Weg voor weg wordt serieus beoordeeld, zodat we geen concessies doen aan verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluid. Waar mogelijk, graag harder, waar het niet kan, blijven we wat zachter rijden, precies zoals wij ons dat hebben voorgesteld. Wij zijn dus uitermate tevreden over het dynamisch handelen van deze minister.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Met hoge snelheid heeft de minister van I&M haar plannen bekendgemaakt om per 1 maart aanstaande een lang gekoesterde wens van velen mogelijk te maken: harder rijden op de Nederlandse wegen. Nog in dezelfde week dat de Kamer de plannen ontving, wilde – ere wie ere toekomt – de oppositie dit debat. Het CDA heeft hier van harte mee ingestemd en constateert dat de snelheidsverhoging inmiddels flink doorwerkt.

Over de plannen van deze minister en het kabinet het volgende. In de brief van 11 februari schrijft de minister dat een snelheidsverhoging niet alleen een kortere reistijd, oplopend tot 8% oplevert, maar dat de verhoging ook aansluit bij het verwachtingspatroon van de automobilist. Ik deel die voordelen, maar zie in deze maatregel ook een invulling van een nadrukkelijke wens van vele automobilisten om, indien mogelijk, iets harder te kunnen rijden. Als dat kan, is het wat ons betreft ook mogelijk. Voorzitter. U hebt mijn partij de afgelopen maanden niet overal de verhoging als een wereldwonder zien verdedigen. Ik gun ieder zijn euforie, maar mijn partij staat hier realistisch en nuchter in. Ik waardeer

ook de nuchterheid van de minister. Ik zou zeggen: bewaar en bewaak deze, zeker op dit dossier. Wij zijn voor die verhoging, maar het moet wel kunnen. Bij dat laatste punt stel ik een aantal kritische vragen. Wat is de reactie van de minister op het onderzoek van Goudappel Coffeng waarin wordt gesteld dat een verhoging tot meer verkeersdoden leidt? Klopt het dat de snelheidsverhoging een grotere aanslag is op het onderhoudsbudget, waarvan de minister overigens onlangs nog zei dat het eigenlijk veel te laag is? Aan welke flankerende maatregelen denkt de minister als het om de luchtkwaliteit en geluidsbelasting gaat? Gaat het kabinet, net als Denemarken, extra controleren op de 130 km/u-wegen? Wat wordt eigenlijk de grens waarop wij gaan beboeten?

Met een snelheidsverhoging is dus niks mis, maar dat moet ook gelden voor de voorwaarden. In onze ogen is daar wel iets mis mee. Hierover zijn afspraken gemaakt in het regeerakkoord. Ik krijg de indruk dat de minister wel gaat voor een vlotte snelheidsverhoging, maar dat er minder oog is voor de voorwaarden. Als voorbeeld noem ik de paragraaf rond verkeersveiligheid. «Paragraaf» is misschien een groot woord, want in de vier zinnen die de minister eraan wijdt, staat alleen dat zij erop terugkomt. Ik zeg hier maar: zo gemakkelijk komt de minister er niet van af. Mijn partij, het CDA, knokt namelijk al jaren voor veiligheid op de weg, maar zij is een partij van fatsoen, ook op de weg. Asociaal weggedrag, de grootste ergernis van vele Nederlanders, wilden en willen wij hard aanpakken. Ik vraag mij af waar de ambitie van deze minister blijft om dat aan te pakken. Hoe staat het met de vorderingen van het puntenrijbewijs? Wanneer komt de in het regeerakkoord aangekondigde speekseltest om drugs in het verkeer aan te pakken? Wanneer geeft de minister eindelijk eens gehoor aan de wens om snelheidsovertredingen in de woonwijken aan te pakken, waar ontzettend veel mensen zich aan ergeren? Verhoging van de snelheid gaat wat ons betreft hand in hand met een veel hardere en effectievere aanpak van de verkeersveiligheid: zonder het een, niet het ander. Wij stellen grenzen en we bieden kansen, maar het een hoort hier bij het ander. Wat dat betreft, wil ik deze kritiek hier wel geuit hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik word bijna vrolijk van deze bijdrage. De heer De Rouwe zegt: wij zijn een partij van fatsoen, ook op de weg. Hij blaft en bijt een beetje. Ik snap ook wel dat hij er een beetje van baalt dat de 130 km/u nu voor de VVD-verkiezingspropaganda is gebruikt. De heer De Jong dreigt zelfs met een motie om overal waar dat maar enigszins kan die 80 kilometerzones af te schaffen. Ik heb hem de criteria van luchtkwaliteit, geluidsbelasting en verkeersveiligheid uit het regeerakkoord niet horen noemen. Wat vindt hij daar nu van? Vindt hij dat onfatsoenlijk?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik gun de PVV en de VVD allereerst hun blijdschap en euforie. Je kunt ervan vinden wat je wilt, maar deze partijen hebben ervoor geknokt en ze hebben het gekregen. Ik stel daar alleen tegenover dat ik er heel nuchter en realistisch in sta. Daar heb ik ook mijn kritische opmerkingen over gemaakt. Voor het verhogen van de snelheid op andere wegen heeft mijn fractie – de voorganger van deze minister, de heer Eurlings, werd ook al genoemd – de lijn al ingezet, dus deze lijn van de PVV is wat mij betreft niet nieuw, dat waar het kan de snelheden worden verhoogd. Mijn fractie geeft hier vandaag echter ook een waarschuwing: het een gaat niet zonder het ander. Het is prima dat deze minister ambitie toont met dit puntje van de VVD of de PVV. U mag het een speeltje noemen of wat dan ook, zij hebben ervoor geknokt. Heel veel mensen in dit land willen dit ook. Dat steunen wij. Als ik echter constateer dat de andere dossiers die voor mijn partij van belang zijn achterblijven, met als voorbeeld de verkeersveiligheid, dan zijn we hier verkeerd bezig. Het is dan vandaag ook aan mijn partij om de regering daarop te wijzen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): In het regeerakkoord staat dat bij dit soort experimenten de luchtkwaliteit, de geluidsbelasting en de verkeersveiligheid niet mogen worden aangetast. Begrijp ik het goed dat dit nog steeds voor u staat en dat u daarop zult toezien? Zo ja, op welke manier? Er zijn namelijk geen objectieve criteria voor het meten, en meten is weten. Ik wil graag een deal met u daarover sluiten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het CDA heeft een deal gesloten met de partijen die ik zojuist genoemd heb.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar zij houden zich er niet aan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Daarin staat dat wij de snelheid zullen verhogen. Mijn partij staat daarvoor. Ik zeg daarbij: in nuchtere toestand. De deal die echter ook is gesloten, is dat wij de verkeersveiligheid willen bevorderen. De deal die al vaker in deze Kamer is gesloten, is dat wij minder doden en gewonden willen. Mijn punt vandaag is dat het de afgelopen tijd nogal ging over de 130 km/u en dat het dood- en doodstil was op het dossier verkeersveiligheid. Dat gaat hand in hand. U vraagt mij een deal te maken. Ik heb mijn handtekening gezet, die staat er en die bewaak ik. Daar zitten ook punten in die u aangaan, die ik met u deel en die ik vandaag hier aankaart, maar daar dien ik de minister op aan te spreken.

De **voorzitter**: Er liggen al veel brieven bij de Kamer over verkeersveiligheid. We hebben al afgesproken dat er op 18 mei een AO-verkeersveiligheid is, met daarbij ook minister Opstelten.

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb een vraag aan de heer De Rouwe. Volgens mij is er in juli een rapport van Rijkswaterstaat naar buiten gekomen waarin precies staat wat hem gerust zou moeten stellen, namelijk dat het rondom de milieu- en geluidsnormen en de verkeersveiligheid nauwelijks effect heeft om de snelheid te verhogen. Er zijn in Denemarken testen gedaan met het verhogen van de maximumsnelheden. Er bleken geen effecten te zijn op de verkeersveiligheid en het milieu. Dat zou hem gerust moeten stellen. In 2007 hebben we het afschaffen van de 80 kilometerzones ook al naar voren gebracht, maar dat voorstel heeft het toen niet gehaald. Het CDA heeft in 2008, met Van Hijum als ondertekenaar, de toenmalige minister gevraagd om de 80 kilometerzones af te schaffen. Ik hoop wel dat ik de heer De Rouwe als mijn partner kan zien bij het afschaffen van de 80 kilometerzones.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk dat de heer De Jong mijn kritiek niet helemaal begrijpt. Wij hebben op zichzelf geen moeite met die 130 km/u, maar wij hebben er kritiek op dat naar deze maatregel veel aandacht uitgaat, terwijl het gaspedaal wat ons betreft ook ingedrukt moet worden op het dossier verkeersveiligheid. Mijn partij en vele andere partijen in de Kamer hebben hier Kamerbreed veel aandacht voor gevraagd. Dat punt maak ik hier vandaag. Wat ons betreft, is het te stil op dit dossier. Er is veel tamtam – ik begrijp dat en gun het de mensen ook – op het dossier 130 km/u, maar het gaat hand in hand. Dat punt maak ik.

