
6

Maximumsnelheid autosnelwegen

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 17 februari 2011 over **de maximumsnelheid op autosnelwegen**.

De voorzitter:

Ik wil snel doorgaan met het volgende agendapunt, want de deelnemers aan het VAO maximumsnelheid autosnelwegen hebben al lang genoeg gewacht. Ik heet de minister van Infrastructuur en Milieu welkom.



Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Voorzitter. Het mag duidelijk zijn dat de fractie van GroenLinks geen voorstander is van verhoging van de maximumsnelheid. Wij houden onze grote zorgen over de vermindering van de verkeersveiligheid, de extra uitlaatgassen en lawaai en het simpele feit dat wij de olie er nu in een nog hoger tempo doorjassen. Als dit kabinet deze symboolmaatregel toch wil nemen en zegt te willen experimenteren, moet het oprecht geïnteresseerd zijn in de uitkomsten van het experiment. Omdat ik daar niet gerust op ben, dien ik straks een aantal moties in. Om het kabinet te houden aan zijn toezegging lik-op-stukbeleid te voeren, dien ik ook een motie in met het verzoek om op het eerste traject dat de minister heeft aangewezen trajectcontrole in te voeren. Ik kan mij niet voorstellen dat ook maar iemand die de mond vol heeft over handhaving – ik doel met name op de heer De Rouwe – hier tegen kan zijn.

Daarom dien ik graag drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van Veiligheid en Justitie en de minister van Infrastructuur en Milieu afspraken dat de hogere maximumsnelheid op een aantal trajecten strenger gehandhaafd zal worden met trajectcontrole;

overwegende dat de Afsluitdijk zich door zijn lengte en afwezigheid van afritten bij uitstek leent voor trajectcontrole, temeer daar er achter de vangrail geen ruimte is voor klassieke mobiele handhaving met radar;

verzoekt de regering, om haar lik-op-stukbeleid kracht bij te zetten door trajectcontrole in te stellen op (een deel van) de Afsluitdijk,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 5 (32646).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat snelheidsverhoging kan leiden tot extra luchtvervuiling en verkeersgeluid;

overwegende dat de voorspellende waarde van de modellen waarmee de milieueffecten van verkeer in kaart gebracht worden, recent door Kamer en minister gerelativeerd is;

overwegende dat de experimenten met snelheidsverhoging zich goed lenen om de daadwerkelijke milieueffecten niet alleen te berekenen, maar ook daadwerkelijk te meten;

verzoekt de minister, vlak voor een experiment start en daarna op relevante plekken langs wegdelen waar de maximumsnelheid wordt verhoogd de luchtkwaliteit en het verkeersgeluid te gaan meten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 6 (32646).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat hogere maximumsnelheden leiden tot de uitstoot van extra broeikasgassen;

constaterende dat de doelen voor de uitstoot van broeikasgassen in de sector verkeer verder onder druk zijn komen te staan door de keuze van het kabinet om extra verkeersgroei te faciliteren en de kilometerheffing niet in te voeren;

verzoekt de regering, bij de integrale visie die zij ontwikkelt op de te behalen kabinetsdoelen voor milieu, natuur en klimaat, de geconstateerde én de te verwachten gevolgen van de maximumsnelheidsverhoging voor de uitstoot van CO₂ mee te nemen, alsook voorstellen voor maatregelen om de doelen in de sector verkeer alsnog te halen als die nodig blijken te zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 7 (32646).

Verhoeven



De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Twee weken geleden hebben wij in een algemeen overleg gesproken over de maximumsnelheid. Dat heeft eigenlijk alleen meer onduidelijkheid opgeleverd voor de automobilist. Mag hij nu met 130 km/u, met 136 km/u of met 139 km/u op de Afsluitdijk? De minister noemde in dat algemeen overleg 139 km/u onwenselijk. De minister kondigde toen, overigens op verzoek van de Kamer tijdens dit algemeen overleg, onderzoek naar de verlaging van de flitsmarges aan.

