

# VAN DEN BIESEN KLOOSTRA ADVOCATEN

Directie Participatie  
O.v.v. Ontwerpverkeersbesluit PAS-trajecten  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag  
**ook digitaal ingediend via website Platform Participatie**

DE GROENE BOCHT  
Keizersgracht 452  
1016 GD Amsterdam  
The Netherlands  
T +31 (0)20 737 18 69  
F +31 (0)20 524 82 46  
info@vdbkadvocaten.eu  
www.vdbkadvocaten.eu

Amsterdam, 21 december 2015

**ons zaaknummer: D20150029**

**betreft: Zienswijze van de Vereniging Milieudefensie (Amsterdam)  
op het ontwerp-Verkeersbesluit tot verhoging van de maximumsnelheid tot 130  
km/u op delen van autosnelwegen in beheer bij het Rijk**

## **inleiding**

1. Onder het motto "harder waar het kan, langzamer waar het moet" kondigde de Minister bij brief aan de Tweede Kamer van 28 november 2011 haar voornemen aan de maximumsnelheid in Nederland zoveel mogelijk tot 130 km/uur op te voeren. Die invoering kon toen niet in een keer plaatsvinden. Het ontwerp-Verkeersbesluit is klaarblijkelijk bedoeld als weer een stap naar de vervulling van die politieke wens, die uitdrukkelijk niet op het verhogen van de verkeersveiligheid is gericht, niet op het verbeteren van de bedenkelijk slechte luchtkwaliteit in Nederland, niet op het terugdringen van verkeerslawaai, niet op het creëren van meer rust in beschermde natuurgebieden en evenmin op het terugdringen van de stikstofproblematiek.
2. De Minister is klaarblijkelijk met een vergrootglas op zoek gegaan naar wegtrajecten waar de maximale grenswaarden voor lawaai en milieuvervuiling nog niet zijn bereikt; op die plaatsen kan het pedaal dus nog iets verder ingedrukt, is kennelijk de gedachte. Het op die manier opvullen van nog niet gebruikte "vervuil-ruimte" is echter niet zo maar geoorloofd. In het navolgende zal daarop nog nader worden ingegaan.
3. Verder komt klimaatverandering in het ontwerpbesluit op geen enkele wijze voor, hetgeen tegen de achtergrond van de *Urgenda*-uitspraak van de Rechtbank

Den Haag ook op het eerste gezicht al als een belangrijk tekort in de onderbouwing van het ontwerpbesluit moet worden aangemerkt. Welk belang is in Nederland zó zwaar dat het zwaarder kan wegen dan het behalen van de klimaatdoelstelling die onlangs in Parijs – met instemming van Nederland – werd overeengekomen? Een nieuwe klimaatdoelstelling die “strenger” is dan de doelstelling uit het Kyoto-protocol van destijds, welke doelstelling de Staat der Nederlanden bij lange na niet haalt, welk tekortschieten de Staat (daar hoort de Minister van I en M ook bij) op de hier bedoelde veroordeling door de Rechtbank Den Haag is komen te staan. Om tijdwinst voor de automobilist kan het beoogde Besluit in elk geval niet of nauwelijks gaan, want die tijdwinst is op al de hier in het geding zijnde wegvakken – onomstreden - slechts zeer betrekkelijk.

4. Het voorgaande is op zichzelf al tamelijk concreet en voldoende om vast te stellen dat aan dit ontwerp-besluit een draagkrachtige motivering ontbreekt. Recent maakte het RIVM een en ander nog verder concreet in het kader van de op 10 december 2015 gepubliceerde Monitoringsrapportage 2015. Het RIVM stelt vast dat NL nog steeds niet aan de normen voor luchtkwaliteit voldoet, niet voor PM10 (al niet sinds 2011) en ook niet voor NO<sub>2</sub>, aan welke laatste norm Nederland nu juist in 2015 voor het eerst gebonden is.<sup>1</sup> De verhoging van de maximumsnelheid van 120 naar 130 km per uur verhoogt de NO<sub>2</sub>-uitstoot van het wagenpark op de desbetreffende wegvakken met 27%.<sup>2</sup>
5. Een ander algemeen punt van kritiek is dat de Minister bij de toelichting vrijwel volledig steunt op diverse rapporten die elk voor zich slechts één milieucompartiment behandelen. Op die manier laat de Minister na een integrale afweging te maken per wegvak. Navraag bij het Ministerie wijst ook uit dat men over een dergelijke integrale afweging ook niet beschikt, omdat deze inderdaad niet is gemaakt. Ook om deze reden moet worden geconcludeerd dat de motivering per besluitonderdeel en ook van het hele ontwerp-besluit ontoereikend is om een dergelijk besluit te dragen.