De heer de heer De Jong stelt een rigoureuze wijziging voor, namelijk een verhoging in algemene zin. Mijn partij is er juist voorstander van om waar het kan, de snelheid te verhogen. Wij gaan geen generaal pardon instellen door bij alle wegen het bordje 80 km/u weg te halen. Ik ken de heer De Jong ook als een genuanceerd politicus, dus hij zal dat wellicht ook niet willen. Als hij serieus wil bekijken waar het kan, doen we dat. Dit staat volgens mij ook al in de brief. Het verhaal van de heer De Jong is op zich goed, maar niet nieuw.

De heer **De Jong** (PVV): Het CDA heeft het rapport uit juli natuurlijk ook gelezen. Ik hoop dat het CDA redelijk gerustgesteld is. Hij kan overwegen welke politieke beslissing hij neemt, daar gaat hij uiteraard zelf over, maar het rapport van Rijkswaterstaat kan juist een ondersteuning zijn van de verhoging van de maximumsnelheid. Is het rapport ook voor hem een ondersteuning en staat hij daar achter? In 2008 heeft het CDA vragen gesteld over het verhogen van de snelheid door afschaffing van de 80 kilometerzones. Steunt hij straks de PVV bij het voorstel om de 80 kilometerzones na al die jaren nu eindelijk eens af te schaffen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Op het rapport heb ik geen kritiek geuit. Dat is ook helemaal mijn punt niet, dus daar gaat het mij niet om. Er staan daarin goede, positieve dingen over de verhoging naar 130 km/u. Ik houd het dus wel genuanceerd. Er staan dingen in die de stelling onderbouwen, maar ook dingen die dat niet doen. Je kunt met het rapport dus beide kanten uit. Ik zal het niet misbruiken en constateer dat slechts. Ik heb de vraag van de heer Van Hijum niet paraat. De heer De Jong heeft dit keurig voorbereid en dat siert hem, maar ik ken wel de vragen van bijvoorbeeld het lid Koopmans om na te gaan of de maximumsnelheid her en der omhoog kan. Het CDA is dus niet zozeer een partij die zwart-wit stelt dat het zus of zo moet. Wij bekijken per keer, per weg of het kan. Als de heer De Jong ervoor pleit om dat te doen als het kan, dan had hij ons al aan zijn zijde en heeft hij ons aan zijn zijde. Ik wil het niet als een nieuw gegeven zien dat mijn partij daar vanaf heden voor is, want wij zijn die weg al ingeslagen. Laten we samen in de auto stappen en waar dat kan, de snelheid verhogen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het siert de heer De Rouwe dat hij, zoals altijd zeer consistent, zo'n punt maakt van de verkeersveiligheid. Hij formuleert dat eigenlijk als een soort voorwaarde voor het kunnen doorgaan van de experimenten. Moet ik het zo ook lezen, dus dat hij akkoord gaat met wat er in de brief voorligt als de minister op het punt van de verkeersveiligheid harder gaat lopen? Of ligt het niet zo zwaar?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben ons hard ingezet voor dit dossier. Hiervoor geldt dan ook, zoals ik al zei: het een niet zonder het ander, kansen bieden en grenzen stellen. Wij steunen deze maatregelen. Zij zullen worden geëvalueerd. Ik kondig bij dezen alvast aan dat als wij bij de evaluatie niet het idee hebben dat onze punten serieus worden genomen, dan zal ik de minister daarop aanspreken. Ik zal haar dan ook wijzen op het regeerakkoord waarin juist het onderwerp rond de verkeersveiligheid direct is gekoppeld aan de 130 km/u. Die boodschap geven wij hier vandaag af.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wil uw politieke positie helemaal helder hebben. U beoordeelt het pas bij de evaluatie. Welke voorwaarden geeft u vooraf mee aan deze experimenten, en dan met name op het punt van de verkeersveiligheid? Mag de verhoging niet leiden tot extra verkeersongelukken en -doden? Of hebt u een ander criterium? Ik vind het nu, vergeef me, nog wat algemeen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik bedien de oppositie op haar wenken met deze kritische noot.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik klaag ook niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik laat mij niet aanpraten dat het nu een beetje mager is. Laat ik duidelijk zijn. Wij hebben een stevige ambitie op het punt van minder verkeersdoden. Ik zie ook wel dat de minister dat benoemt, maar ik wil naast die woorden ook daden zien. Ik heb een aantal punten

genoemd die altijd belangrijk zijn voor ons: de speekseltest in het verkeer, het puntenrijbewijs, het harder aanpakken van snelheidsovertredingen in woonwijken. Ik noem juist de maatregelen die voor ons van belang zijn. Ik verwacht van de minister een duidelijke stellingname en de komende tijd ook daden. Daarom noem ik het hier expliciet.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik zie minister Eurlings een paar jaar geleden nog staan met zo'n mooi hamertje. Hij wilde dat voor iedere auto. Dat was de manier waarop hij de verkeersveiligheid wilde vergroten. Een paar jaar later staat nu minister Schultz met een bord voor d'r kop met 130 erop. Waarom laat de heer De Rouwe het nu zo ver komen? Hij heeft altijd voor verkeersveiligheid gestreden. Hij noemt allerlei secundaire maatregelen die daaraan bijdragen zoals een speekseltest en een puntenrijbewijs, terwijl 130 km/u rijden de manier is om de verkeersveiligheid te doen afnemen. Waarom laat hij dat zo gemakkelijk gebeuren?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben een heel goed akkoord gesloten met de VVD, met gedoogsteun van de PVV. Daarin hebben we een duidelijke afweging gemaakt van wat wij willen. Wij hebben daarin heel bewust dit dossier gekoppeld aan de verkeersveiligheid. Ik denk dat het wel degelijk goed en mogelijk is en aansluit bij een grote behoefte die de heer Verhoeven zelf ook erkent en onderkent in de samenleving om waar het kan, wat harder te mogen rijden. Tegelijkertijd stel ik dat wij naast het bieden van die kansen ook grenzen willen stellen. Grenzen worden overschreden op het moment dat men asociaal gedrag vertoont. Daarom willen wij op die paragraaf een stevige en nadrukkelijke inzet van dit kabinet. Dat punt maak ik hier vandaag en past ook hierbij. U hebt mij de afgelopen tijd daarover gehoord en zult mij daarover ook de komende tijd blijven horen. Het is dus niet nieuw. Ik volg hierin een consistente lijn, die ik vandaag gewoon voortzet.

De heer **Verhoeven** (D66): Waarom heeft het CDA, als verantwoordelijke bestuurspartij door de decennia heen, niet gesteld dan er eerst gedegen onderzoek moet plaatsvinden in plaats van eerst proberen en waarschijnlijk moeten constateren dat er veel verkeersdoden extra vallen? Waarom hebt u dat niet gewoon afgedwongen? Dat is toch de rol van een partij zoals het CDA? Waarom hebt u zich zo gemakkelijk laten inpakken door een pakpapiertje met VVD en PVV erop en een strik eromheen met 130 km/u? Waarom heeft u dat zo gemakkelijk laten gebeuren? Ik begrijp het echt niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als er één partij zich gemakkelijk laat inpakken, is dat D66, want zij heeft zonder te onderhandelen al toegegeven dat zij voor 130 km/u is. Wij hebben er tenminste nog eisen aan gesteld. Voorzitter. Ik heb nog twee punten. De zeer gerenommeerde Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, de SWOV, is in tegenstelling tot wat sommigen denken niet op voorhand tegen deze verhoging. Zij is zelfs voorstander van flexibele snelheidslimieten, die geloofwaardiger bij de weggebruiker overkomen. Mijn fractie deelt deze opvatting, ook aansluitend op wat D66 zojuist zei, maar heeft begrip voor het standpunt dat er ook onderzoek gedaan moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van deze proef. Is de minister bereid om de SWOV hierbij te betrekken?

Ik sluit af. Het CDA staat voor de individuele vrijheid, ook op de weg, maar altijd in relatie tot de ander. Hierin verschillen wij duidelijk van de liberale opvatting. De vrijheid van de een is geborgen in de verantwoordelijkheid van de ander, en andersom. Misschien gaat het vandaag wel heel letterlijk over die vrijheid. Dat deze VVD-minister daarvoor staat is prima, maar ik roep de minister op om ook haar verantwoordelijkheid te nemen. Minister, sta voor de doelstellingen van uw voorganger om het aantal slachtoffers

op de weg terug te dringen. Mijn partij heeft veel voorstellen gedaan om hier concreet handen en voeten aan te geven. Het is aan de minister om die ambitie in woord en daad te laten zien. Dan geven wij haar ook alle vertrouwen, verantwoordelijkheid en vrijheid om deze plannen verder door te zetten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb zaterdag ook enorm genoten van de verkiezingsshow bij een pompstation langs de A2. Het was echt een hoogtepunt van mijn zaterdag. «De poten op het gas» was het motto, als ik het goed heb onthouden. In een ragfijn samenspel tussen de voorlichters van het ministerie en de liberale campagneleiders, met Charlie Aptroot als opperhoofd, werd de natie op een mooi verkiezingscadeau getrakteerd. In mijn kringen noemden we dat vroeger «agitprop»; een afkorting van agitatie en propaganda. Ik moet u zeggen: de liberalen kunnen er ook wat van. Ivo was erbij, Mark en Melanie natuurlijk. Er werd gelachen, er waren witte jasjes en er was goed nieuws voor Wakker Nederland: we mogen eindelijk 130 km/u. Voorzitter. Ik gun de VVD natuurlijk haar verkiezingsfeestje, maar wat valt hier nuchter beschouwd nu helemaal te vieren? Welke problemen worden er eigenlijk opgelost door deze snelheidsverhoging? Ik zie dat niet zo. Ik zie wel de problemen die erdoor worden verergerd.

