

PvdA

1

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

2

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

3

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

4

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

5

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

6

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

PVV

1

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

2

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

3

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

4

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

5

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

6

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

CDA

1

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

2

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

3

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

4

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

5

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

6

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

7

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

8

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

9

Hoeveel kiloton stikstof heeft de snelheidsverhoging tot gevolg?

10

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

D66

1

Kunt u aangeven hoe u invulling gaat geven aan de aangenomen motie Van Veldhoven/Van Tongeren (33000, XII-32)?

2

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

3

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

4

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

5

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

6

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

7

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

GroenLinks

1

Herinnert u zich de waarschuwingen uit de laatste monitoring van het NSL, waaruit bleek dat niet alleen nog diverse knelpunten met NO₂ langs drukke snelwegen overbleven, maar dat die knelpunten op sommige plekken zelfs groter waren geworden en hoe rijmt u dat met de veel rooskleurigere prognoses uit het onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h?

2

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

3

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

4

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

5

Hoe verklaart u dat in genoemde tabel nog overschrijdingen werden verwacht in de provincies Limburg, Brabant en Gelderland, terwijl zelfs

met een verhoging van de maximum snelheid, en dus de uitstoot deze knelpunten op haar kaartje zijn verdwenen?

6

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

7

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

8

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

9

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

10

Kunt u bevestigen dat in de modelberekeningen geen rekening is gehouden met het feit dat er grotere snelheidsverschillen op de weg ontstaan, waardoor er veel meer wordt opgetrokken en afgeremd, wat weer een extra effect heeft op de luchtkwaliteit?

11

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

12

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

13

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

14

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

15

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

ChristenUnie

1

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

2

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

3

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

4

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

5

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

6

- a. *Hoe verhoudt het harder rijden zich met het Europese Actie plan om tussen nu en 2020 het aantal verkeersdoden met 50% te verlagen?*
- b. *Deelt u de mening dat het halen van de doelen uit het Europese Actie plan per saldo duurder wordt ook als u het aantal doden als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid zou compenseren en de kosten voor deze compenserende maatregelen niet meetelt?*

7

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

8

- a. *Wat betekent de verhoging van de maximum snelheid voor het aantal ongelukken waarbij vrachtwagens betrokken zijn?*
- b. *Deelt u de mening dat de snelwegen gevaarlijker worden door de toename in het snelheidsverschil met vrachtwagens waardoor een*

onrustiger verkeersbeeld ontstaat en een slechtere benutting van het asfalt omdat verkeer continu moet afremmen?

- c. *Is onderzocht wat de gevolgen zouden zijn als de maximum snelheid van vrachtauto's wordt verhoogd in plaats van de maximum snelheid van personenauto's? Hoe scoort dit alternatief mbt veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, CO₂ en doorstroming ten opzichte van het voorstel van het kabinet?*

9

- a. *Waarom is er geen MilieuEffectRapportage opgesteld?*
b. *Deelt u de mening dat een MER inclusief een advies van de commissie MER van toegevoegde waarde kan zijn bij het beoordelen van uw besluit?*
c. *Bent u bereid alsnog een MER op te stellen?*

10

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

11

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

12

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

13

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

14

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

15

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

16

- a. *Klopt het dat voor de A12 tussen Lunetten en Oudenrijn binnen SWUNG een saneringsopgave geldt en er dus geen extra geluidsruimte is?*
b. *Zijn dergelijke saneringsopgaven meegenomen in de berekeningen?*
c. *Wat wordt de ontwerpsnelheid voor de Ring Utrecht en wat betekent dit voor de lopende planstudies?*
d. *Kunt u bevestigen dat extra geluids- of luchtkwaliteitsmaatregelen zoals op de Ring Utrecht niet ten koste gaan van de inpassing elders?*

