

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2697

Vragen van de leden **Schonis** en **Sneller** (beiden D66) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën over *het verkrijgen van inzicht in de gevolgen van maximumsnelheden* (ingezonden 12 april 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 mei 2019).

Vraag 1

Herinnert u zich uw doelstelling om in het kader van de operatie Inzicht in Kwaliteit «meer inzicht te krijgen in de resultaten van beleid en bij te dragen aan het vergroten van de maatschappelijke toegevoegde waarde van beleid» en uw ambitie om een «nieuwsgierige, lerende overheid» te zijn?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u toelichten op welke wijze de afgelopen zeven jaar inzicht is verkregen in de maatschappelijke effecten van de verschillende maximumsnelheidsregimes voor auto's in Nederland, zoals voorgeschreven in de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek?²

Antwoord 2

De effecten van snelheidsregimes werken door in de verschillende jaarlijkse monitors waarmee inzicht wordt gegeven in maatschappelijke effecten, zoals de NSL-monitoringsrapportage voor luchtkwaliteit, het Nalevingsverslag voor geluidproductieplafonds en de verkeersveiligheidsmonitor Veilig over Rijkswegen van Rijkswaterstaat. Ook is door RWS gebruikersonderzoek gedaan naar de gebruikerstevredenheid van de nieuwe snelheidslimieten en de bebording daarvan.³

Samen met de NSL-monitor over 2015 is aan de Tweede Kamer, ter uitvoering van de motie Van Veldhoven, ook een analyse van het RIVM toegezonden.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/07/06/kamerbrief-operatie-inzicht-in-kwaliteit>

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/02/04/bijlage-2-analyse-evaluatiestelsel>

³ https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Monitoring%20gebruikerstevredenheid%20invoering%20130kmh%20okt2015_tcm21-76726.pdf

den over de kans op overschrijding van de luchtnormen door snelheidsverhogingen in 2016⁴. Hierover is destijds geconcludeerd dat in alle gevallen de concentraties conform de wettelijke voorschriften onder de grenswaarden liggen.

Ook in de meest recente NSL-Monitoringsrapportage blijkt wederom dat de NO₂-knelpunten niet nabij snelwegen zijn gelegen, maar liggen in het binnenstedelijk gebied, langs drukke stedelijke wegen.⁵

Daarnaast is, conform artikel 3 van de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek, op 22 december 2017 de beleidsdoorlichting Wegen en Verkeersveiligheid aan uw Tweede Kamer verzonden.⁶

Vraag 3

Wat is uw reactie op de conclusie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) dat de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in 2015 ongeveer 14 miljard euro – oftewel 2% van het nationaal inkomen – bedroegen?⁷

Antwoord 3

Dit bevestigt dat het verbeteren van de verkeersveiligheid – naast het voorkomen van menselijk leed – ook om andere redenen van groot belang is. In het regeerakkoord staat: «Het aantal verkeersdoden en -gewonden neemt de laatste jaren toe, onder meer onder kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers. Het aantal slachtoffers moet omlaag. Samen met (branche)organisaties, provincies, gemeenten en handhavende instanties zetten we ons in voor de realisatie van het manifest «Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit». Daarom zetten het Rijk en partners zich gezamenlijk vol in voor de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Vraag 4

Kunt u op basis van de uit evaluatieonderzoek verkregen inzichten een onderbouwd oordeel geven over de wijze waarop, en de mate waarin, een verlaging van een of enkele van de geldende maximumsnelheden tot een verlaging van deze maatschappelijke kosten zou kunnen leiden? Zo nee, deelt u de mening dat het wenselijk zou zijn om wel over deze inzichten te beschikken?