De minister heeft het over het aansluiten bij de verwachting van de automobilist, zoals zij stelt in haar brief. Ik geloof daar eigenlijk helemaal niet in. Ik denk dat elke weldenkende automobilist prima kan leven met 120, 100 of 80 km/u, als hij of zij goed tussen de oren heeft waarom we dat ook al weer zo hebben geregeld, bijvoorbeeld vanwege de verkeersveiligheid. Mijn collega van het CDA had het er ook over. Het CDA werd zaterdag door de VVD-verkiezingspropaganda gewoon in het pak genaaid. Ik noem dus de verkeersveiligheid. Hoe denkt de minister dat haar voorstel valt bij nabestaanden van verkeersslachtoffers? Ik herhaal de duidelijke uitspraak van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid nog maar eens: «Naarmate er harder wordt gereden, neemt de kans op een verkeersongeval toe, evenals de kans op ernstig letsel». De minister heeft het nu ineens over het minimaliseren van negatieve effecten. Zij geeft dus eigenlijk toe dat het wel degelijk onveiliger wordt en dat er negatieve effecten zijn. Dat is in strijd met het beleid en dat is volgens mij ook in strijd met het regeerakkoord. De minister weet ook dat 130 km/u rijden, zorgt voor een draaikolk in de tank. Tien kilometer harder rijden, betekent gemiddeld 10% meer brandstof verstoken en dus 10% extra uitstoot van broeikasgassen. Over hoeveel extra benzine hebben we het dan? Net zo veel als we hebben uitgespaard met bijvoorbeeld het fiscale beleid van de overheid om zuiniger auto's te stimuleren. Dat gooit de minister in één klap weg. Hoe rijmt de minister dit met haar eigen klimaatambities of wat daar nog van over is en hoe verhoudt het zich met het regeerakkoord, waarin staat dat luchtkwaliteit, geluidsbelasting en verkeersveiligheid niet aangetast mogen worden met deze experimenten.

Echt boos maak ik me over de gevolgen voor mensen die langs de snelweg wonen. Ik heb de eerste acht wegen even op Google Maps bekeken. Misschien is de minister vergeten om dat te doen, dus ik heb het bij me. Ik zie dat er diverse woonwijken tot op 100 meter van die snelweg liggen. De mensen krijgen dus fiks extra herrie, zo zeg ik ook tegen de heer De Jong. Henk en Ingrid gaan dus de hele nacht wakker liggen omdat hij nu eenmaal zijn testosteron niet helemaal onder bedwang kan houden. Die mensen krijgen dus fiks extra herrie en dito vieze lucht. Wakker Nederland is misschien blij, maar in de wijken ligt men wakker omdat men geen oog kan dichtdoen vanwege het lawaai.

Onze minister is een liberaal. Zij weten toch dat de vrijheid van de een niet ten koste mag gaan van de vrijheid van de ander. De heer De Rouwe sprak er ook al over. De vrijheid om schone lucht in te ademen mag niet

ondergeschikt gemaakt worden aan de vrijheid van de automobilist om hard te kunnen rijden.

De **voorzitter**: U moet afronden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben bijna klaar, voorzitter.

De **voorzitter**: U bent over uw spreektijd van vier minuten heen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat dat betreft, is het voornemen van de minister om de 80 kilometerzones af te schaffen echt het allerslechtste wat je kunt doen. Ze zegt dat een experiment bij de A12 laat zien dat het best kan, maar op twee meetpuntlocaties is de luchtkwaliteit nota bene verslechterd. Ik haal dat uit het rapport van 15 juli 2010. Ik heb nog enkele korte vragen. Ik heb het antwoord daarop nodig om geen VAO...

De **voorzitter**: Dan had u een kortere inleiding moeten houden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): ...te hoeven aanvragen vanavond. Ik wil de vragen wel samenvallen. Ik vraag aan de minister om toe te zeggen dat zij heldere, meetbare criteria opstelt op basis waarvan het experiment wordt geëvalueerd. Als zij mij dat niet helder toezegt, zal ik vandaag nog een VAO aanvragen en ook om stemming vragen, omdat het experiment op 1 maart begint. Ik hoop dat dit helder is. Ik wil het ook wel op papier aan de minister overhandigen. Het spijt mij, maar ik heb erg last van mijn stem en dat praat wat lastig. Dank u wel voor uw soepelheid, voorzitter.

De **voorzitter**: U bent ver over uw spreektijd heen. We hebben de afspraak dat leden zelf inschatten dat zij binnen hun vier minuten spreektijd blijven. Het woord is aan de heer Bashir. Hij spreekt namens de SP-fractie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. 130 km/u lijkt mooi, maar 150 km/u is beter en 200 km/u zou helemaal fantastisch zijn en nog beter zijn vrije snelheden. Wie wil nu niet heel snel op de plaats van bestemming aankomen? Voorzitter. U begrijpt het goed, ook de SP-fractie houdt van lekker doorrijden. Dat moet echter wel verantwoord kunnen gebeuren. We moeten dan ook pas definitief op verhoogde snelheden overgaan als we zeker weten dat het veilig is, dat er geen extra doden en gewonden gaan vallen, dat er geen extra uitstoot van CO₂ en schadelijke stoffen ontstaat, dat omwonenden geen extra last zullen krijgen van extra herrie en dat ook de kosten ervan niet de pan uitrijzen.

De brief die we hebben gekregen vind ik echter veel te onduidelijk. Klopt het bijvoorbeeld dat er maar 1 mln. voor de proef wordt uitgetrokken? Waarom staat dat niet in de brief? Is 1 mln. niet te weinig? Is er eigenlijk wel een kosten-batenanalyse gemaakt en, zo ja, waarom staat daar niets over in de brief?

Wat ik ook niet begrijp, is dat als je een proef doet, er vervolgens geen criteria worden gesteld waaraan getoetst wordt. Wat moet uit de proef duidelijk worden? Is er bijvoorbeeld een nulmeting? Hoeveel extra doden mogen er vallen? Gaat er sowieso gemeten worden, bijvoorbeeld de extra geluidsoverlast, maar ook of er daadwerkelijk sneller wordt gereden, want extra hard rijden kan ook meer files tot gevolg hebben. Wanneer is de proef mislukt of juist gelukt?

Daarnaast heeft de regering doelstellingen om de CO₂-uitstoot te reduceren. Harder rijden staat nu eenmaal gelijk aan meer uitstoot. Gaat er iets gedaan worden om de extra uitstoot van CO₂ te compenseren?

Tot slot enkele praktische vragen. Klopt het dat op sommige trajecten zoals de A6 tussen Almere en Joure straks na 1 juli 130 km/u gereden mag worden tussen 20.00 uur en 06.00 uur, maar dat er geheel geen matrixborden staan? Blijkbaar mogen we straks na 20.00 uur en voor 06.00 uur wel 130 km/u rijden, maar langs de weg staan borden met daarop 120 km/u en 130 km/u eigenlijk wordt dan gedoogd. Dat moeten we volgens mij niet doen, want daardoor ontstaat een warboel en weten we helemaal niet waar wij aan toe zijn. Als er variabele snelheden gelden, moet er natuurlijk ook gecontroleerd worden. Kunnen de camera's van het ministerie ook variabele snelheden controleren? Of kunnen we ook overdag 130 km/u rijden, omdat de camera's daarop zijn afgesteld? Ik maak ook bezwaar tegen het feit dat de proef afgelopen zaterdag is misbruikt om er partijpolitieke belangen mee te dienen. De Kamer is daarna pas geïnformeerd. Ik vind dat de Kamer als eerste geïnformeerd moet worden, zeker omdat zij daar zelf ook naar heeft gevraagd. Zij mag dan niet met een kluitje in het riet worden gestuurd.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Bashir begon over 150 of 200 km/u. Dat is wat wild. Ik begrijp uit zijn verhaal dat hij een aantal dingen wil weten, maar dat de SP, evenals de PvdA en D66, niet principieel tegen 130 km/u of snelheidsverhoging is. Klopt dat?

De heer **Bashir** (SP): De SP is voor variabele snelheden. Dat kan 130 km/u zijn, maar ook 150 of vrije snelheden. Wij stellen wel een aantal voorwaarden, zoals ik heb genoemd, te weten geen extra doden, CO₂-uitstoot of herrie voor omwonenden. Ook mogen de kosten de pan niet uitrijzen. We hebben geen bezwaar tegen deze proef, maar we willen dat aan de criteria die in ieder geval ik stel, wordt voldaan.