De D66-fractie heeft geen motie. Wij hebben natuurlijk wel twee moties van mevrouw Van Gent medeondertekend. Wel heeft de D66-fractie een aantal vragen. Wanneer komt er duidelijkheid over die marges? Onze voorname vraag is deze: geldt het onderzoek dat gaat gebeuren ook voor de flitsmarges op wegen met 80 km/u en 120 km/u? Hoe kansrijk is dat onderzoek dan? Een aantal deskundigen heeft gezegd dat het onbegonnen of zinloos werk is, omdat er een heleboel juridische drempels zijn die verhinderen om zoiets aan te passen. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister hierop.

De uitkomst kan zijn dat het aanpassen van de marge helemaal niet kan. In dat geval blijft het geconstateerde probleem overeind; dat vind ik interessant. Nog interessanter wordt het als het wel kan. Dan krijgen wij namelijk op acht stukjes in Nederland, waaronder de Afsluitdijk, een lagere marge; met andere woorden een hogere snelheid, 130 km/u, en een heel klein beetje. In de rest van Nederland krijgen wij dan echter uiteindelijk een lagere snelheid, namelijk 120 km/u en een beetje; dat beetje is minder dan het nu is. Uiteindelijk mag je dus, op acht plekken in Nederland na, minder hard rijden dan nu het geval is. Als dat de bedoeling is van het kabinetsbeleid is, ben ik daar heel benieuwd naar.



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Ik sluit meteen aan bij het verhaal van de heer Verhoeven, door te wijzen op een artikel over de maximumsnelheden dat vandaag in De Pers stond. In het artikel stond dat de foutmarge niet naar beneden bijgesteld kan worden. Ik vraag de minister om haar reactie op dat artikel.

Sneller rijden vraagt om goed handhaven. Een trajectcontrole helpt om de automobilisten zich aan de maximumsnelheden te laten houden. Daarnaast ervaren veel mensen een trajectcontrole als een veel eerlijker systeem dan bijvoorbeeld een flitspaal. Recent gebeurde op de A4 tussen Badhoevedorp en de afslag A44 iets vreemds: een trajectcontrole stond een langere tijd uit, maar de borden stonden er wel. In de praktijk werden er flitscontroles gehouden, met opvallend veel boetes. Automobilisten werden dus op het verkeerde been gezet, doordat flitscontroles werden gehouden waar een trajectcontrole was aangekondigd. Dit moet in de toekomst beter geregeld worden. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Openbaar Ministerie stelt dat het voordeel van trajectcontroles is dat de snelheid niet op één punt gemeten wordt, maar dat het om de gemiddelde snelheid over een langere afstand gaat, wat veel mensen eerlijker vinden dan bijvoorbeeld meting met behulp van een flitspaal;

constaterende dat trajectcontroles wel aangegeven worden, maar niet de exacte begin- en eindpunten van de metingen bekend zijn;

van mening dat automobilisten op het verkeerde been gezet worden indien er toch flitscontroles gehouden worden op trajecten waar een trajectcontrole is aangekondigd;

verzoekt de regering om langs de weg duidelijk te maken wat het begin- en het eindpunt van de trajectcontroles is en op deze trajecten geen flitscontroles te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 8 (32646).

De heer De Rouwe (CDA):

Ik wil graag duidelijk hebben wat de heer Bashir beoogt. Hij stelt dat er onduidelijkheid was bij de trajectcontroles. Er zijn in Nederland echter heel veel controles waarover geen duidelijkheid is, doordat deze helemaal niet aangekondigd worden. Wil de SP-fractie dat alle controles in Nederland worden aangekondigd, met een bord of op een andere manier? Of wil de SP-fractie geen dubbele controles? Welk oogmerk heeft de heer Bashir met zijn motie?

De heer Bashir (SP):

In deze specifieke situatie werd aangegeven dat er een trajectcontrole was, maar dit was niet het geval. De apparatuur stond uit met als gevolg dat er flitscontroles werden gehouden. Hierdoor werd de automobilist op het verkeerde been gezet, omdat hij dacht dat hij te maken had met een trajectcontrole. Hij dacht hierdoor dat hij best iemand kon inhalen om dat vervolgens te kunnen compenseren, maar toch werd hij geflitst. Dat is iemand op het verkeerde been zetten en dat vind ik niet kunnen. Vandaar het verzoek in de motie om dat voortaan niet te doen. Op het moment dat men flitscontroles houdt, moet men de borden "trajectcontrole" weghalen.