Antwoord 4

In het SPV is aangegeven dat het causale verband tussen snelheid en het risico op een ongeval of de ernst van de afloop daarvan, uitgebreid wetenschappelijk is aangetoond. Ook is aangegeven dat in zijn algemeenheid geldt dat als de gemiddelde snelheid op een weg stijgt, dit automatisch leidt tot een grotere kans op ongevallen met een grotere kans op een ernstige afloop. In de monitor Veilig over Rijkswegen 2016⁸ is de ontwikkeling van het ongevalsrisico op autosnelwegen tussen de periode 2013–2016 versus 2008–2011 geanalyseerd. Hierbij is geconstateerd dat de ontwikkeling negatiever was op wegen waar de snelheidslimiet is verhoogd naar 130 km/u dan op de wegen waar de limiet ongewijzigd is gebleven. Dit geldt zowel voor dodelijke ongevallen als voor ziekenhuisongevallen. Naast de maximumsnelheid speelt echter ook de weginrichting en rol. In het SPV is aangegeven dat op basis van wat plaatselijk de veilige of maximumsnelheid is, de weginrichting zo nodig kan worden aangepast om veilig gedrag af te dwingen. De geloofwaardigheid van de inrichting bepaalt in welke mate weggebruikers hiermee worden verleid tot een veilige snelheid.

Vraag 5

Kunt u toelichten naar welke gevolgen bij deze evaluaties specifiek is gekeken en op welke wijze hierbij is gekeken naar de gevolgen voor de «brede welvaart»?⁹

⁴ Kamerstuk 30 175, nr. 245

⁵ Kamerstuk 30 175, nr. 325

⁶ Kamerstuk 32 861, nr. 27

⁷ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/kosten-van-verkeersongevallen>

⁸ <http://publicaties.minienm.nl/download-bijlage/98211/veilig-over-rijkswegen-2016-deel-a-definitief-20181114.pdf>

⁹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2018/20/monitor-brede-welvaart-2018>

Antwoord 5

De monitor Veilig over Rijkswegen ziet specifiek op het aantal verkeersongevallen op rijkswegen (dodelijke ongevallen en ongevallen met ziekenhuisgewonden). In het bij de NSL-monitoringsrapportage gevoegde onderzoek is specifiek gekeken naar de concentratie stikstof en fijnstof in de lucht nabij rijkswegen.

In de publicatie over brede welvaart wordt voor mobiliteit onder andere de tevredenheid over de reistijd als indicator gehanteerd. Beleving van de weggebruiker en reistijdverkortingen zijn de aanleiding geweest voor het verhogen van de maximumsnelheid op autosnelwegen. Uit het gebruikersonderzoek van Rijkswaterstaat blijkt dat de meerderheid van de weggebruikers deze maatregel positief waardeert.

Vraag 6

Wat is uw reactie op het bericht dat leefbaarheidswinst onvoldoende zou worden meegewogen bij de besluitvorming over infrastructuurprojecten? In welke mate is deze conclusie van toepassing op andere besluitvorming met betrekking tot het beleidsterrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat?¹⁰

Antwoord 6

Bij besluitvorming over infrastructuurprojecten wordt in de regel een MKBA opgesteld, waarin de leefbaarheidseffecten worden meegenomen. Dit instrument wordt door het CPB ontwikkeld en beheerd. De conclusie in het genoemde bericht van het CPB is dat de gangbare methode om veranderingen in individuele leefbaarheidscomponenten te waarderen met kengetallen, kan leiden tot onderschattingen van de leefbaarheidsbaten van dergelijke stedelijke inpassingsprojecten. Het CPB merkt expliciet op dat deze bevindingen voor het in het artikel bedoelde project in Maastricht niet een op een kunnen worden overgenomen in andere projecten.¹¹

Daarnaast wordt in het in de vraag aangehaalde bericht ook geconcludeerd: «Er zijn goede kengetallen beschikbaar voor geluidsoverlast, luchtvervuiling, verkeersveiligheid en sociale veiligheid. De effecten op geluidsoverlast en luchtvervuiling lijken relatief klein ten opzichte van bereikbaarheidswinst en kwaliteit van de publieke ruimte. Vooralsnog is het huidige MKBA instrumentarium daarom geschikt om een afweging te maken tussen verschillende alternatieven.»