De heer **Aptroot** (VVD): Dank dat de SP de proef op de acht trajecten steunt en dat wat de SP betreft op 1 maart op de Afsluitdijk 130 km/u gereden kan worden. Ik ben blij met de steun voor dit voorstel van de minister en dit punt uit het regeerakkoord.

De **voorzitter**: Minister. Als u de vragen per blokje beantwoordt, kunnen iedere keer aan het einde daarvan vragen worden gesteld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal mijn best doen om mijn antwoord in te delen in blokjes. Ik zal ook proberen het enigszins samen te vatten. Het moet mogelijk zijn om in korte tijd te antwoorden, want veel van de vragen hadden met elkaar te maken. Sommigen hebben de gedachte geuit dat ik de Kamer over zou willen slaan bij het verkondigen van mijn beleid. Uit de grond van mijn hart zeg ik dat de Kamer wat mij betreft eerst wordt geïnformeerd. Ik heb de Kamer ook op vrijdag geïnformeerd, nadat wij zijn gestart met het regeerakkoord en de vele discussies die tussendoor hebben plaatsgevonden waarin wij onze ambities ook hebben weergegeven. De brief is eerst naar de Kamer gegaan. Er is inderdaad gesproken met een krant, maar wel onder embargo, zoals dat altijd gaat. Publicatie mag pas nadat de Kamer is geïnformeerd. Uiteindelijk ben ik 's middags bij een VVD-bijeenkomst geweest. Voor de pers was het beleid allang bekend. Enerzijds is de pers via de Kamer geïnformeerd en anderzijds via de sites. Op die bijeenkomst heb ik een 130 km/u-bord laten zien. Dat was nieuws, maar niet iets wat je normaal gesproken met de Kamer deelt. Het was een niet-beleidsmatige activiteit. Dat kan, dat is passend. Mijn partij heeft dit altijd gepromoot. Ik wil hiermee duidelijk maken dat de VVD niet eerder is geïnformeerd dan de Kamer.

Mevrouw Dijkma heeft de belangrijke vraag gesteld waarom ik het niet op woensdag heb gemeld. De conceptbrief was in een eerder stadium uitgelekt en had alle kranten al gehaald. Dat vond ik erg vervelend, vooral

ook omdat dit uit mijn eigen ministerie werd gelekt. Men kan zich misschien voorstellen hoe dat voelt. De uiteindelijke versie van de brief was op het ministerie nog maar bij een paar mensen bekend. Ik heb in de discussie met de Kamer niet gemeld wanneer die brief precies zou verschijnen. Ik wilde graag de regie hebben over het moment waarop de brief naar buiten zou komen. Ik heb een en ander geheel gedaan binnen de spelregels voor de wijze waarop bewindslieden en Kamer met elkaar omgaan.

Ik weet nog heel goed dat de heer Verhoeven mij vroeg wanneer de Kamer die brief zou krijgen. Ik heb hem toen vriendelijk lachend aangekeken en gezegd dat die brief op korte termijn zou komen, in ieder geval voor 1 maart aanstaande. Daarna heeft de Kamer er niet meer op gereageerd. Zij zou de brief afwachten. Ik vind dat het tot de beleidsvrijheid van bewindslieden behoort om zelf het moment te kiezen om ergens mee naar buiten te komen, maar dan wel conform de spelregels. Dus eerst de Kamer informeren, daarna de pers en vervolgens andere activiteiten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat de minister een «onder embargo»-afsprake maakt, is geen punt. Zij heeft de Kamer de brief op vrijdag om twee voor twaalf gestuurd, dat begrijp ik. In alle eerlijkheid moet mij wel van het hart dat ik mij niet zo goed kan voorstellen dat de heer Aptroot in de nacht van vrijdag op zaterdag zomaar de bus heeft besteld. Er moet op de een of andere manier voorkennis bij de VVD-fractie zijn geweest. Anders is het wel heel toevallig dat de minister op zaterdag een mooi bord onthult op een bijeenkomst waarop de hele VVD-top is opgetrommeld. In de ochtend hebben zij kennelijk allemaal hun agenda schoongeveegd omdat de minister toen pas wist dat zij dit beleid zou presenteren. Ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat er bij een fractie in dit huis, sterker nog bij een woordvoerder in dit huis, een kennisvoorsprong is geweest. Hij wist dat de minister een brief zou doen uitgaan. Ik wil graag van de minister horen of dat zo is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij plannen onze campagnes binnen de partij altijd geruime tijd tevoren. Wij hebben daarbij gezegd welke onderwerpen wij daarbij aan de orde wilden hebben. Ik heb altijd gezegd dat wij voor 1 maart met de plannen zouden komen. Het was niet gepland dat dit per se op de 11de bekend gemaakt zou worden. Men wist dat wij daarmee zouden komen, maar men had niet meer informatie dan anderen die hier aan tafel zitten. Ik hecht er sterk aan om dit duidelijk te maken. In de campagneplanning is afgesproken dat wij daar in die periode mee zouden komen, maar men had niet meer informatie dan de rest van de Kamer over de inhoud van de brief.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nee, dat geloof ik. De VVD-fractie had niet meer informatie over de inhoud van de brief, maar kennelijk wist zij wel dat er een brief zou komen. Daar gaat het nu om. Wist een van de fracties in dit huis dat er een brief zou komen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb gezegd dat in het bewindsliedenoverleg waarin wij de campagnes afstemmen, ook wordt aangegeven wanneer bepaalde thema's naar buiten gebracht worden. Anders had dat niet op die manier vormgegeven kunnen worden. Men heeft echter kunnen zien dat ik op die bijeenkomst niet het nieuwe beleid heb geïntroduceerd, maar dat ik alleen het bord heb onthuld. Ik heb geprobeerd mij aan de spelregels te houden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Twee minuten voor twaalf is de brief aan de Kamer gestuurd; het was nog net niet een minuut voor twaalf. Daarna zijn diezelfde nacht de bussen besteld. We kunnen elkaar wel voor

de gek willen houden, maar het is allemaal wel heel toevallig. In dezelfde week hebben wij er nog naar gevraagd. Daarop zei de minister dat de Kamer voor 1 maart geïnformeerd zou worden. Midden in de nacht wordt er een brief gestuurd. Was dit allemaal omdat er een embargo van kracht was? De minister zegt dat wel, maar ik vind het een zeer aparte gang van zaken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij zegt u hetzelfde als mevrouw Dijkema. Ik heb de nette weg gevolgd door eerst de Kamer te informeren en de pers alleen onder embargo. De sessie op zaterdagmiddag was de onthulling van het 130 km/u-bord. Ook de minister-president heeft op die bijeenkomst gesproken, waarbij hij allerlei nieuwsfeiten bracht. Je zou kunnen zeggen dat de 130 km/u al geruime tijd niet echt meer nieuws was. Alle kranten hadden er al over geschreven en alle partijen hadden hun zegje er al over gedaan. Wat dat betreft, is het niet gek dat de VVD met dit onderwerp als campagnethema komt. Dat past bij de partij. De suggestie dat ik daarmee over de schreef ben gegaan, werp ik van mij. Misschien kan men via de heer Aptroot aan de campagneleider vragen om te bevestigen dat ik bij die gelegenheden altijd heb gezegd dat ik een bewindspersoon ben en dat ik eerst mijn beleid voor iedereen duidelijk moet maken voordat ik dat bij de VVD kan doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De brief is twee minuten voor twaalf verstuurd. Vervolgens vond er de volgende dag een grote manifestatie plaats; nou ja, groot. Het was daar wel een beetje tochtig en ik vond het ook een beetje zielig. Maar goed, ik gun iedereen zijn pleziertje. De partijtop is daarbij aanwezig. Zegt u nu tegen mij dat het puur toeval was? Waarom is die brief op zo'n raar tijdstip verstuurd? In de week daarvoor was er nog naar gevraagd en toen zei u dat de brief voor 1 maart zou komen. Nu was het ineens vrijdag om twee minuten voor twaalf 's nacht in the pocket. Ik wil daar graag opheldering over. Wat heeft die versnelling teweeggebracht? Had dat niets met die bijeenkomst op zaterdag te maken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb nu al drie keer gezegd dat er geen sprake was van een versnelling. Het was altijd al mijn doel om het beleid op dat moment naar buiten te brengen. Het was ook mijn doel om dat in een zo klein mogelijke kring te doen, nadat eerder conceptstukken uitgelekt waren. Ik heb ook gezegd dat een bewindspersoon het recht heeft om regie te voeren op het moment dat het beleid naar buiten wordt gebracht. Dat heb ik ook gedaan. Ik heb daar één krant over geïnformeerd en het daarna aan de buitenwereld overgelaten om daarover te discussiëren. De krant is onder embargo geïnformeerd, zoals dat altijd gebeurt. Waarom zou ik tijdens het AO een paar dagen daarvoor aangeven op welk moment ik met die brief zou komen? Op dat moment zou men gaan azen op de inhoud van de brief en op het effect ervan. Ik heb bewust tegen de heer Verhoeven gezegd dat ik voor 1 maart met die brief zou komen. Ik heb hem dus bewust geen antwoord gegeven. De Kamer was daar ook bij.

