

# Het Klimaatakkoord is ongeloofwaardig als de 130 km-limiet buiten schot blijft - terugblikken naar 2030

Auteur: Martin Kroon

Ter uitvoering van het Klimaatverdrag van Parijs neemt de komende Klimaatwet een CO<sub>2</sub>-reductie van 49% per 2030 (t.o.v. 1990-emissies) als beleidsdoel. Binnen het Klimaatakkoord wordt aan verschillende 'Klimaattafels' gewerkt aan concrete maatregelen per sector voor 2030 en voor een nagenoeg 'fossilvrij' 2050.

De reductie die door de Klimaattafel 'Mobiliteit' in 2030 bereikt moet worden bedraagt 7,3 Mton CO<sub>2</sub> per jaar, het equivalent van 3,5 miljard liter benzine/diesel. De sector Verkeer emitteert binnen Nederland momenteel circa 34 Mton CO<sub>2</sub> per jaar, ongeveer 15% van de binnenlandse uitstoot. Ruim 10 miljoen motorvoertuigen verbruiken elk jaar circa **14 miljard liter brandstof**. Pas sinds de crisis in 2008 stabiliseert de CO<sub>2</sub>-emissie van het wegverkeer rond ca. 30 Mton, na 30% groei van 1990 tot 2010 – terwijl het NMP/SVV-beleid een reductie van 10% per 2010 beoogde. Dus moet nu 'alles uit de kast' om de nieuwe klimaatdoelen te halen, a fortiori als die, zoals Rutte in het EP bepleitte, nog scherper moeten.

## Mobiliteitstafel

Voor de Mobiliteitstafel wordt substantiële CO<sub>2</sub>-winst tot 2030 verwacht van: elektrisch vervoer; zuinige banden; logistiek; biobrandstoffen; minder autogebruik. Anders dan in vroegere 'grote nota's' ontbreekt een stevig prijsbeleid voor automobilititeit ('rekening rijden'), alom gezien als de meest effectieve maatregel. De hoofdpodracht voor de Mobiliteitstafel betreft maatregelen en technologieën die al **op korte termijn tot kostenefficiënte broeikasgasreductie leiden**. De geplande schaa sprong richting EV zal echter op korte termijn weinig CO<sub>2</sub>-reductie kunnen opleveren zolang de brandstofmix bij de stroomproductie grotendeels fossiel is (pas na 2030 niet meer). Daarnaast is de *full cycle* klimaatfootprint van EV-productie (van lithiumwinning tot accu-recycling) groter dan van conventionele voertuigen. Ook bij succesvolle marktpenetratie van EV moet nog blijken of het klimaatdoel voor 2030 daarmee gehaald wordt. Voor 2050 ligt dat anders als zon, wind, biomassa of andere niet-fossiele technieken - hopelijk - de elektriciteitsproductie domineren, mits er dan voldoende opslagcapaciteit voor perioden zonder zon en wind gecreëerd is. Daar is nog geen oplossing voor.

Sinds de Notitie Verkeer en Milieu (1987), het eerste Nationaal Milieubeleidsplan (NMP, 1989) en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2, 1989) is er integraal (meersparen)beleid voor verkeersemisies.

Talrijke rapporten en onderzoeken van EU, OECD, CEMT<sup>0</sup>, UN-ECE, RIVM, PBL, TNO, ECN, CE e.d. analyseerden maatregelen voor Verkeer die op korte termijn en kostenefficiënt brandstofverbruik, NO<sub>x</sub>- en CO<sub>2</sub>-emissies en geluidhinder kunnen reduceren. Die maatregelen volgen, conform de emissiefactoren, drie sporen:

- 1) **bronbeleid** voor motortechniek en brandstofkwaliteit;
- 2) vermindering **automobilititeit** en voertuigkm;
- 3) vermindering **snellheid**, verbetering **rijgedrag** en doorstroming.