#### **verkeerde uitstootcijfers en Sjoemelsoftware**

6. Het grote verschil tussen wat auto's in de praktijk en op papier aan schadelijke stoffen uitstoten, ontstaat door het inmiddels bekende gebruik van 'sjoemelsoftware' en ook door het gebruik van allerlei andere methodes die

---

<sup>1</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage>

<sup>2</sup> <https://milieudefensie.nl/luchtkwaliteit/nieuws/verhoging-maximumsnelheid-a2-zorgt-voor-bijna-50-extra-uitstoot-stikstofdioxide>

## VAN DEN BIESEN KLOOSTRA ADVOCATEN

auto's 'optimaliseren' voor test-omstandigheden terwijl ze in de praktijk vele malen meer vervuilen dan de (laboratorium-)test laat zien. Ten onrechte komen aard en omvang van de effecten dáárvan niet voor in de toelichting op het ontwerp-besluit. Van maar een zeer beperkt deel van het wagenpark is de uitstoot daadwerkelijk op de weg getest. Voor de andere auto's wordt standaard slechts met niet-in-de-praktijk-geteste schattingen gewerkt. Dit zijn dan wel de gegevens waarop het hele luchtkwaliteitsbouwwerk gebaseerd is. Aldus bouwt de minister haar prognoses over de luchtkwaliteit op zeer, dat wil zeggen: te, dun ijs, wat als gebrek bij de zorgvuldige voorbereiding én van de motivering van het ontwerp-Besluit moet worden gekenmerkt.

7. Het effect van het hier bedoelde verschil tussen papier en praktijk is door de Minister nimmer afdoende begroot; in elk geval is daarover in het ontwerp niets terug te vinden. Maar ook zonder die begroting kan één conclusie veilig worden getrokken: de feitelijke, verontreinigende emissie van het wegverkeer is groter en dus vervuilender en dus slechter voor de gezondheid van mens en milieu dan waarmee tot dusver werd gerekend.
8. Het is dan ook vanuit het oogpunt van de bescherming van de kwaliteit van het leefmilieu in de meest ruime zin (dus inclusief de klimaatproblematiek) volstrekt onverantwoord om op dit moment met een voorstel tot verdere belasting van dat leefmilieu te komen, zeker nu over deze essentiële kwesties (klimaat en verkeerde uitstootcijfers/sjoemelarij) zelfs niet met een enkel woord wordt gerept. Daarbij moet worden bedacht dat de op deze materie toepasselijke wet- en regelgeving het bevoegde gezag op geen enkele wijze verplicht tot het ophogen van een bestaande maximumsnelheid tot het maximum van 130 km per uur.
9. Tegen de achtergrond van het voorgaande wordt het navolgende slechts ten overvloede aangevoerd.
10. De in het onderhavige ontwerp gevolgde aanpak bij het toetsen van de geluidsproblematiek is geheel gebaseerd op het concept van geluidproductieplafonds (gpp), zoals bedoeld in artikel 11.45 van de Wet milieubeheer. De gevolgde gedachtegang is klaarblijkelijk dat onder het ter plekke bestaande gpp de ruimte om meer lawaai mogelijk te maken in beginsel onbeperkt zou zijn, met dien verstande dat de minister zich blijkens het in dit verband gehanteerde DGMR-rapport heeft beperkt tot het toestaan van verhogingen van de geluidsproductie tot een niveau dat zich 0,2 dB onder het gpp bevindt (DGMR-rapport, p. 11).
11. Bij de beoordeling van deze aanpak moet worden betrokken op welke wijze de gpp's ooit zijn vastgesteld. Kort gezegd, komt het er op neer dat men