De heer **Bashir** (SP): De minister heeft de brief onder embargo aan een krant gegeven. Op het moment dat de krant naar de drukkerij gaat, is de brief naar de Kamer gestuurd. Verwachtte de minister dat die brief ook vrijdagavond twee minuten voor twaalf naar de Kamerleden zou worden doorgestuurd, zodat zij die kunnen lezen? De brief is pas de volgende middag door de staf van de Kamer opgepakt en verwerkt. Het is een misverstand om te denken dat een brief die om twee voor twaalf naar de Kamer wordt gestuurd onmiddellijk door de leden kan worden gelezen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet niet precies hoe laat die brief is gestuurd. Brieven onder embargo worden altijd laat gestuurd. Een krant heeft het nieuws wel eerder, maar mag het pas publiceren nadat de leden de informatie gekregen hebben. Als de krant om twaalf uur naar de drukkerij gaat, is het nieuws pas 's morgens om zes of zeven uur bekend.

Ik wist niet of die brief direct naar de leden zou gaan of dat dit via de Griffie zou lopen. Ik begrijp nu dat dit via de Griffie gaat. Voor mij was van belang: vrijdag eerst de brief naar de Kamer en onder embargo naar de pers. Ik heb daarop bewust regie op willen voeren en dat vind ik ook niet gek, gezien mijn rol. Ik wilde het eenmalig aan de pers geven met mijn eigen verhaal. Dit is verder niet misbruikt in de campagne van de VVD. Het is een thema dat wij altijd promoten en waar wij altijd mee naar buiten zouden komen. Ik zou nu naar de inhoud willen.

De heer **Bashir** (SP): Of het is allemaal heel toevallig of de procedure is gewoon misbruikt. Ik geloof niet in toeval, dus mijn conclusie is duidelijk. Wij kunnen wel heel lang hierover praten, maar ik wil het ook over de toekomst hebben. In het verleden is het vaker gebeurd dat brieven om twee minuten voor twaalf binnenkwamen. Ik verwijs naar de brief over de toekomst van de NS en ProRail die om twee minuten voor twaalf op een donderdagavond binnenkwam en de volgende dag in de kranten stond. Kunnen wij afspreken dat de minister er rekening mee houdt dat een brief niet meteen bij de leden terechtkomt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind dit meer iets dat intern in de Kamer besproken moet worden. Zij kan vastleggen welke termijnen de regering hierbij in acht moet nemen. Tot nu toe kunnen bewindslieden het moment kiezen waarop zij de Kamer informeren. Vervolgens kunnen de leden als eersten contact hebben met de pers, waarna vervolgens het vrije debat ontstaat waarin alle partijen hun mening kunnen geven. Ik wil dat graag in stand houden, maar het is aan de Kamer om te bepalen of daar verandering in moet komen.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister schetste wat er is gebeurd in het AO. Ik vroeg vriendelijk wanneer de brief zou komen. Zij glimlachte ook heel lief, zou ik bijna op zijn Balkenendiaans zeggen. De minister zei toen inderdaad: voor 1 maart. De minister legt het nu te gekunsteld uit. Ik vind het veel te toevallig allemaal. Wat mij nog het meest teleurstelt, is dat zij letterlijk zegt dat zij mij bewust geen antwoord heeft gegeven. Hoe je het ook wendt of keert, dat is toch echt ten dienste van de VVD-campagne geweest. Dat is geen goede zaak. De Kamer nam dit onderwerp zeer serieus, want er kunnen verkeersdoden mee gemoeid zijn. Zij wilde tijdig hierover praten, maar de minister heeft bewust geen antwoord gegeven. Ik voel me op dat punt echt tekortgedaan door de minister. Hoe wil de minister het vertrouwen van de Kamer op dit punt behouden? Ik wil dit niet te vaak meer meemaken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg heel stellig dat het bewust niet melden niets te maken had met de VVD-campagne. Nadat eerder stukken die niet compleet waren, waren uitgelekt, wil je als bewindspersoon heel graag zelf het moment bepalen waarop een en ander naar buiten komt. Overigens was dat nog lastig genoeg. Tijdens het debat ging ik ervan uit dat u uit mijn big smile begreep dat ik mijn eigen moment wilde kiezen. Ik zag al dat er getwitterd werd, onder andere bij de NOS, dat dit erop kon duiden dat ik vrijdag met de brief zou komen en dat die zaterdag zou worden gebruikt. Er waren in ieder geval anderen die dat begrepen hadden. Het was echter nooit mijn bedoeling om de Kamer te misleiden. Dat zou ik niet willen en dat zit absoluut niet in mijn aard. U kent mij als iemand die altijd transparant is en altijd zegt wat er gebeurt. Ik

heb dit gedaan om regie te kunnen houden op het moment waarop dit naar buiten komt. Dat heb ik ook tijdens het AO min of meer aangegeven, maar misschien had ik daar meer woorden aan moeten wijden. Ik had wellicht moeten zeggen: mijnheer Verhoeven, ik bepaal zelf het moment. Ik ging ervan uit dat dit helder was. Nogmaals, het was niet ten bate van de VVD-campagne, maar om mijn eigen moment te kunnen bepalen, zeker na de vervelende ervaring met het uitlekken van de stukken. Ik hoop dat ik hiermee het vertrouwen weer wat terug heb.

De heer **Verhoeven** (D66): Vertrouwen komt te voet en gaat met 130 km/u te paard. Ik lach er nu weer om, maar ik hoop dat dit niet te vaak meer voorkomt. Ik voel mij er niet prettig bij.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga door met de inhoud, want die is veel belangrijker. De meeste Kamerleden hebben niet zo veel tegen 130 km/u. De vraag is wel of de Kamer erop kan vertrouwen dat een en ander binnen de normen blijft. Maakt de minister haar belofte waar? Dat zal ik zeker doen. Ik heb nooit gezegd dat de maximumsnelheid overal wordt verhoogd. In het regeerakkoord staat dat dit binnen de grenzen van luchtkwaliteit, geluidsoverlast en veiligheid zal gebeuren. Daar hebben wij ook nog Natura 2000 aan toegevoegd, dat wij heel erg belangrijk vinden.

Dit is niet het enige wat ik ga doen op dit punt. Nee, mijn beleid is veel breder. Bouwen is voor mij ongelooflijk belangrijk. Er wordt de komende periode heel veel geld uitgetrokken om extra kilometers te realiseren. Benutten is ook heel belangrijk. Binnenkort komt ik op dit punt bij de Kamer terug en dit beleid is daar onderdeel van.

Voor de beantwoording van de vraag of dit zal dit werken, moet je naar de normen kijken. Het verbaast mij dat veel leden gevraagd hebben waarom de normen niet in de brief staan. Ik ben ervan uitgegaan dat die normen bij de leden bekend waren. De normen voor de luchtkwaliteit zijn opgenomen in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor geluidsoverlast hebben wij nu te maken met de Wet geluidshinder en straks met de SWUNG (Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid). Als de maximumsnelheid op een aantal wegen wordt verhoogd, moeten wij wel binnen de wettelijke eisen blijven.

Er is lang gediscussieerd over veiligheid. Op dat punt zet ik het beleid van mijn voorganger onverkort door: in 2020 maximaal 500 verkeersdoden en 10 600 ernstige gewonden in het verkeer. Naast technische eisen aan open afritten die een hogere maximumsnelheid met zich brengen, is er ook flankerend beleid, zoals het puntenrijbewijs. De heer De Rouwe heeft hier met nadruk om gevraagd. Wij zijn bezig, een recidiveregeling te maken die in de zomer in werking moet treden. Dat is een soort puntenrijbewijs met vooral strafpunten in plaats van bonuspunten, zoals je wel in andere landen ziet. Dat laatste is namelijk een vrij ingewikkelde constructie. Ik kom hier graag in mei op terug bij het AO over verkeersveiligheid. Dan zal er ook aandacht worden besteed aan andere onderwerpen, zoals de spekseltest en rijden in woonwijken. Die onderwerpen liggen iets meer op het terrein van minister Opstelten. Wij zullen ons hier gezamenlijk over buigen, zodat wij ook gezamenlijk heldere antwoorden kunnen geven. Er is gevraagd hoeveel extra doden ik op mij geweten zou willen hebben. Die suggestie werp ik verre van mij. Mijn ambitie op het terrein van verkeersveiligheid is net zo hoog als die van mijn voorganger. Op het moment dat wij bij de experimenten zien dat er gevaarlijke situaties ontstaan, zullen wij die weg niet moeten nemen. Een zesde van het jaarlijkse aantal verkeersdoden valt op de rijkswegen. De meeste verkeersdoden vallen op omliggende wegen. Dit wordt dus ook beïnvloed door beleid elders. Ik houd mij aan de ambitie van mijn voorganger en ik ga ervan uit dat ook mijn opvolgers dat zullen doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter.

De **voorzitter**: Ik stel mij voor dat wij de minister eerst haar betoog laten afmaken en dan een tweede ronde houden. Als ik nu interrupties toesta en wij overschrijden de geplande eindtijd, dan is er geen VAO meer mogelijk. De agenda van de plenaire vergadering voor vanavond ligt vast.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is opgemerkt dat de normen inzichtelijk moeten zijn, zodat duidelijk is waaraan getoetst wordt. Die normen zijn inzichtelijk. De Kamer kan mij en mijn opvolgers daar strak aan houden, zodat wij werkelijk binnen de grenzen van het NSL en binnen de geluidsgrenzen blijven. Wij zullen ons tot het uiterste inspannen om de veiligheidsnormen te halen. Daarnaast houden wij rekening met de Natura 2000-gebieden.