Van oudsher domineert bronbeleid, nationaal en internationaal, via emissie-eisen en fiscale stimulering. Dat heeft de emissies van CO/HC/NO<sub>x</sub>/PM enorm verminderd, maar niet die van CO<sub>2</sub>. Daar is het effect van meer autogebruik ruwweg gecompenseerd door de technische verbetering van de brandstof-efficiëncy. De

efficiëncywinst wordt bij diesels overigens tenietgedaan door hogere kilometrages door de lagere variabele kosten. Verkeersgroei betreft het tweede spoor; dat krijgt q.q. veel politieke aandacht, maar maatregelen als 'rekening rijden' liepen keer op keer dood op verzet uit politiek en media.

## Snelheidsbeheersing is milieubeleid

Vanaf 1987 kreeg het derde spoor serieuze invulling in het beleid; die aanpak is potentieel **zeer kosten-effectief en snel inzetbaar**. Het is gebaseerd op het natuurkundig gegeven, dat een voertuig meer energie verbruikt en vervuult als de snelheid toeneemt en als de motor meer toeren maakt.<sup>1)</sup> Daarom is na de **oliecrisis van 1973** een algemene snelheidslimiet van 100 km/uur ingesteld – ook vanwege de verkeersveiligheid. Tien jaar later rijdt iedereen straffeloos 20 km sneller, met steun van politietop en Verkeersminister Kroes. Alleen milieuminister Winsemius(VVD) verzette zich tegen de toenemende pressie voor 120 als limiet. Autosnelwegen (asw) zorgen namelijk voor ruim eenderde van de NO<sub>x</sub>- en CO<sub>2</sub>-verkeersemisies. Nadat het CDA omging verhoogde het volgende kabinet, met Ed Nijpels op Milieu, in 1987 de limiet naar 120. Om de milieugevolgen te beperken kozen Nijpels en Kroes – die intussen door het RIVM-rapport '*Zorgen voor morgen*' tot beperking van de groei van het autogebruik 'bekeerd' was - gesteund door Korthals Altes(VVD) op Justitie, voor een aanpak die de gemiddelde snelheid moest reduceren tot **V50 = 106 km/u** en zo tot minder emissies zou leiden.

**Het milieubelang werd naast verkeersveiligheid en doorstroming doel van snelheidslimitering**, en VROM kreeg een gelijkwaardige positie bij de beleidsbepaling (**Nota Rijsnelheden**, 1987 TK nr.20366). De handhaving, die met 30.000 verbalen/jaar zwaar tekortschoot, werd sterk uitgebreid en verbeterd (o.a. met door VROM betaalde flitspalen). De voorlichting over het waarom van de nieuwe limieten werd professioneel aangepakt. De grootste emissiereductie moest komen van **continuering van de 100 km-limiet** op de drukste asw in de Randstad en rond grote steden. Ook in SVV2 werd het milieu richtinggevend voor het verkeersbeleid. Het snelhedenbeleid werd van vechtdossier een steeds effectiever samenwerkingsproject tussen VROM, V en W, JU en verkeerspolitie, met brede steun in de Tweede Kamer. De rijsnelheden daalden inderdaad sterk na invoering van **het 100/120-stelsel** per 1 april 1988. Aanvullende EU-maatregelen als de snelheidsbegrenzer voor vrachtwagens en bussen en verdere uitbreiding van de handhaving met Gericht Verkeerstoezicht maakten snelheidsbeheersing tot een effectieve milieumaatregel. Niettemin bleven er spanningen tussen de verschillende ministeries. JU en VenW wilden voor de verkeersveiligheid vooral aanpak van grove overschrijdingen en flexibeler limieten, terwijl VROM vanwege cumulatieve effecten ook de massale kleinere overschrijdingen wilde voorkomen. Vanuit de VVD-fractie (Hofstra/Aptroot) klonk steeds luider de wens om 130 te kunnen rijden ('de automobilist wil het').