## VAN DEN BIESEN KLOOSTRA ADVOCATEN

eenvoudigweg de in 2008 bestaande geluidsniveaus als uitgangspunt heeft gehanteerd en deze over de hele linie met 1,5 dB heeft verhoogd. Het resultaat van deze exercitie is het gpp. Op een enkel wegvak kan de hoogte van het gpp door de hier gevolgde "historische" aanpak dramatisch verschillen. Als voorbeeld kan de eerste de beste bijlage bij het DGMR-rapport worden gebruikt: het wegvak A1 Barneveld - knp.BEEKBERGEN. De tabel in de Bijlage laat zien dat bij dit wegvak het laagste gpp op 54,0 dB staat en het hoogste op 71,7 dB; daarbij is het hogere niveau – vermoedelijk dun-bewoond gebied zonder geluidsschermen - ruimschoots aanwezig en het laagste niveau sporadisch. Als bedacht wordt dat een dB-niveau dat 3 dB hoger ligt wijst op een dubbele lawaai-volume dan bij het 3 dB lagere niveau hoort, dan wordt duidelijk dat hier sprake is van grote verschillen tussen geluidsbelasting. Blijkens de gegevens uit het DGMR-rapport is de verhoging van de maximumsnelheid steeds goed voor 0,2 of 0,3 verhoging van het lawaai-volume. Met andere woorden, het gaat over de hele linie hoe dan ook steeds over een verzwaring van de geluidsbelasting met deze waarden. Aldus wordt bewoond gebied (waar vermoedelijk al geluidsschermen aanwezig zijn) even goed zwaarder belast als gebieden met minder bewoning; juist daar is elke 0,1 dB verhoging er een teveel.

12. Blijkens de toelichting op het ontwerp en op de bijbehorende berekeningen kiest de minister ervoor geen acht te slaan op de hier bedoelde verschillen. Als wordt bedacht dat gezondheidsschade ten gevolge van geluidsoverlast, zoals ernstige hinder, slaapverstoring, verhoogde bloeddruk, verslechtering van leerprestaties bij kinderen, zich voordoet vanaf niveaus van 60 dB dan is duidelijk dat het exclusief hanteren van de gpp voor niet-noodzakelijke lawaai-verhoging bij het plus 60 dB-niveau niet, althans niet zonder nadere motivering, door de beugel kan, zeker wanneer wordt aanvaard dat het recht op gezondheid een fundamenteel recht is en dat de overheid de burger tegen niet-benodigde gezondheidsschade dient te beschermen.
13. Aldus bezien schiet de redenering die op het onderdeel geluid in het ontwerp wordt gehanteerd ernstig tekort en kan deze niet als onderbouwing voor de gewenste snelheidsverhoging worden gehanteerd.

### **luchtkwaliteit**

14. Het staat vast dat Nederland op dit moment nog niet voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>).<sup>3</sup> Nu de onderhavige snelheidsverhoging beoogd is voor trajecten door heel Nederland moet worden

---

<sup>3</sup> RIVM monitoringsrapportage NSL 2015, p.9, 10  
<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage.pdf>

## VAN DEN BIESEN KLOOSTRA ADVOCATEN

aangenomen dat in heel het land de achtergrondconcentraties van luchtvervuilende stoffen hoger worden en dat daarmee de nu al bestaande overschrijdingen groter worden, met de nadelige gevolgen voor de kwaliteit van het leefmilieu en voor de volksgezondheid van dien. Aldus bezien is er op dit moment hoe dan ook geen ruimte voor deze snelheidsverhoging.

15. Verder geldt dat de Europese regelgeving uitgaat van het beginsel dat op plaatsen waar de luchtkwaliteit goed is die kwaliteit ook dient te worden behouden, hetgeen dus betekent dat de regelgeving juist geen vrijbrief bevat voor het "opvullen" van de ruimte die wellicht nog onder de wettelijke grenswaarde bestaat tot precies die grenswaarde. Dit geldt al helemaal indien wordt bedacht dat de hier bedoelde grenswaarden in de visie van de Wereldgezondheidsorganisatie onvoldoende bescherming bieden en dus naar beneden dienen te worden bijgesteld.<sup>4</sup>
16. De zojuist genoemde argumenten winnen nog aan betekenis als wordt bedacht dat de berekeningen van de te verwachten emissies van het wagenpark grotendeels niet op praktijk- maar op laboratoriumtests zijn gebaseerd.