De heer De Rouwe (CDA):

Mensen worden dagelijks op het verkeerde been gezet, want heel vaak worden controles niet aangekondigd. Mensen worden er dan mee overvallen, omdat de overheid als norm heeft: als je een regel hebt, dan moet je hem handhaven. De strafmaat wordt dan bepaald door het feit dat je een overtreding begaat en niet door het feit hoe je daarover geïnformeerd bent. Welke principiële lijn kiest de heer Bashir?

De heer Bashir (SP):

Op het moment dat er niets aangegeven is, weet je dat je rekening moet houden met flitscontroles. Op het moment dat er echter een trajectcontrole is aangegeven, is het heel erg duidelijk dat er dan ook een trajectcontrole moet plaatsvinden en niet ook nog eens een flitscontro-

Bashir

le. Die kunnen beter op plekken plaatsvinden waar het erg onveilig is, zodat op die manier de verkeersveiligheid verbeterd wordt.



De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Na de drie wat jammerende linkse partijen die net aan het woord waren, komt nu het geluid van een partij die niet antiauto is. De VVD-fractie is er heel blij mee dat er acht experimenten zijn met 130 km/u. Zij vindt dat de regering zorgt voor een zorgvuldige manier van invoering. Onze fractie hoopt dat het voortvarend verder kan worden uitgerold door het land, maar zij vindt het goed dat wordt gekeken naar de effecten voor de verkeersveiligheid en de geluids- en luchtkwaliteit. Wij nemen aan dat dat prima kan. De VVD-fractie zal de experimenten dan ook enthousiast volgen.

Wel vraag ik de minister om geen gehoor te geven aan het hijgerige gejaag van andere fracties op de automobilisten op de snelweg. Controle en handhaving moeten vooral gericht zijn op verkeersveiligheid. Dat betekent dat het niet altijd op de Afsluitdijk moet zijn, maar juist in de bebouwde kom, waar veel meer ongelukken gebeuren dan op de autosnelwegen, die onze veiligste wegen zijn.

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer Aptroot maakt er een heel treurige karikatuur van. Hij heeft het over linkse partijen. Het thema duidelijkheid is voor mij niet gebonden aan links of rechts, maar gewoon aan goede politiek. De VVD en het kabinet zijn niet duidelijk over de maximumsnelheid die uit alle mooie plannen gekomen is. Wordt het nu 130, 136 of 139 in de praktijk? Ik krijg graag duidelijkheid daarover. Dat is niet links, dat is niet rechts, maar wel zo helder voor degenen die het uiteindelijk moeten gaan doen, namelijk de automobilisten.

De heer **Aptroot** (VVD):

Wij zijn voor de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 maar op veel andere wegen misschien ook van 80 naar 100 en van 100 naar 120 of 130 waar dat kan. Er zal altijd een zekere marge zijn bij de controle. Als die marge van 8 km/u bijvoorbeeld naar 7 of 6 kan, vinden we dat best, maar het eenzijdige gejammer over de marges op de autosnelwegen vinden wij onzin. Een afwijking van 4, 5, 6 kilometer is in de bebouwde kom heel wat ernstiger dan op de autosnelweg, omdat het relatief een veel grotere afwijking is. Bovendien, op de 30 en 50 kilometerwegen zijn er per jaar 5200 ziekenhuisgewonden tegen maar 500 op de autosnelwegen. Dat vind ik ook nog te veel, maar als het ergens veilig is, is het wel op de autosnelwegen.



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

Voorzitter. Mijn fractie heeft in de diverse AO's die wij inmiddels over de snelheidsverhoging achter de rug hebben, een aantal opmerkingen gemaakt over de flankerende maatregelen. Het kabinet heeft de 130 km/u heel snel ingevoerd, maar er moet ook snelheid komen in de invoering van de flankerende maatregelen. Vaak worden milieu en geluidshinder genoemd, terecht, maar wij hebben ook de verkeersveiligheid benadrukt. Juist mijn fractie heeft de afgelopen jaren een heel aantal voorstellen gedaan waarvan wij nu vinden dat we daarbij moeten

doorpakken. Ik denk aan het puntenrijbewijs, de speekseltest en – de heer Aptroot noemde die ook al – de overlast die er vaak is in de woonwijken en waar vaak veel meer slachtoffers bij vallen. Dat is een aantal zaken dat wij willen aanpakken.