## Snelheidsbeheersing is klimaatbeleid

De invoering van **trajectcontrole** (jaren '90) vormt een mijlpaal, want daarmee werd waterdichte (24/7!) handhaving mogelijk, met automatische meting van de gemiddelde snelheid over een langer traject. Trajectcontroles zijn minder gehaat dan flitspalen en blijken zeer effectief met maar 2% overschrijding. Met steeds snellere auto's (een driecilinder VW Golf haalt al 200 km/u!) kan klassieke radar-snelheidscontrole massale overschrijding (> 30%) niet voorkomen. Vanwege de oplopende V50 op de 120-wegvakken wilde VROM het aantal wegvakken met 100 als limiet uitbreiden tot de hele Randstad. In het NMP3 (1998) o.l.v. minister de Boer werd zelfs herinvoering van 100 km/u als optie verkend – wat potentieel 1 á 2 Mton CO<sub>2</sub> kan reduceren. De **Uitvoeringsnota Klimaatbeleid** van minister Pronk (1999) incorporeerde daarna verschillende snelheids- en

rijgedrag-maatregelen met cumulatief 1,1 Mton CO<sub>2</sub>-reductie per 2010 (ca. 40% van totale reductie bij Verkeer). Door uit klimaatgelden (t.b.v. uitvoering Kyoto-verdrag) **25 miljoen gulden** per jaar beschikbaar te stellen (met terugploeg uit boeteopbrengsten) voor extra handhaving en trajectcontroles, zou **in de hele Randstad overdag 100 km/u** handhaafbaar worden. Toen daarover interdepartementaal een akkoord was bereikt, lekte dat meteen uit naar *de Telegraaf* van 17/9/1999. Onder druk van m.p. Kok liet minister Netelenbos dat plan meteen varen.... Anderzijds was zij degene die **80 km-zones** introduceerde op drukke wegvakken langs woonwijken bij o.a. de A13 en A10-West, waar luchtkwaliteitsnormen werden overschreden. Die maatregel is aantoonbaar effectief, ook voor doorstroming en verkeersveiligheid. Snelheidslimitering bleef een politiek gevoelige, impopulaire maar zeer effectieve milieu- en klimaatmaatregel, waarvan de handhaving onder professionele leiding van toenmalig verkeersofficier Koos Spee steeds effectiever werd (en de miljoenen CJIB-enveloppen gevreesder.....).

### Schultz: 'Harder waar het kan, langzamer waar het moet'

Tijdens de verkiezingscampagne van 2010 maakte de VVD van **verhoging van de maximumsnelheid tot 130** een *unique selling argument*. Dat legde die partij geen windeieren, ze won de verkiezingen. Rutte-1 kon daarna met steun van CDA en PVV (voorzitter van 160) die verhoging doorvoeren, wat minister Schultz bij AmvB, dus zonder wetswijziging of MER-rapport, regelde<sup>2</sup>). Na enkele korte proeven (o.a. op de Afsluitdijk) is 130 km/u per 1/9/2012 de algemene limiet geworden - uiteindelijk op 70% van alle snelwegen. Ook op 80- en 100 km-wegvakken ging de limiet omhoog. In rechte sneuvelde wel Schultz' poging om de 80 km-limiet op de A10-West te verhogen, maar na de verbreding van de A2-Noord verloren omliggende gemeenten – ondanks de eerder toegezegde 100 km-limitering – hun verzet tegen verhoging daarvan.

Als belangrijkste ratio en onderbouwing van nut-en-noodzaak van deze systematische snelheidsverhogingen noemde de minister van Infrastructuur en Milieu: '**lekker doorrijden**', tijdwinst en 'de beleving van de automobilist'. De veronderstelde tijdwinst (die in de praktijk sterk tegenvalt) telt op tot honderden miljoenen euro's 'baten', want elk halfuurtje eerder 'thuis-achter-het-bier' telt voor 7 euro economische groei – evenveel als de kosten van een halfuur tijdverlies in accidentele files(!). De eerder aangetoonde nadelen voor milieu, brandstofkosten en verkeersveiligheid werden door Rijkswaterstaat weg-geredeneerd en gemitigeerd met apert te gunstige aannames in de modelberekeningen. Verschillende verkeers- en milieukundigen maakten gehakt van de flinterdunne ambtelijke onderbouwing van dit politieke stokpaardje van de VVD<sup>3</sup>). Zo werden de extra CO<sub>2</sub>-emissies met een factor 10 kleiner-gerekend door gunstige rekenfactoren, zoals het weglaten van de uitstralingseffecten op o.a. 80 km-wegen (het 'Blik-op-de-weg-effect') en de extreem onzuinige tussen-acceleraties. **Gemiddeld vergroot 10 km sneller rijden NO<sub>x</sub>-/CO<sub>2</sub>-emissies en verbruik met meer dan 10%**, wat iedere automobilist met de boordcomputer kan vaststellen. DG-Milieu werd – anders dan voorheen – ambtelijk buiten deze 'onderbouwing' gehouden, en Staatssecretaris van Milieu, Atsma (CDA) tekende bij het kruisje.