### **fijn-stof PM2,5**

17. Voor PM2.5 bestaat in Nederland een inspanningsverplichting om op iedere locatie een zeker procentuele daling van de concentratie te realiseren ten opzichte van 2010 richting 2020. Alleen al op het eerste gezicht staat de met het ontwerp voorgenomen toename van (ook!) PM2,5 op gespannen voet met die verplichting. De toelichting bij het ontwerp rept hierover met geen woord, laat staan dat deze en rechtvaardiging zou bevatten. Voor PM2.5 wordt slechts gesteld dat men er vanuit gaat dat er geen problemen zijn, omdat men onder de PM10 grenswaarde denkt te blijven en omdat het dan met PM2,5 vanzelf ook in orde is.
18. Ten eerste is dat laatste geen wetmatigheid maar slechts een observationele beschouwing. Zeker gelet op de zeer schadelijke eigenschappen van PM2,5 staat het de Minister dan ook niet vrij een PM2.5 toets achterwege te laten. Dit is temeer relevant omdat de verhouding tussen PM2.5 en PM10 langs snelwegen atypisch is en ter plekke sprake is van een hogere PM2.5 component dan gemiddeld wordt aangetroffen. Ten tweede betekent dit gebrek aan gegevens over PM2.5 dat niet getoetst kan worden of op de betroffen locaties voldaan wordt aan de inspanningsverplichting.

---

<sup>4</sup> WHO air quality guidelines, p.9,  
[http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/69477/1/WHO\\_SDE\\_PHE\\_OEH\\_06.02\\_eng.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/69477/1/WHO_SDE_PHE_OEH_06.02_eng.pdf)

**misbruik PAS**

19. Het staat vast dat het grootste deel van het ontwerp-besluit, als het al niet het hele ontwerp-besluit geldt, niet tot uitvoering kan worden gebracht zonder gebruik te maken van het PAS. Maar is dat PAS hiervoor wel bedoeld? Ter opfrissing van het geheugen volgt hier een passage uit de inleiding van het document dat de grondslag is van de invoering van het PAS:

“Het programma aanpak stikstof 1 juli 2015-1 juli 2021 verbindt economische ontwikkeling met het op termijn realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen van de voor stikstof gevoelige habitattypen en (leefgebieden van) soorten voor de Natura 2000-gebieden die zijn opgenomen in dit programma. Het gaat daarbij om het voorkomen van achteruitgang (behoud) en om het op termijn waar nodig realiseren van herstel, om op landelijk niveau een gunstige staat van instandhouding voor deze habitattypen en soorten te bereiken. Het programma bevat daartoe brongerichte maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie en herstelmaatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in Natura 2000-gebieden. Door deze maatregelen kunnen in en rondom de Natura 2000-gebieden ook nieuwe economische activiteiten worden toegelaten die stikstofemissie met zich brengen. Deze ruimte voor nieuwe activiteiten wordt ‘depositie- en ontwikkelingsruimte’ genoemd.”<sup>5</sup>

20. De gehele PAS-exercitie is ontwikkeld om nieuwe economische ontwikkelingen mogelijk te maken ook op plaatsen waar rechtens een opdracht voor de overheid bestaat de natuur niet verder te belasten, want Nederland mocht niet op slot. Het PAS introduceert een ingewikkeld uitzonderingsmechanisme dat het mogelijk moet maken de in Nederland vrijwel overal veel te hoge stikstofdepositie nog hoger te maken teneinde “nieuwe economische activiteiten” mogelijk te maken. Welnu, het tegelijkertijd verhogen van de maximumsnelheid op enige tientallen wegvakken is met de beste wil van de wereld niet te zien als nieuwe economische ontwikkeling en is als zodanig evenmin onmisbaar om échte nieuwe economische activiteiten mogelijk te maken. Het voorgaande wordt door de minister ook niet als motivering gehanteerd, maar zonder die motivering – aangenomen dat die deugdelijk zou kunnen worden verwoord, wat onmogelijk lijkt – kan het PAS dan ook niet worden ingezet teneinde een besluit van de minister rechtens aanvaardbaar te maken. Het navolgende wordt dan ook slechts ten overvloede aangevoerd.