Ik heb eerlijke kritiek geuit op het feit dat er veel aandacht is geweest voor de 130 km/u. Maar nu moet er ook veel aandacht komen voor de uitvoering van de voorstellen die wij gedaan hebben en die voor een deel ook benoemd zijn in het regeerakkoord. Ik heb gezegd: het een niet zonder het ander.

Een ander punt waar wij om vroegen was een duidelijke uitspraak over de vraag of wij scherper kunnen controleren op de 130. Het was uitgerekend het CDA dat in de AO's aan de minister vroeg om te bekijken welke marges werden toegepast. De huidige situatie is vrij duidelijk: het zou moeten bij 139. Mijn fractie wil echter bezien of die marge omlaag kan. Het gaat om een hoge snelheid, het gaat daarbij om extra risico en wat ons betreft passen we daarvoor zero tolerance toe. Ik zou daarvoor een motie kunnen indienen, maar op ons verzoek heeft de minister toegezegd om daar vóór het AO over verkeersveiligheid op terug te komen. Dat hebben wij gewoon af te wachten. Ons signaal is duidelijk geweest. Als het toelaatbaar is om scherper te controleren, willen wij ook dat dit gebeurt. Ik hoop dat ik daarvoor dan de steun kan krijgen van de Kamerleden die mij na deze opmerkingen daarin terecht volgden.

Ik sluit af met waar ik eigenlijk mee wilde beginnen. Ik hoorde diverse leden zich profileren vanuit een heel rechte of heel linkse hoek. Ik sta hier heel duidelijk vanuit de middenpositie. Wij zijn voorstander van 130 km/u, maar wel onder de goede voorwaarden. Daarom hebben wij een afspraak met het kabinet om te bezien wat er gedaan kan worden aan de marge. Wat ons betreft gaat die, als het kan, naar beneden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik begrijp dat de heer De Rouwe zich "niet links, niet rechts, maar recht door zee" profileert om de middenpositie te markeren. Ik stel toch twee vragen aan hem. De heer De Rouwe zegt dat hij voor zero tolerance is. Mijn vraag is hoe hij dat wil realiseren. Ik heb het voorstel gedaan om trajectcontrole in te voeren, want je moet wel iets doen aan handhaving. Gaat de heer De Rouwe dat voorstel steunen?

De heer De Rouwe spreekt ook over doorpakken. Hij zegt dat 139 km/u hem te hard is. Die marge moet omlaag, maar als dat niet kan, vindt hij het ook best. De heer Bashir gaf zojuist al aan dat in De Pers van vanmorgen stond dat het gewoon niet kan.

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

Het is juist het CDA geweest dat dit onderwerp heeft geagendeerd. Dat is niet voor niets, want als wij naar beneden kunnen qua marge, willen we dat. Ik heb daar echter altijd bij aangegeven dat ook mijn fractie zich te houden heeft aan juridische uitspraken, onder andere van de Hoge Raad die gewoon eist dat er een marge is. Desalniettemin hebben wij gezegd dat je ook moet bekijken of je de marges naar beneden kunt brengen, omdat je te maken hebt met een andere snelheid. Als dat kan, willen wij dat. Daar is de uitspraak al over gedaan. Als het niet kan, hebben wij ons daarbij neer te leggen.

Wat betreft de trajectcontroles op de Afsluitdijk het volgende. Ik vind het een beetje wazig van GroenLinks. Het

De Rouwe

argument daarbij is namelijk: omdat het daar zo makkelijk kan. Met andere woorden: omdat GroenLinks denkt dat je daar zo makkelijk heel veel boetes kunt innen. Het kenmerk van controles is echter dat we die altijd op plaatsen uitvoeren waar er andere redenen voor zijn dan het goedkope argument dat het nu eenmaal kan. Wij passen trajectcontroles toe bijvoorbeeld op locaties waar milieunormen fors worden overschreden. Wij passen trajectcontroles toe op een dodenweg of een weg met veel ongevallen. De heer Aptroot – ik ben het niet altijd met hem eens – zei het al: juist de Afsluitdijk is een heel veilige weg. Het is ook nog eens een weg waarop de milieunormen geenszins worden overschreden. Het makkelijke pleidooi van mevrouw Van Gent – alleen omdat het kan, doen we het – steunen wij dus niet.

