

2019Z07603

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).

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

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

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?³

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?

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

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»?⁴

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?⁵

Vraag 7

Kent u het bericht «Pleidooi voor 30 km per uur in bebouwde kom»?⁶

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?

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?

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?⁷

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?

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?⁸

Vraag 13

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

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?⁹

⁴ <https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2018/20/monitor-brede-welvaart-2018>

⁵ <https://www.cpb.nl/publicatie/leefbaarheidsbaten-a2-tunnel-maastricht-zeer-aanzienlijk-meer-dan-200-miljoen#docid-159455>

⁶ <https://nos.nl/artikel/2277505-pleidooi-voor-30-km-per-uur-in-bebouwde-kom.html> (25 maart 2019)

⁷ <https://www.rtlz.nl/life/artikel/4611266/met-130-kmu-ben-je-toch-later-thuis-harder-rijden-veroorzaakt-meer-file>

⁸ <https://www.economist.com/leaders/2018/06/02/frances-contentious-speed-limit-reduction-is-a-model-for-others>

⁹ <https://www.cpb.nl/natuur-en-biodiversiteit-in-de-nederlandse-praktijk-van-kosten-batenanalyse>

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?¹⁰

¹⁰ <https://www.cpb.nl/natuur-en-biodiversiteit-in-de-nederlandse-praktijk-van-kosten-batenanalyse>