Vraag 7

Kent u het bericht «Pleidooi voor 30 km per uur in bebouwde kom»?¹²

Antwoord 7

Ja.

Vraag 8

Kunt u zich vinden in de constatering van de RAI Vereniging dat het verlagen van de maximumsnelheid in de bebouwde kom beter is voor de verkeersveiligheid en helpt tegen geluidsoverlast? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Ik constateer, samen de RAI-vereniging, dat verdere aandacht voor geloofwaardige en veilige snelheidslimieten essentieel zijn voor meer verkeersveiligheid. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is daarom benoemd dat er nog winst te halen is in een veilige en geloofwaardige inrichting van 30 km/h-wegen, maar ook van 50 km/h-wegen. Bijvoorbeeld door het scheiden van verkeerstromen middels een vrijliggend fietspad. Dit is ook een onderdeel van de risicoanalyses die in het kader van het SPV worden uitgevoerd

¹⁰ <https://www.cpb.nl/publicatie/leefbaarheidsbaten-a2-tunnel-maastricht-zeer-aanzienlijk-meer-dan-200-miljoen#docid-159455>

¹¹ <https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-Notitie-22-mei-2018-Leefbaarheidsbaten-A2-tunnel-Maastricht.pdf>

¹² <https://nos.nl/artikel/2277505-pleidooi-voor-30-km-per-uur-in-bebouwde-kom.html> (25 maart 2019)

Vraag 9

Kunt u met de Kamer delen welke onderzoeken en informatie bij u bekend zijn over de voor- en nadelen in termen van maatschappelijke effecten van dit voorstel van de RAI Vereniging?

Antwoord 9

Een overzicht van de verkeersveiligheidseffecten is te vinden in de factsheet «30 km/uur-gebieden» van de SWOV.¹³ Hierin schrijft SWOV dat er grote verschillen in het effect tussen gebieden zijn geconstateerd. Deze hadden vooral te maken met verschillen in omvang van het gebied, bebouwingsdichtheid, aard van de gekozen snelheidsremmende maatregelen en de gerealiseerde veranderingen in hoeveelheid verkeer. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is daarom benoemd dat er nog winst te halen is in een veilige en geloofwaardige inrichting van 30 km/h-wegen. Dit jaar verricht SWOV nader onderzoek naar de effecten van een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de kom. In algemene zin is bekend dat de geluidproductie van verkeer bij 30 km/u lager zal zijn dan bij 50 km/u.

Vraag 10

Deelt u de conclusie in het bericht «Met 130 km/u toch later thuis: Harder rijden veroorzaakt meer file» dat de invoering van deze hogere maximumsnelheid tot meer files heeft geleid? Zo nee, kunt u toelichten op basis van welke feiten of welk onderzoek u tot een andere conclusie komt?¹⁴

Antwoord 10

Zoals bij de besluitvorming over de snelheidsverhoging in 2011 aan de Tweede Kamer is aangegeven, staat tegenover de reistijdwinst op rustige momenten ook een beperkt verlies aan reistijdbetrouwbaarheid door onverwachte vertragingen¹⁵. Per saldo levert een maximumsnelheid van 130 km/u reizigers echter reistijdwinst op. Bovendien sluit de snelheidsverhoging aan bij de beleving van een groot deel van de automobilisten. Dit ondersteunt het beleid om de bestaande maximumsnelheden in stand te houden, waarbij uiteraard de geldende veiligheids- en milieunormen leidend blijven.

Vraag 11

Welke reeds afgeronde of geplande onderzoeken – bijvoorbeeld van officiële adviesorganen of de Algemene Rekenkamer – naar de gevolgen van deze verhoging van de maximumsnelheid zijn bij u bekend?

Antwoord 11

Kortheidshalve verwijs ik naar de hierboven genoemde onderzoeken, waarbij uitdrukkelijk niet kan worden uitgesloten dat er nog meer onderzoeken bestaan die hieraan raken. Verder is mij bekend dat de Algemene Rekenkamer onderzoek heeft gedaan naar mogelijke gevolgen van de snelheidsverhoging op snelwegen van 120 km/u naar 130 km/u. De resultaten van dit onderzoek verwacht ik op verantwoordingsdag (15 mei 2019).