De voorzitter:

Ik krijg het gevoel dat we hier een discussie uit het AO aan het herhalen zijn. Mevrouw Van Gent, u reageert nu heel kort; u hebt uw AO al gehad. Anders loopt het helemaal mis. U mag heel kort reageren en er wordt ook heel kort geantwoord door de heer De Rouwe.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Wij willen helemaal geen boetes innen, want wij willen dat mensen zich gewoon aan de regels houden. Dat zal voor het CDA ook gelden, want het CDA heeft het over zero tolerance. Dan moeten we het wel in de gaten houden en handhaven. Dat zijn de woorden van de heer De Rouwe. Ik wil dus weten hoe de heer De Rouwe dan gaat handhaven. Hij heeft met grote snelheid handhaving geagendeerd, maar hij is als een slak bij de werkelijke uitvoering daarvan. Wat zijn de woorden van het CDA dus waard als het om handhaving roept? De heer De Rouwe staat hier met lege handen en hij wacht maar af. Wat houdt het in?

De voorzitter:

Dat was de laatste vraag van mevrouw Van Gent. De heer De Rouwe geeft nu een kort antwoord.

De heer De Rouwe (CDA):

Mevrouw Van Gent wil mij hier haast als minister hebben, want zij heeft het over de uitvoering. Op dit punt zou ik het best willen en had ik graag dingen gedaan, maar de uitvoering is juist aan het kabinet. Dat is ook de reden geweest waarom wij een aantal claims hebben neergelegd: we willen graag dat er uitvoering komt. Het is ook een toezegging aan mevrouw Van Gent, aan de Kamer en aan mij dat het kabinet de komende tijd met een aantal voorstellen komt, vooruitlopend op het AO, om te bekijken wat het kan doen. Dat is de druk die juist onze partij heeft neergelegd. Mevrouw Van Gent moet niet doen alsof zij daarmee kwam, alsof zij ineens kwam met streng en duidelijk beleid. Dat is altijd het CDA geweest. Dat waren wij, dat zijn wij en dat zullen wij blijven.

De voorzitter:

Het wordt nu bijna uitlokking; ik stop dit nu. De heer De Rouwe heeft de vragen beantwoord. Het woord is aan de heer Van Dam voor de PvdA-fractie.

□

De heer Van Dam (PvdA):

Voorzitter. Ik sta hier omdat mij collega mevrouw Dijkma vandaag ziek naar huis is gegaan. Ik vervang haar. Ik heb dus het AO niet meegemaakt, maar het alleen van een afstand bekeken. Tijdens het AO is gesproken over de voorwaarden waaronder de experimenten van het kabinet worden uitgevoerd waarbij op sommige plekken in Nederland 130 km/u of 139 km/u mag worden gereden en het op andere plekken 120 km/u blijft, of een andere snelheid. Echt overzichtelijker wordt het er niet van, maar goed.

Zoals wij in het AO hebben aangegeven, zullen we kritisch met het kabinet meekijken naar de randvoorwaarden die zojuist ook door de heer De Rouwe naar voren zijn gebracht, zoals veiligheid, geluidsnormen en luchtkwaliteit. Dat zijn randvoorwaarden waar aan vastgehouden moet worden. Een van de randvoorwaarden wordt gevormd door de geluidsnormen. Het moet natuurlijk wel volstrekt helder zijn over welke geluidsnormen we het hebben. We moeten niet eerst even stiekem de geluidsnormen wat ophogen om vervolgens te zeggen dat het kan. We moeten mensen blijven beschermen tegen overlast en dus vasthouden aan de geluidsnormen zoals ze zijn. Daarvoor dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het kader van de experimenten met het verhogen van de maximumsnelheid op de betreffende weggedeelten een nulmeting wordt uitgevoerd naar de werkelijke snelheid en daarmee de werkelijke geluidsbelasting bij aanvang;

overwegende dat deze geluidsbelasting wel eens hoger zou kunnen zijn dan de berekende geluidsbelasting bij ontwerp van de weg doordat er te hard gereden wordt;

van mening dat het niet de bedoeling mag zijn om, als de bestaande geluidsbelasting hoger blijkt dan de toegestane geluidsbelasting, de norm te verhogen;

verzoekt de regering, de bestaande normen voor geluidsbelasting te handhaven, en in het kader van SWUNG geen verhogingen van de norm toe te passen op basis van eventueel hogere bestaande geluidsbelasting of een experimentele verhoging van de maximumsnelheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 9 (32646).