---

<sup>5</sup> Programma Aanpak Stikstof 2015-202, cursivering toegevoegd

### **flora en fauna en natuurwaarden**

21. In de eerste plaats moet worden vastgesteld dat niet alle tracés nabij Natura 2000 gebieden zijn onderzocht op (toename van) stikstofdepositie; zie bijvoorbeeld de drie tracés van de A1. Dit terwijl die drie trajecten vrijwel alle langs één of meerdere Natura 2000 gebieden liggen. Ten gevolge daarvan kan op dit moment niet worden beoordeeld of de Minister de ter zake geldende regelgeving hier afdoende respecteert.
22. Het lijkt er verder op dat de Minister met dit ontwerp ook voor de natuurwaarden het "opvullen" van veronderstelde vervuilingruimte tot uitgangspunt heeft gekozen. Maar ook hier geldt dat in veel van de te beschermen gebieden de stikstofdepositie al op of (ver) over de grens zit, wat dus betekent dat zonder dwingende reden in elk geval al niet het adagium "harder waar het kan, langzamer waar het moet" bij wijze van motivering van het maken van de inbreuk kan worden gehanteerd.

### **verkeersveiligheid**

23. Over deze snelheidsverhoging zei voormalig verkeersofficier Spee onder meer het volgende:

"Op de snelwegen rijden niet alleen snelle zakenmensen in leasebakken. Er rijden ook veel ouderen die met een gematigdere snelheid rijden. Daardoor krijg je steeds grotere snelheidsverschillen, wat weer leidt tot meer ongevallen."<sup>6</sup>
24. Overigens is het in het geheel ook niet omstreden dat een verhoging van de snelheden in het verkeer tot een grotere onveiligheid/ongevalskans leidt. Daarover bestaan ook grote aantallen wetenschappelijke publicaties. Voor dit moment kan worden volstaan met verwijzing naar publicaties van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.<sup>7</sup>

### **klimaat**

25. Nog steeds kan slechts 1% van alle nieuw verkochte auto's exclusief elektrisch

---

<sup>6</sup> <http://www.bnr.nl/nieuws/551684-1511/verhoging-maximumsnelheid-is-een-cadeautje-meer-niet>

<sup>7</sup> zie bijvoorbeeld: [http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_Snelheid.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Snelheid.pdf)

rijden; de rest rijdt op fossiele brandstoffen. Als vuistregel geldt dat een verhoging van de maximum-snelheid van 120 naar 130 km per uur leidt tot een verhoging van de CO<sub>2</sub> uitstoot met zo'n 10%.

26. In een situatie waaraan Nederland al niet voldoet aan de vóór "Parijs" geldende opgave, kan bezwaarlijk worden volgehouden dat er voor Nederland ruimte zou bestaan voor een grootschalige verhoging van de maximumsnelheid in het hele land, over een totale lengte van 359 kilometers aan Rijkswegen. Het niet-voldoen aan de opgave van vóór Parijs werd door de Rechtbank Den Haag als "onrechtmatig" gekwalificeerd. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) constateerden eerder dit jaar dat de maximumsnelheid omlaag móet naar 100 kilometer per uur en dat Nederland een kilometerheffing in móet voeren, omdat alleen dan kan worden voldaan aan de door de rechter ter zake opgelegde verplichtingen.<sup>8</sup> In dezelfde zin onder meer voormalig verkeersofficier Spee en oud-minister De Boer in het NRC van 15 oktober 2015 (**bijlage**).
27. Die door de rechtbank vastgestelde onrechtmatigheid wordt met de nu beoogde verhogingen alleen maar groter en die moeten dan ook jegens mens en milieu als rechtens ontoelaatbaar worden geoordeeld. De Klimaat-opgave van vóór Parijs was gericht op het beperken van de opwarming van de planeet met maximaal 2 graden Celsius. In Parijs is bepaald dat de nog net toelaatbare ophoging eerder bij 1,5 graden moet worden gezocht.
28. De nu voorgestelde verhogingen zijn dan ook op geen enkel onderdeel in overeenstemming te brengen met het rechtens geldende en politiek trouwens ook beleden noodzakelijke Klimaatbeleid en deze dienen dan ook om die reden achterwege te blijven.