17

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

18

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

19

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

20

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

21

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

22

- a. *Waarom is er voor de berekening van de gevolgen van de verhoging van de maximum snelheid voor verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en CO₂ geen gevoeligheidsanalyse gedaan?*
- b. *Kunt u alsnog aangeven wat de resultaten zouden zijn voor verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en CO₂ indien belangrijke parameters uit de modellen anders zouden zijn?*
- c. *Kunt u in ieder geval de resultaten gegeven als uiteindelijk (door gewinning bijvoorbeeld) de gemiddelde snelheid niet zou toenemen met 3 km/uur maar met 6 km/uur of 9 km/uur?*

23

- a. *Klopt het dat u bij de bepaling van de effecten bent uitgegaan van de meest gunstige cijfers?*
- b. *Kunt u voor verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, doorstroming, reistijd en CO₂ aangeven wat de meest gunstige en minst gunstige resultaten waren in de uitgevoerde onderzoeken?*

24

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

25

- a. *Kunt u de stelling, dat de extra brandstofkosten als gevolg van de verhoging van de maximum snelheid 20 mln euro per jaar zijn, onderbouwen?*
- b. *Deelt u de mening dat 0,4 Mton CO₂/jaar overeenkomt met circa 150 tot 200 mln liter/jaar en moet het om deze reden niet 200 mln euro per jaar zijn ipv 20 mln? Zo ja, wat betekent dit voor de berekening van kosten en baten?*

26

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

27

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

28

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

29

- a. *Waarom bent u voor 2015 uitgegaan dat euro 6 het gemiddelde is terwijl euro 6 pas vanaf 2015 geldt? Deelt u de mening dat in 2015 euro 6 helemaal niet het gemiddelde is omdat hiervoor eerst veel auto's die tenminste aan euro 6 voldoen moeten instromen?*
- b. *Deelt u tevens de mening dat verhoging van 80 naar 100 om deze reden pas kan als de vuile diesels zonder roetfilter van de weg zijn en het gros van de auto's euro 6 is? Zo nee, kunt u dit onderbouwen?*

30

- a. *Waarom is voor fijnstof naar jaargemiddelden gekeken en niet naar het aantal dagen per jaar dat de norm wordt overschreden terwijl dat het officiële criterium is en dit nu al op 60% van de meetstations van het RIVM wordt overschreden?*
- b. *Klopt het dat najaar 2012 overal aan de fijnstofnorm moet worden voldaan (max 35 dagen overschrijding), ook langs de snelwegen? Gaat u dit doel halen als u de maximum snelheid per 1 september 2012 op veel wegen verhoogd?*
- c. *Kent u de conclusie van de rekenkamers van de G4 dat het bestaande beleid onvoldoende is om in 2015 de normen voor stikstofdioxide (NO₂) te halen?*
- d. *Wat betekent de verhoging van de maximum snelheid voor de kans dat deze doelen worden gehaald?*

31

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

32

- a. *Wat zijn de gevolgen van de verhoging van de maximum snelheid voor de roetconcentratie (ultrafijnstof, PM_{2,5})?*
- b. *Waarom heeft u alleen de gevolgen voor PM₁₀ meegenomen terwijl de gevolgen van ultrafijnstof voor de gezondheid veel belangrijker zijn?*

33

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

34

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

35

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

36

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

37

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

38

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

39

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

40

- a. *Hoe hoog worden de schermen voor luchtkwaliteit zoals weergegeven op het kaartje dat is uitgedeeld tijdens het algemeen overleg? Kunt u dit specificeren per wegnummer?*
- b. *Kunt u inzichtelijk maken door middel van een fotomontage wat het effect van deze schermen zal zijn op het uitzicht op de voormalige snelwegpanorama's?*

- c. *Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat door dergelijke schermen het uitzicht op de voormalige snelwegpanorama's wordt verslechterd en dat het verhogen van de maximumsnelheid op (delen van) de A12 en de A2 ten noorden en westen van Utrecht daarom niet wenselijk is?*

41

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