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Er zijn mij twee vragen gesteld. Die zal ik eerst beantwoorden om vervolgens op de moties in te gaan. Er is gevraagd om duidelijkheid omtrent de marges. Ik heb in het algemeen overleg aangegeven dat we daar in het AO over verkeersveiligheid op 18 mei op terugkomen. Er wordt op dit moment onderzoek naar gedaan. Er wordt onderzocht waar het kan, wat de technische mogelijkheden zijn, wat de uitspraken van het OM en de Hoge Raad zijn en of je daar een eenduidig systeem van moet maken of dat je juist moet differentiëren. Ik ben daar bij het AO heel helder over geweest en kan daar nu niet meer over zeggen omdat dat allemaal onderzocht wordt.

Mij is gevraagd naar een reactie op het stuk in De Pers waarin staat dat het niet mogelijk zou zijn. Ik heb dat artikel natuurlijk ook gezien. Het toegezegde onderzoek doe ik echter niet op basis van berichten in de media. Eerst was het de heer Speets en nu is het weer iemand anders van het OM. Laten zij zich bezighouden met andere zaken dan hier voortijdig over te spreken. Ik kom samen met de minister van Veiligheid en Justitie voor 18 mei bij de Kamer op dit punt terug.

Dan kom ik op de motie-Van Gent op stuk nr. 5 die gaat over de invoering van een trajectcontrole op de Afsluitdijk. Ik heb aangegeven dat wij op een aantal tracés trajectcontrole willen uitvoeren. Daarvoor heb ik echter niet de Afsluitdijk gekozen. Wij bekijken namelijk waar de meeste verkeersveiligheidsproblemen te verwachten zijn en waar het praktisch mogelijk is. De apparatuur voor trajectcontroles moet komen te hangen aan die grote palen langs de wegen en die staan niet langs de Afsluitdijk. Als we die daar willen hebben, moeten we ze eerst bestellen. Daarvoor moeten we eerst Europees aanbesteden en dan zijn we zo zes maanden verder. Dan is het experiment al bijna weer afgelopen. Ik vind dat we dit moeten doen op de plekken waar de verwachte bijdrage aan de verkeersveiligheid het grootst is. Als we er na afronding van alle experimenten voor kiezen het in heel Nederland uit te rollen, kunnen we besluiten waar we in de toekomst trajectcontroles willen houden. Het overal neerzetten van die palen is trouwens niet goedkoop. Voor de A17/A58 zijn we nu aan het bekijken hoe we dat willen gaan doen. Daarover moeten we de laatste besluiten nog nemen. Op die weggedeelten willen we het dus wel doen en niet op de Afsluitdijk. Deze motie ontraad ik dus.

De motie-Van Gent/Verhoeven op stuk nr. 6 gaat over de berekening van de milieueffecten in plaats van een meting. Die discussie hebben we in het AO ook al een beetje gevoerd, maar ik wil het er best nog een keer over hebben. Wij berekenen deze gegevens altijd. Dat doen we ook voor de m.e.r. bijvoorbeeld. We doen dat met behulp van modellen. In een periode van zes weken voor aanvang van een experiment worden de snelheden gemeten. Die zijn dan dus actueel en ze worden vergeleken met snelheden gedurende het experiment. De werkelijk gemiddeld gereden snelheid en de ritdynamiek worden gebruikt om te bepalen wat we bij de landelijke uitrol moeten doen met de emissiefactoren voor luchtkwaliteit, geluidshinder en klimaat. De ritgegevens worden verwerkt tot een ritcyclus waarmee op de rollerband de emissies worden gemeten. Daarmee wordt de emissiefactor berekend. Dat systeem gebruiken we eigenlijk overal en het zou dus vreemd zijn om nu een ander systeem te gaan

gebruiken; dan zouden we namelijk verschillende systemen op verschillende plekken gaan hanteren.