Vraag 12

Wat is uw reactie op het onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten van de maximumsnelheden in Frankrijk alsmede de beleidsmatige gevolgen die dit onderzoek heeft gehad?¹⁶

Antwoord 12

Dit artikel ziet op snelheidsverlaging op wegen in Frankrijk buiten de bebouwde kom, specifiek in de situatie zonder middenbermscheiding, van 90 naar 80 km/u. Deze situatie is niet zonder meer te vergelijken met de Nederlandse situatie.

¹³ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/30kmuur-gebieden>

¹⁴ <https://www.rtlz.nl/life/artikel/4611266/met-130-kmu-ben-je-toch-later-thuis-harder-rijden-veroorzaakt-meer-file>

¹⁵ Kamerstuk 32 646, nr. 13

¹⁶ <https://www.economist.com/leaders/2018/06/02/frances-contentious-speed-limit-reduction-is-a-model-for-others>

Vraag 13

Bent u bereid te bezien of een soortgelijk onderzoek in Nederland van toegevoegde waarde zou zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

In het Regeerakkoord 2017–2021 is vastgelegd dat de bestaande maximum-snelheden in stand blijven, waarbij de geldende veiligheids- en milieunormen steeds leidend zijn. Derhalve zie ik geen toegevoegde waarde in dergelijk onderzoek. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn daarnaast ambities vastgelegd met betrekking tot de geloofwaardigheid van snelheidslimieten, bijpassende inrichting van de weg en de naleving van limieten, onder meer door middel van handhaving en versterking van de sociale norm rond snelheidsgedrag.

Vraag 14

Kunt u toelichten welke evaluatie-instrumenten u het meest geschikt acht voor het evalueren van het maximumsnelheden-beleid? Welke rol ziet u hierbij voor Maatschappelijke Kosten Baten Analyses (MKBA's) weggelegd?¹⁷

Antwoord 14

Voorafgaand aan het verhogen van de maximumsnelheid op autosnelwegen is een analyse van de maatschappelijke baten en kosten uitgevoerd, op basis van de richtlijnen OEI (Overzicht Effecten Infrastructuur) bij MIRT-verkenningen. De resultaten hiervan zijn vooraf met uw Kamer gedeeld.¹⁸ Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2, wordt inzicht gegeven in maatschappelijke effecten van het wegverkeer in verschillende jaarlijkse monitors, zoals de NSL-monitor, het Nalevingsverslag voor geluidproductieplafonds en de verkeersveiligheidsmonitor Veilig over Rijkswegen.

Vraag 15

Op welke wijze bent u voornemens om de aanbevelingen van het Centraal Planbureau ten aanzien van de rol van natuur en biodiversiteit te betrekken bij het verder verbeteren van de evaluatie-systematiek op het beleidsterrein van Infrastructuur en Waterstaat?¹⁹

Antwoord 15

Het rapport waar u op doelt geeft een nieuwe manier weer van het meten van natuureffecten van maatregelen. Volgens het CPB kan het helpen bij het vergelijken van de kosteneffectiviteit van verschillende maatregelen voor natuur. Het CPB geeft zelf aan dat dit instrument in een later stadium kan worden gebruikt bij het opstellen van MKBA's. Het MKBA-instrument wordt periodiek geactualiseerd op de recente wetenschappelijke inzichten. Daarbij zal deze studie worden meegenomen.

¹⁷ <https://www.cpb.nl/natuur-en-biodiversiteit-in-de-nederlandse-praktijk-van-kosten-batenanalyse>

¹⁸ Kamerstuk 32 646, nr. 13

¹⁹ <https://www.cpb.nl/natuur-en-biodiversiteit-in-de-nederlandse-praktijk-van-kosten-batenanalyse>