De fractie van D66 heeft gevraagd of een en ander wel haalbaar is in juni 2011. Op het gebied van het verkeer zullen wij het halen. Daar blijven wij binnen de grenzen. De experimenten starten nu pas en zullen dus niet veel invloed hebben op de cijfers tot 2011, maar ook het volgend jaar en het jaar daarna zullen wij binnen de grenzen moeten blijven. In het verkeer ontstaat er steeds meer ruimte ten opzichte van de normen doordat auto's minder schadelijke stoffen uitstoten en geluidsarmer worden. Ook bij een maximumsnelheid van 130 km/u mogen de grenzen niet worden overschreden. Ik zeg dit nogmaals heel duidelijk. Ik weet niet hoe ik de zorgen van de commissie op dit punt nog meer kan wegnemen: wij blijven binnen de grenzen van de wet, zoals ook in het regeerakkoord staat.

Dan de wettelijke basis van de experimenten. De een vraagt waarom ik dit via experiment start en de ander zegt dat die experimenten zo snel mogelijk afgeschaft moeten worden. Ik start met experimenten omdat verhoging van de maximumsnelheid binnen de huidige wet niet mogelijk is. De experimenten dienen om te zien welke gevolgen het verhogen van de maximumsnelheid heeft. We kunnen een hoop berekenen. Er is veel in rekenmodellen opgenomen, maar uiteindelijk gaat het erom wat mensen dag in, dag uit ervaren. Daarbij zijn de experimenten zeer belangrijk. Er wordt geëxperimenteerd op wegen waarvan wij denken dat daarop niet direct grote problemen zullen ontstaan, dus wegen waarvan wij verwachten dat wij ook na de fase van het experiment hiermee door kunnen gaan.

Uiteindelijk zullen we de wet moeten aanpassen, maar dat doen wij pas nadat de experimenten zijn gehouden en ik met de Kamer over de gevolgen heb gesproken. Via de AMvB zal ik de aanpassing mogelijk maken. De fractie van de PVV wil de fase van het experimenteren overslaan. Dan kan niet, want daarvoor is aanpassing van de wet- en regelgeving nodig, van het RVV. Daarvoor heb ik ook de Kamer nodig. Samen zullen wij nagaan hoe wij ervoor kunnen zorgen dat dit wel mogelijk wordt.

De fractie van de PVV wil de 80 kilometerzones allemaal opheffen. Ook daarvoor moet je de wet wijzigen. Je kunt niet alle vijf 80 kilometerzones als experiment beschouwen, want dan is er geen sprake meer van een experiment. Het experiment op de A12 is succesvol geweest. In juni starten wij met een experiment op de noordbaan van de A20 bij Rotterdam. Daarna zullen wij de effecten daarvan bezien en kunnen wij besluiten of er permanent een maximumsnelheid van 100 km/u ingesteld moet worden of dat er sprake moet zijn van een dynamische maximumsnelheid. In het najaar zal ik rapporteren over de effecten van beide proeven. Op grond daarvan zal ik een besluit nemen. Het kan niet sneller omdat je de voorgeschreven procedures moet volgen. Ik probeer de Kamer zo snel mogelijk een goed besluit op dit punt voor te leggen.

De kosten van de proef zijn 1 mln. Er moeten borden worden geplaatst door aannemersbedrijven. De gebruikers moeten goed geïnformeerd worden. Verder moet er onderzocht en geëvalueerd worden.

Bij de invoering van de maximumsnelheid van 130 km/u kan het nodig zijn om geluidsschermen te plaatsen. Dan moeten wij bepalen wat 130 km/u ons waard is gezien de kosten. Daarbij speelt ook mee dat het krappe tijden zijn en dat wij de budgetten voor verschillende doelen willen aanwenden. Daarom heb ik ook gekozen voor experimenten in een derde van het land op wegen waarvan ik denk dat dit zonder al te veel extra maatregelen zal lukken. Ik verwacht dat er in andere delen van het land veel meer nodig is. Misschien wordt het over vijf of tien jaar veel makkelijker. De experimenten zullen het uitwijzen. Daar doen wij ervaring mee op en daarna kunnen wij verder gaan met andere wegen.

Is het goed voor de economie? Er is een tijdwinst van 8%. Jaarlijks wordt er tussen 2,8 mld. en 3,6 mld. verlies geleden door het bedrijfsleven als gevolg van files. Ook het milieu ondervindt daar nadeel van, dat loopt ook in de miljarden. Dat zegt al heel wat. Het ligt niet vast in een rapport, maar hoogleraar Henk Meurs heeft berekend dat de maatschappelijke baten van enkele minuten reistijdwinst slechts enkele euro's per keer bedragen. Daarbij moet je echter bedenken dat er jaarlijks 50 miljard voertuigkilometers op het hoofdwegennet worden afgelegd met een gemiddelde ritlengte van 15 à 20 kilometer. Het gaat om 3,5 miljard ritten per jaar over het hoofdwegennet ofwel 10 miljoen ritjes per dag. Al die dingen tellen op. Er is geen rapport, want niemand heeft daar een studie aan gewijd. Deze voorbeelden geven wel klip-en-klaar aan waarom deze maatregel de economie mede steunt.

Er is gevraagd hoe dit vorm zal krijgen. Een deel van de proeven vindt plaats via matrixborden en een deel met de 130 km/u-borden die onlangs gemaakt zijn. Onder dat bord hangt een bord waarop is aangegeven voor welke tijden de maximumsnelheid geldt. We moeten de weggebruiker op de hoogte stellen van de spelregels, dus op korte afstand achter dat bord komt een informatiebord. Dynamische matrixborden zijn gemakkelijker, maar die zijn er nog niet in heel Nederland. Ik hoop dat dit ooit zal gebeuren, maar voorlopig is dit niet het geval. Een van de onderdelen van het experiment is ook dat wordt gekeken hoe duidelijk de boodschap overkomt.

Wat betekent dit voor onderhoud en beheer? De kosten zijn niet het asfalt, maar meer de borden of de signaleringssystemen. De matrixborden worden nu ook al gebruikt, dus dat zal niet veel extra kosten. De borden met onderborden zijn nieuw en daarvoor worden kosten gemaakt. Het is nog niet duidelijk wat dit zal betekenen voor het wegennet. Wij zullen nagaan wat de gevolgen voor het asfalt zijn.

Op welke wijze worden de effecten van het experiment onderzocht? Op zes punten wordt onderzoek gedaan. In de eerste plaats gaat het om de doorstroming, dus de gemiddelde snelheid, de reistijd, de congestie en de naleving van de maximumsnelheid. In de tweede plaats wordt de luchtkwaliteit onderzocht, de uitstoot van stikstof, NO_x, en fijnstof PM10. In de derde plaats wordt de geluidsbelasting onderzocht. In de vierde plaats wordt de verkeersveiligheid onderzocht, de analyse van ongevallen en incidenten. In de vijfde plaats wordt de vormgeving van Dynamax onderzocht, dus de blikken borden of de signalering. In de zesde plaats worden het begrip en de beleving bij de automobilist onderzocht. Centraal in dit onderzoek staat het meten van de werkelijk gereden snelheden. In Denemarken bleek dat er op een aantal punten niet sneller werd gereden. Dat is van belang voor de input van de modellen voor het bepalen van de effecten op emissie van schadelijke stoffen en op geluidsniveau. Wij gebruiken die gegevens ook om de CO₂-emissiefactoren te bepalen. De komende maanden zal ik op alle wegvakken van het hoofdwegennet de verwachte effecten inventariseren om daarmee voor alle wegvakken de mogelijke snelheidsverhoging in kaart te brengen.