Dit betekent niet dat we alleen met modellen werken, want de modellen worden regelmatig getoetst door werkelijke metingen. Voor die metingen worden het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en het landelijk meetnet voor geluidshinder gebruikt. Daarbij wordt gekeken of alle modellen nog kloppen en actueel zijn. De modellen hebben als voordeel dat de uitkomsten daarvan niet afhankelijk zijn van weersgesteldheid of windrichtingen; dat is bij metingen wel het geval. Je kunt uiteindelijk met een model ook prognoses voor de toekomst doen en daarmee bepalen hoeveel extra uitstoot in de toekomst zal plaatsvinden als gevolg van de 130 km/u. Ook deze motie ontraad ik dus.

Ik kom bij de motie van mevrouw Van Gent en de heer Verhoeven over de uitstoot van extra broeikasgassen. Zij willen graag dat de CO₂-uitstoot als gevolg van de maximumsnelheidsverhoging wordt meegenomen in landelijke maatregelen om de kabinetsdoelen voor milieu, natuur en klimaat te halen. Sneller rijden zal inderdaad leiden tot extra broeikasgassen. We zullen de effecten van de 130 km/u dan ook meenemen voor de CO₂-doelen. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid en zal bij de roadmap CO₂ de effecten meenemen bij de invoering. Hopelijk wordt hierdoor duidelijk dat wij er allerminst voor willen zorgen dat er meer uitstoot mogelijk wordt. Wij willen altijd inzichtelijk maken wat de effecten zijn en waar maatregelen nodig zijn om de effecten te mitigeren. Ik zie de motie dus als ondersteuning van beleid.

De heer Bashir heeft een motie ingediend over flitscontroles op wegen met trajectcontrole. Hij geeft aan dat je geen flitscontrole zou moeten uitvoeren op trajecten waar al trajectcontroles zijn. Dat is namelijk verwarrend en werkt uiteindelijk niet goed omdat mensen uitgaan van een gemiddelde snelheid. In algemene zin: mensen moeten zich gewoon aan de maximumsnelheid houden. Aan het begin van een trajectcontrole staan als service altijd de attentieborden. Op de website van het OM staat ook het begin en het eind van de trajecten aangegeven.

De motie van de heer Bashir verwijst naar de A4, waar de trajectcontrole is uitgezet voor wegwerkzaamheden en onderhoud aan het systeem zelf. Die wegwerkzaamheden gaan gepaard met snelheidsverlagingen voor de veiligheid van de wegwerkers en de weggebruikers. In dit geval was flitscontrole dus nodig om die lagere snelheid voor de veiligheid te kunnen handhaven. Bovendien was die nodig omdat het systeem tijdelijk in onderhoud was. Het uitgangspunt blijft echter dat flitscontroles slechts plaatsvinden als de trajectcontrole uitstaat. Het ligt voor de hand om daarover meer duidelijkheid te bieden. De borden van de trajectcontrole zouden dus moeten worden afgeplakt of weggehaald. Als ik de motie mag interpreteren als een oproep om de borden af te plakken als een trajectcontrole langere tijd buiten werking is en om anders geen flitscontrole te doen, dan zie ik de motie als ondersteuning van ons beleid.

In de laatste motie wordt mij gevraagd om te toetsen aan de bestaande normen voor geluid en geen rekening te houden met eventuele toekomstige geluidsaanpassingen. Ik toets aan de wetgeving die geldt op het moment dat ik de snelheidsverhoging landelijk uitrol. Als de SWUNG-wetgeving op dat moment geldig is, toets ik daaraan, en als het de huidige wetgeving is, toets ik daaraan. Dat geldt voor alles. Wij stellen met elkaar wetgeving vast. De op dat moment geldende wetgeving is daarbij het uitgangspunt. In de motie wordt de regering verzocht

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

"de bestaande normen voor geluidsbelasting te handhaven en in het kader van SWUNG géén verhogingen van de norm toe te passen op basis van eventueel hogere bestaande geluidsbelasting of een experimentele verhoging van de maximumsnelheid".