### **voorzorgsbeginsel**

29. In zijn bekende vonnis van 21 november 2013 inzake de beoogde snelheidsverhoging van 80 naar 100 km per uur op de rondweg A13 heeft de rechtbank Rotterdam onder meer geoordeeld dat het ook bij luchtkwaliteit in acht te nemen voorzorgsbeginsel ten onrechte door de Minister niet gerespecteerd was (ECLI:NL:RBROT:2013:9074). Het ging daarbij om een klassiek voorbeeld van een poging het "opvullen" van de grenswaarde rechtens toelaatbaar verklaard te krijgen. De Rechtbank Rotterdam vernietigde het desbetreffende Verkeersbesluit en motiveerde die beslissing onder meer met

---

<sup>8</sup> Bron: <http://www.pbl.nl/nieuws/nieuwsberichten/2015/quick-scan-van-ecn-en-pbl-brengt-mogelijkheden-voor-extra-vermindering-van-uitstoot-broeikasgassen-i>




## VAN DEN BIESEN KLOOSTRA ADVOCATEN

een verwijzing naar het voorzorgsbeginsel.

30. Welnu, de nu door de Minister beoogde verhogingen zijn principieel niet anders te beoordelen dan het A13-Besluit en ook om die reden mag dit ontwerp-besluit niet in een daadwerkelijk besluit worden omgezet.
31. Overigens is het in de visie van Milieudefensie ook zo dat de op het voorzorgsbeginsel gebaseerde redenering ook voor de ingrepen in de andere in deze zaak aan de orde zijnde milieucompartimenten dient te worden toegepast, nu het bij de in al die compartimenten geldende normeringen in oorsprong om Europese (EU-) normeringen gaat en nu het hanteren van het voorzorgsbeginsel leidend is bij het toepassen van Europese milieuregelgeving. Met het onderhavige ontwerp-besluit heeft de Minister op geen enkel onderdeel toepassing gegeven aan dit beginsel zodat ook om die reden het ontwerp in de ontwerp-fase zal moeten blijven steken.

### **Conclusie**

Het is tegen de achtergrond van al het voorgaande dat Milieudefensie concludeert dat de met het ontwerp beoogde verhoging van de maximumsnelheid op de desbetreffende wegvakken achterwege zal moeten blijven.



A.H.J. van den Biesen

# 130-limiet frustreert klimaatbeleid

Het Urgenda-vonnis vraagt om maatregelen. Snelheidsreductie op snelwegen ligt voor de hand, menen oud-VROM-minister Margreeth de Boer, oud-verkeersofficier van justitie Koos Spee en anderen.

20 oktober 2015 NRC.nl

Dankzij verhoging van de snelheidslimiet tot 130 km/uur mogen wij sinds september 2012 op steeds meer snelwegen extra gas geven – mits de massa snelheidsborden duidelijker aangeven waar en wanneer dat mag. De extra CO<sub>2</sub>-emissies die dat oplevert zijn aanleiding voor het Planbureau voor de Leefomgeving om ook die politiek gevoelige verkeersregel onder de loep te nemen. Het kabinet zoekt immers naar maatregelen die op korte termijn (2020) kunnen bijdragen aan 25 procent CO<sub>2</sub>-reductie waartoe de Urgenda-uitspraak verplicht. Daarnaast geven nu ook 'Diesel-gate' en de recente Nationale Energieverkenning 2015 aanleiding de potentie van snelheidsverlaging en van zuiniger rijgedrag erbij te betrekken. Dan is het zinnig onze ervaringen met deze maatregelen nader te belichten.

Na de oliecrisis (1973) werd 100 km/uur de algemene limiet. Na politieke strijd werd die in 1988 verhoogd tot 120 km/uur, met behoud van 100 op de drukste wegvakken als de A2, later wegens luchtverontreiniging aangevuld met 80 op enkele stadssnelwegen. Naast verkeersveiligheid werd milieu het doel en is ook CO<sub>2</sub>-reductie bepalend voor de snelheidslimieten. Volgens de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid (1999) moesten de CO<sub>2</sub>-emissies wegverkeer tot 2010 met 10 procent afnemen en werden snelheidsbeperking én zuiniger rijgedrag (in campagnetermen: 'Het Nieuwe Rijden' (HNR)) speerpunt van beleid. Zo kwamen er trajectcontroles ('eerlijker' dan flitsen op één plek), nota bene betaald uit het klimaatbudget. Tussen 1988 en 2012 zijn er – naast vele mensenlevens – miljoenen tonnen CO<sub>2</sub> bespaard door snelheidsbeperking en zuiniger rijgedrag. Niettemin groeide de CO<sub>2</sub>-uitstoot tot 32 miljoen ton in 2013 door de ongebreidelde groei van vrachtvervoer en autogebruik en het sneuvelen van een kilometerheffing.