De **voorzitter**: Alle leden hebben anderhalve minuut voor de tweede termijn zonder interrupties.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Over het proces is meer dan genoeg gezegd. De minister is dienaar van de Kroon en moet niet in de gelegenheid worden gebracht om het beleid van een van de partijen te verdedigen. Het is aan de minister om daarop te letten en niet aan mij. Een aantal leden heeft gevraagd om tevoren heldere criteria te formuleren op grond waarvan bepaald kan worden of de experimenten al dan niet geslaagd zijn. De minister lepelt aan het einde van haar betoog even een lijstje met criteria op. Is er ook een nulmeting? Kunnen wij het verschil in bijvoorbeeld geluidsbelasting zien voordat het experiment start en tijdens het experiment? Ik vind dat de minister de Kamer dat op papier moet laten zien. Misschien kunnen wij een VAO voorkomen als de minister toezegt dat zij dit nog eens netjes op een rijtje zet. Dan kunnen wij beoordelen hoe die experimenten inhoudelijk vorm krijgen en langs welke meetlat de resultaten worden gelegd. Dan wordt duidelijk of er sprake is van een eerlijke vergelijking. Daar zit mijn fractie op te wachten. De verkeersveiligheid is heel erg belangrijk. De minister zegt dat zij moet compenseren met flankerend beleid. In Denemarken is succes geboekt op het terrein van de verkeersveiligheid omdat tegelijkertijd een keihard handhavingsbeleid is gestart. Mijn verzoek aan de minister is om dat gewoon te gaan doen. Ik vraag haar, aan te kondigen dat met de start van de experimenten een stringenter handhavingsbeleid wordt gevoerd. Alleen dan kan het succes van het Deense model worden geëvenaard. Anders wordt het echt een mislukking.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. De PVV-fractie heeft er uiteraard begrip voor dat de proef nodig is om een maximumsnelheid van 130 km/u op zo veel mogelijk plaatsen voor elkaar te krijgen. Dat zou het doel moeten zijn, dat je op zo veel mogelijk wegen 130 km/u mag rijden. Het rapport van juli jl. is glashelder over het verhogen van de maximumsnelheden. Ik zal er straks bij het VAO via een motie op aandringen dat de 80 kilometerzones zo snel mogelijk worden afgeschaft. Als dat gebeurt, kunnen wij eindelijk in de Randstad rondom de grote steden ook doorrijden.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Wij hebben een aantal procedurele zaken besproken en wat mij betreft is dat deel afgesloten. Ik sluit mij aan bij de vraag om een nulmeting en om een stringent handhavingsbeleid. Dat waren twee verstandige vragen van mijn collega. Op een gegeven moment komen er resultaten uit de experimenten op de punten geluid, lucht en verkeersveiligheid. Kan de Kamer daar direct helder over worden geïnformeerd? Ik wil dan graag duidelijke staatjes met gegevens zodat wij op grond daarvan duidelijke conclusies kunnen trekken. Er mag op geen enkele manier worden gegoocheld met cijfers om het beeld mooier te maken dan het is. Dat gevaar voel ik hier en daar toch. Wij zijn niet tegen een maximumsnelheid van 130 km/u, maar alleen op die plaatsen waar het kan. Ik heb echter het idee dat men dit zo graag wil dat er een soort «de wens is de vader van de gedachte»-gevoel ontstaat. Dan moeten de resultaten wel passen in de plaatjes. Cijfers kun je altijd manipuleren. De minister heeft mijn vertrouwen weer een beetje teruggewonnen. Ik heb behoefte aan eerlijke, naakte cijfers.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dit is een goed debat, want bijna Kamerbreed is in principe steun voor een maximumsnelheid van 130 km/u. De Kamer is het erover eens dat moet worden beoordeeld op welke wegen dat mogelijk is. Dat resultaat had ik niet durven dromen, zeker niet toen wij aan het onderhandelen waren over het regeerakkoord.

Het is goed om op een aantal wegen te starten met de verhoging van de maximumsnelheid om te kijken hoe dat uitpakt. Ik wijs de minister op het effect dat bijvoorbeeld in Denemarken optrad. Als de maximumsnelheid wordt verhoogd, zijn automobilisten geneigd om op wegen waar de maximumsnelheid beperkt is, zich daar beter aan te houden. Zij weten dan dat er een goede reden is voor een lagere maximumsnelheid, terwijl nu het idee is dat de maximumsnelheid in Nederland altijd veel te laag is. Ik doe mijn best om mij altijd aan de maximumsnelheid te houden, want als Kamerlid heb je een voorbeeldfunctie, maar ik wil niet zeggen dat het altijd lukt. Als ik nu op de Afsluitdijk of de A6 rijd, kan ik rechts blijven rijden en haalt iedereen mij in. Nu wordt de maximumsnelheid massaal overtreden en ik zou dat Deense effect ook graag in de evaluatie meegenomen willen zien.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijnheer Aptroot, blijft u vooral voor uzelf spreken en niet voortdurend de woorden van anderen hineininterpretieren. Met dat soort gedrag zorgt u ervoor dat mogelijk draagvlak voor experimenten met 130 km/u eerder af- dan toenemen. Dat moet u niet doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik constateer dat collega's na het eerste bericht bij de NOS over vier experimenten heel negatief reageerden. Zij zeiden: het kan niet en wij willen het niet. Ik constateer nu een grotere bereidheid om te zeggen dat het in een aantal gevallen best zou kunnen, maar wij kijken kritisch naar de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en dergelijke. Ik vind dat prettig.

De **voorzitter**: Niet allemaal interrumperen.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik houd het heel kort en dat kan best. Ik word daar ook nadrukkelijk toe uitgenodigd. Wij willen ons graag aan de geschiedschrijving houden. Daar hebben wij zojuist een uitgebreid debat over gehad. D66 heeft nooit gezegd: het kan niet en het mag niet. Over de Afsluitdijk hebben wij gezegd dat dit een nutteloos plan is omdat je alweer moet afremmen als je net bent opgetrokken. Wij zijn er nooit faliekant tegen geweest, dus dat moet de Aptroot ook niet suggereren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Mijn fractie heeft helemaal geen moeite met die prima ochtendkrant waarin dit werd aangekondigd. Ik begrijp heus wel dat dit soms wat gevoeligheden met zich brengt. Wij hebben het zelf ook altijd gedaan, anderen doen het ook. Het hoort er gewoon bij. Ik wil er dan ook niet te veel woorden aan vuilmaken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Probeert u een wit voetje te halen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Een wit voetje? Ik wil het omdraaien. Ik ben niet zo tevreden met de beantwoording. Verschillende vragen van mij zijn niet beantwoord. Ik heb gevraagd of de SWOV bij het onderzoek wordt betrokken. Geen antwoord. Ik heb gevraagd waar de grens voor de boete wordt getrokken. Geen antwoord. Ik heb gevraagd of er extra gecontroleerd wordt, zoals in Denemarken. Geen antwoord. Ik heb gevraagd naar een reactie op het onderzoek van Goudappel. Geen antwoord. Mijn fractie heeft geen enkel probleem met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u. Wij moeten echter niet de indruk krijgen dat de minister vooral daarmee bezig is en niet met de dingen die wij ook belangrijk vinden. Daardoor neemt het draagvlak ook af. Ik wil een andere toon, ik wil een ander verhaal van de minister. Ik wil vooral resultaten zien van de aanpak van asociaal gedrag. De dingen die de minister heeft aangekondigd, staan al een tijdje op de agenda's. Mijn kritiek was en is dat in de brief van de minister vier zinnen

over de verkeersveiligheid staan. Tijdens dit AO wordt een aantal voorstellen dat al aangekondigd is, herhaald. Waarom zijn die niet meegenomen in de brief? Er zijn de afgelopen tijd veel debatten over dit onderwerp gevoerd. Daarin is altijd gezegd: als het kabinet met zijn brief komt, wordt daarin ingegaan op luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. De paragraaf van vier zinnen over verkeersveiligheid is flinterdun. Wij stemmen in met de experimenten van 130 km/u, maar zonder het een, niet het ander; zonder een verkeersveiligheidsambitie ook geen snelheidsambitie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben benieuwd wanneer het CDA niet alleen gaat blaffen, maar ook gaat bijten op dit punt. De heer De Rouwe bijt wel, maar zonder tanden. Als hij zo kritisch is – en terecht – zou hij hier niet mee moeten instemmen.

Ik wil graag van de minister weten hoe lang dit experiment gaat duren. Komt er een nulmeting? De vraag is wat je uiteindelijk met dit experiment wilt bereiken. In het rapport dat steeds wordt aangehaald, wordt één weg genoemd. In het rapport staat ook dat de situatie op twee meetlocaties verslechtert. Zo'n rapport kun je op diverse manieren interpreteren. Ik heb helemaal geen zin in dat soort flauwekul. Ik wil meetbare criteria voor luchtkwaliteit, geluid, broeikasgassen en verkeersveiligheid. Aan de hand daarvan kunnen de resultaten van het experiment beoordeeld worden. Als de minister dat niet wil toezeggen, vraag ik een VAO aan. Ik ben het helemaal met de heer De Rouwe eens. Wat ons hier wordt gepresenteerd is bijzonder vaag. Wellicht heeft het haastwerk tot minder nauwkeurigheid geleid. Tegen de heer Aptroot zeg ik nog even dat de GroenLinks-fractie niet voor dit experiment is, maar dat had hij natuurlijk al begrepen. Wij willen dat de minister helder toezegt dat er goede, meetbare criteria komen en dat er een nulmeting wordt uitgevoerd. Anders zitten wij elkaar alleen maar bezig te houden.

Ik hoop dat de relatie van de minister met de andere pers dan de krant van Wakker Nederland goed blijft. Alles overziend, vind ik de procedure en de presentatie van de plannen een tikkeltje ordinair.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik heb in eerste termijn een aantal criteria genoemd waarop de SP-fractie dit experiment zal beoordelen. Ik noem kort de vijf punten nog een keer. Het mag niet onveiliger worden; er mogen niet meer doden en gewonden vallen. Er mag geen extra uitstoot van schadelijke stoffen komen. In ieder geval moet de extra CO₂-uitstoot gecompenseerd worden. Omwonenden mogen geen extra last van herrie krijgen. Er mogen niet te veel kosten aan verbonden zijn. De doorstroming mag niet verslechteren; bij hogere snelheden moet er harder geremd worden, waardoor eerder files kunnen ontstaan.