Als ik daarin mag lezen dat die daarna nooit aangepast kan worden, ontraad ik de motie. Ik zal altijd uitgaan van wetgeving die op dat moment geldig is.

Voorzitter. Daarbij wil ik het laten.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Ik heb een vraag over de motie die de minister als ondersteuning van het beleid heeft bestempeld. Ik vraag haar ook te kijken naar dat deel van het dictum dat gaat over het begin- en het eindpunt van de trajectcontroles. Mijn eigen waarneming is dat die niet overal duidelijk aangegeven worden. Dat geldt vooral voor het eindpunt. Als de minister dat ook meeneemt, kan ik deze motie intrekken.

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

Voorzitter. Op de website van het OM staat het begin en het einde van het traject aangegeven. Op de wegen staat volgens mij altijd het beginpunt aangegeven en niet het eindpunt. Ik kan hier niet helemaal inschatten wat bij V en J de achterliggende gedachte hiervan is. Het kan best zo zijn dat mensen daarna nog in een stabiel tempo moeten doorrijden. Ik wil hier niet toezeggen dat er allerlei borden aan het einde van het traject geplaatst worden. Het zijn vaste trajecten. Iedereen die nieuwsgierig is, raad ik aan één keer te kijken op de website van het OM en men weet waar het eindpunt zit.

De heer **Van Dam** (PvdA):

Voorzitter. Mensen zijn op dit moment beschermd door de bestaande geluidsnormen, terwijl de geluidsbelasting die normen soms kan overschrijden. Met onze motie vragen wij de minister om bij de nulmeting uit te gaan van de bestaande geluidsnormen en die niet op te hogen naar de daadwerkelijke geluidsbelasting zoals die op dit moment soms bestaat, omdat er nu eenmaal soms te hard gereden worden waardoor er meer geluidsbelasting is dan toegestaan. Is dit ook het standpunt van de minister?

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

Voorzitter. Met de nulmeting worden feitelijk berekend wat op dat moment de snelheden zijn. Daarbij ga ik niet uit van SWUNG-wetgeving maar van de bestaande wetgeving. Daar kijk ik naar. Wat wordt er gemeten? Wat komt er vervolgens uit en past dat in de modellen? Ik loop niet vooruit op SWUNG-wetgeving die misschien nog gaat komen.

De heer **Van Dam** (PvdA):

Voorzitter. Dat bedoelen wij niet helemaal. In het regeerakkoord is opgenomen dat de mensen niet meer last van geluid mogen krijgen door deze experimenten. Je moet daarom wel kijken welke geluidsnormen op dit moment gelden. Als je die geluidsnormen gaat aanpassen aan de actuele situatie op de wegen omdat er nu eenmaal soms te hard gereden wordt,

De **voorzitter**:

U moet nu uw vraag stellen, want u bent bijna het AO aan het overdoen.

De heer **Van Dam** (PvdA):

Als de minister zegt dat zij uitgaat van de bestaande geluidsbelasting, rekent zij al met een situatie waarin er al meer geluidsbelasting is dan eigenlijk is toegestaan.

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

Voorzitter. Op dit moment wordt er veel minder hard gereden dan gemiddeld is toegestaan. Ik neem even de Afsluitdijk. Daar mocht men 120 km/u rijden. Bij de startmeting hebben wij al geconstateerd dat de mensen gemiddeld 115 km/u rijden. Wij weten ook wat de geluidsruimte nog is. Er is nog ruimte, de hoeveelheid geluid kan nog groeien. Wij nemen de huidige normen. Hoeveel is er toegestaan? Ik heb in het AO gezegd dat op sommige wegen het emmertje met geluid bijna vol is en er bijna niets bij kan en dat er op sommige wegen nog ruimte is in het emmertje om te groeien. Wij gaan uit van bestaande wetgeving. Dat probeer ik steeds duidelijk te maken.

Er ligt ook een ander voorstel in de Kamer. Dat wordt geïnterpreteerd als een grote verruiming, maar dat is helemaal niet het geval. Dat debat wordt ergens anders gevoerd. Dat voorstel neem ik niet als uitgangspunt. Ik ga uit van de bestaande wetgeving en van de bestaande normen.

Dat was het, mevrouw de voorzitter.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

De stemmingen zijn aanstaande dinsdag.