Na de oliecrisis werd 100 km/u de algemene limiet. Nu hebben we een klimaatcrisis die om actie vraagt

Fiscale stimulering van elektrische en plug-in/hybride (zaken)auto's bleek wel succesvol maar heeft volgens de Algemene Rekenkamer weinig milieuwinst opgeleverd. De reden? Die 'zuinige' auto's worden in de praktijk niet zuinig bereden. Ze verbruiken daardoor circa 35 procent meer brandstof dan in de testcyclus. Met 1.000 euro per ton CO<sub>2</sub>-reductie (kosten sinds 2007: 5 miljard euro!) was fiscale stimulering honderd maal duurder dan het kosten-effectieve HNR-programma, dat helaas onder Rutte-1 wegbezuinigd is. Juist dat programma had het CO<sub>2</sub>-rendement van fiscale stimulering kunnen verhogen. 'Zuinige' auto's zijn namelijk alleen zuinig als zij conform 'Het Nieuwe Rijden' bereden worden. Opschakelen bij 2.000 toeren, rustiger accelereren en maximaal 120 scheelt zo 20-30 procent brandstof. In stedelijk verkeer vervuult een pittige 'oude' rijstijl tweemaal zoveel als HNR met 50 in de vierde versnelling. Dat gegeven krijgt nieuwe actualiteit door 'Diesel-gate', want een pittige rijstijl in moderne Euro-6 diesels verveelvoudigt ook de NO<sub>x</sub>-uitstoot, blijkt uit recente TNO-praktijktests. Het Nieuwe Rijden is dé rijstijl waarmee automobilisten zelf hun vervuiling kunnen beperken.

Jaarlijks verbruikt het wegverkeer in Nederland 13 miljard liter brandstof. Met snelheidsreductie, beperking van korte stadsritjes én massale toepassing van Het Nieuwe Rijden (zoals afgesproken in het Energie-Akkoord) is vanaf 2020 een besparing van 2 miljard liter haalbaar, dat is circa 4 megaton CO<sub>2</sub>. Deze aanpak werkt sneller en kosteneffectiever dan andere, duurdere maatregelen of langetermijnopties als elektrische auto's en Rekening Rijden. Een no-regret aanpak van het rijgedrag met potentieel een besparing van een paar miljard euro per jaar, daar staat ook de autobranche achter en worden economie, consument én verkeersveiligheid mee gediend! Alleen de fiets is milieuvriendelijker...

Nooit was de urgentie om 8 miljoen auto's, bestel- en vrachtwagens zuiniger te laten berijden groter dan nu; de instrumenten daarvoor zijn er, nu nog de toepassing! Nu het kabinet gevolg wil geven aan de Urgenda-uitspraak over 25 procent CO<sub>2</sub>-reductie en voor het Energie-Akkoord naarstig zoekt naar aanvullende klimaatmaatregelen, is er alle reden om de (door vroegere VVD-ministers geïntroduceerde) effectieve aanpak van het rijgedrag de prioriteit te geven die dat tijdens vorige VVD-PvdA/D66-coalities wel kreeg. Het wordt tijd de discussie over snelheidslimieten uit de partijpolitieke en emotionele context te bevrijden en dat instrument pragmatisch in te zetten met de urgentie die het klimaatprobleem van ons vraagt.

**Margreth de Boer**, oud-minister van VROM. **Marius Enthoven**, oud directeur-generaal Milieubeheer VROM en Europese Commissie. **Maurits Groen**, CEO Waka Waka, Nr.1 Duurzame 100 Trouw. **Koos Spee**, oud-verkeersofficier van justitie. **Charles Vlek**, em. hoogleraar omgevingspsychologie en besliskunde Rijksuniversiteit Groningen.