Wil de minister eerst een nulmeting laten uitvoeren zodat wij aan het eind van het experiment een overzicht kunnen krijgen van de ontwikkelingen op deze punten? De resultaten van het experiment moeten SMART geformuleerd worden. Wij moeten in een oogopslag de resultaten kunnen zien.

Als de maximumsnelheid wordt verhoogd, moet er ook goed gehandhaafd worden. Maximumsnelheden zijn er omdat harder rijden onveilig is. Daarom moet er extra aandacht voor handhaving zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De criteria komen steeds weer terug. Toen ik de brief stuurde, dacht ik dat de wettelijke criteria duidelijk genoeg waren. De Kamer vraagt om die expliciet te noemen en wil ook een nulmeting. Ik zeg een nulmeting en ook inzicht in de criteria toe. Dat zou toch al de basis van het rapport zijn geweest. Je kunt een experiment niet evalueren als je niet weet wat de uitgangssituatie was. Vervolgens moet je kunnen bepalen of de wettelijke grenzen niet worden overschreden. Ik zal de criteria allemaal noemen en

voor zover mogelijk ook de waarden die daarbij gelden. Dat laatste kan complex zijn. Ik weet niet of dit per wegdeel moet worden weergegeven. De Kamer krijgt in ieder geval inzicht in de criteria die wij hanteren. De Kamer krijgt hierover voor 1 maart aanstaande een brief.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Op 1 maart start het eerste experiment. Voor die tijd wil ik weten waar ik mee instem.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U krijgt de brief voor 1 maart. In het najaar worden de eerste resultaten bekend en dan zal de Kamer daar direct over worden geïnformeerd. Hoe lang gaat het experiment duren? Wij kunnen van een halfjaar tot maximaal twee jaar experimenteren. Het hangt ook af van de beantwoording van de vraag of het eerste deel goede en betrouwbare gegevens oplevert.

De heer De Rouwe was teleurgesteld over mijn beantwoording op het punt van de veiligheid. Dat was zeker niet mijn bedoeling. Ik heb wel rekening gehouden met de opmerking van de voorzitter dat er nog een apart AO over verkeersveiligheid komt. Ik ga nu graag expliciet in op een aantal vragen. De heer De Rouwe vroeg naar de betrokkenheid van de SWOV. Het onderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijk bureau. Daarbij wordt de traditionele procedure voor het uitzetten van een onderzoek gevolgd. De SWOV kan daarin meedoen, maar ik kan niet zeggen dat dit instituut de opdracht ook zal krijgen. Als het onderzoek klaar is, kan iedereen zijn licht erover laten schijnen. De opdracht wordt niet bij voorbaat aan een bepaald bureau gegund. De procedure staat open voor alle partijen.

Ik wil heel graag met mijn collega van Veiligheid en Justitie een stevig handhavingstraject inzetten. De ervaringen in Denemarken zijn dat er eerst een lichte stijging was van het aantal verkeersdoden. Daar is men zich rot van geschrokken en toen is men stevig gaan handhaven. Dat leidde opnieuw tot een dalende trend. Ik heb daar al met minister Opstelten over gesproken. Het is heel belangrijk dat voorkomen wordt dat automobilisten de grens oprekken tot onverantwoord hoge snelheden. Aan de ene kant is er meer vrijheid, maar aan de andere kant worden degenen die over de grens gaan stevig aangepakt. Voor de hoogte van de boetes ga ik uit van de gebruikelijke bandbreedte. Ik weet niet of dit een antwoord op de vraag van de heer De Rouwe is of dat hij er andere ideeën over heeft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij stellen voor om zero tolerance toe te passen. Er wordt nu gewerkt met een verruimde bandbreedte die ook door juridische redenen is ingegeven. Wat ons betreft, komt er geen kilometer bovenop de nieuwe maximumsnelheid. De juridische bandbreedte accepteren wij, maar daar mag geen kilometer bovenop. Ik vraag de minister om in de voor 1 maart toegezegde brief die duidelijkheid te geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal dit met Veiligheid en Justitie bespreken. Er wordt altijd een standaardcorrectie van min 3% toegepast in verband met de technische nauwkeurigheid van de apparatuur. Ik zal nagaan wat dit precies voor de nieuwe situatie betekent. Mensen moeten weten waar zij aan toe zijn op een bepaald wegdeel. Ik kom hierop terug in de brief die de Kamer voor 1 maart krijgt. Ik heb inderdaad niet geantwoord op de vraag over het onderzoek van Goudappel Coffeng. Daarin worden aannames gedaan over de plaatsen en de wijze waarop de maximumsnelheid verhoogd wordt. Men is ervan uitgegaan dat overal waar nu 120 km/u geldt, de maximumsnelheid naar 130 km/u zou gaan. Ik heb al eerder in de commissie gezegd dat dit niet het geval is. De nieuwe maximumsnelheid geldt alleen op die weggedeelten waar dat mogelijk is. Als je dat in heel Nederland doet, dan

krijg je inderdaad andere cijfers. In mijn brief kan men echter lezen dat ik niet zo te werk ga. Ik laat eerst onderzoeken waar 130 km/u mogelijk is, gelet op veiligheid en geluidsoverlast. In het najaar zal ik de Kamer laten weten wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn op andere wegvakken.

De heer De Jong vroeg naar de 80 kilometerzones. Ik begrijp zijn wens. Ik heb aangegeven dat het belangrijk is om geen begrenzingen aan te brengen die niet nodig zijn en zeker niet daar waar die een averechts effect blijken te hebben. Ik heb niet voor niets gezegd dat ik doorga met de experimenten. Zodra de gegevens beschikbaar zijn, wil ik de maximumsnelheid op de plaatsen waar dat kan verhogen van 80 naar 100 km/u. Ik hoop hiermee een duidelijk standpunt verwoord te hebben, net zoals mijn voorganger daarover altijd helder is geweest.

In maart komt er een delegatie uit Denemarken naar Nederland om over de ervaringen daar te praten. Het is van groot belang om van die ervaringen te leren. In 1988 is in Nederland voor het laatst de maximumsnelheid verhoogd, namelijk van 100 naar 120 km/u. Toen zat mevrouw Kroes op het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het is wel interessant om naar dat verleden te kijken, maar het is veel interessanter om naar meer recente aanpassingen te kijken.

Ik meen dat ik hiermee alle vragen heb beantwoord en ik hoop dat ik daarmee een VAO heb voorkomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij krijgen de criteria voor 1 maart en er komt een nulmeting. Het gaat mij niet alleen om het benoemen van de criteria, maar ook om de vraag welke uitkomsten acceptabel zijn. Dat moet je vooraf weten, want anders kan het nog alle kanten op. Als de minister kan toezeggen dat ook dat element meegenomen wordt in de brief, ben ik bereid om het VAO niet aan te vragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat wil ik zeker doen. De wettelijke norm zal ik expliciet erbij vermelden. Bij experimenten moet duidelijk zijn – voor de Kamer, maar ook voor betrokkenen en omwonenden – waarop wordt getest. Het beleid van de regering is dat zij dit wil doen, maar wel binnen de grenzen die wij zelf hebben vastgesteld. De experimenten vinden plaats binnen de nu geldende wetten.

De **voorzitter**: Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd: De Kamer wordt voor 1 maart 2011 schriftelijke geïnformeerd over de criteria voor het slagen van de experimenten met de verhoging van de maximumsnelheid. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de nulmeting, de cijfers die horen bij de Ausgangssituatie. In de brief wordt ook ingegaan op de mogelijkheid om zero tolerance toe te passen bij controle op de naleving van de snelheidslimiet. In de evaluatie van de experimenten die de minister in het najaar aan de Kamer zal doen toekomen, zal zij ook de kosten van de voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid betrekken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben niet expliciet aan de orde gehad dat de kosten in de brief meegenomen worden. Ik moet even kijken wat ik daarover kan schrijven. Ik kan wel aangeven wat eventuele maatregelen voor bepaalde weggedelen kunnen kosten.

De **voorzitter**: Het zijn dus de kosten van eventueel te nemen maatregelen.

Wil de heer De Jong nog een VAO, ondanks de toezegging van de minister?

De heer **De Jong** (PVV): Ik wil zo snel mogelijk van die 80 kilometerzones af. Een proef kan zes maanden duren. Ik heb het VAO al aangevraagd.

De **voorzitter**: Het is ingepland.

De heer **De Jong** (PVV): Dat wil ik voorlopig zo houden.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister heeft op dit punt een toezegging gedaan. Als de heer De Jong hierover een motie indient, zullen wij die nu niet steunen. Dan heeft hij een verworpen motie en is zijn punt van de baan. Met de toezegging is er ruimte om door te pakken. Ik wil met de heer De Jong scherp letten op een goede en adequate inpassing.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit is interessant. Het lijkt wel een openbare coalitieonderhandeling of gedoogonderhandeling. Het is heel boeiend.

De **voorzitter**: Het is een behoorlijke toezegging van de minister, zo constateer ik als voorzitter. Blijft de heer De Jong bij zijn VAO? Dat is het geval. Dan zien wij elkaar straks terug en de minister blijft dan ook nog even in dit huis.