### Duurzaam (on)veilig

Bij verkeersveiligheid stijgt het aantal doden en gewonden wetmatig meer dan exponentieel met toenemende snelheden. De door Schultz acceptabel geachte 3-7 extra doden t.g.v. de 130 zouden daarom elders 'gecompenseerd' worden(!). Als voorspeld steeg het aantal verkeersdoden veel sterker dan ambtelijk berekend, en daarmee ook het absolute aantal verkeersdoden – ver boven het 'Duurzaam Veilig'-doel van 500. **Van 570 doden in 2014 nam dat aantal 'onverwacht' toe tot 621 in 2015**. Het grootste aandeel in deze **trendbreuk** hadden de per

definitie 'veilige' autosnelwegen. Daar vielen in 2011 'slechts' 43 doden, terwijl dat aantal in 2015 tot 81 is gestegen (met **32 doden op de 130 km-wegvakken**). Dat werd (zonder nader onderzoek!) meteen aan bellen en appen geweten, terwijl auto's steeds veiliger worden en de enige factor die in deze periode sterk gewijzigd was de snelheidsverhoging is. Opvallend is ook de enorme toename van botsingfiles de laatste jaren, ontegenzeggelijk samenhangend met de toegenomen verkeersdynamiek. Dit partij-opportunistische beleid (een schoolvoorbeeld van beleids corruptie) kan vanwege de verkeersslachtoffers als immoreel gekenschetst worden. Ronduit gênant is het zwijgen daarover, door daarbij betrokken organisaties als VVN en ANWB, in hun alarmerende analyse van de afgenomen verkeersveiligheid in het **Manifest Verkeersveiligheid**(2017). Daarin blijft de meest zinnige maatregel om Nederland weer kampioen verkeersveiligheid te maken (130 afschaffen) onbenoemd<sup>4)</sup>.

## Politiek-bestuurlijke analyse

De snelheidsbeheersing sinds 1988 heeft – ceteris paribus - naar schatting honderden verkeersdoden, 10 miljard liter brandstof en circa 20 Mton CO<sub>2</sub> bespaard. Opzettelijke snelheidsverhoging als beleid zorgt voor meer slachtoffers en emissies die q.q. vermijdbaar zijn, en die strijden met het aloude **voorzorgsbeginsel**: vermijdbare vervuiling moet je voorkomen. Dat een minister van verkeersveiligheid, klimaat en milieu welbewust een met die belangen strijdig besluit neemt is al verwerpelijk. Dat zij het sinds 1987 met veel inzet en moeite opgebouwde integrale snelhedenbeleid, zonder enige evaluatie, zinnige motivering of verantwoording daarvan, om zeep helpt is een **cynische vorm van beleidsvernietiging**. Opvallend is ook de lichtheid van de wel aangevoerde argumentatie; Schultz '*framet*' het verhogen consequent aan luchtkwaliteit en de afgenomen NO<sub>x</sub>-en PM<sub>10</sub>-emissies, die op de meeste 120-wegvakken geen probleem vormen. Dat de lucht en de auto's schoner en zuiniger geworden zijn dankzij stevig bronbeleid en miljarden fiscale subsidies rechtvaardigt niet om de emissies weer te laten stijgen. **Opvulling van de norm** heet dat, en kapitaalvernietiging<sup>5)</sup>. Schultz verzwijgt consequent de extra CO<sub>2</sub>-emissies en de **strijdigheid met het Kyoto-protocol en bestaande klimaatambities**. Wat dus met veel kosten en moeite bij Verkeer bespaard is, wordt zonder dwingende noodzaak teniet gedaan. De minister schendt ook haar grondwettelijke taak om milieu en gezondheid te beschermen. Tenslotte, Rutte zelf verkondigt in het asieldebat steevast: 'de overheid is geen geluismachine'! **Rijplezier en tijdwinst zijn geen overheidstaak**, integendeel – bereikbaarheid wel, en die verbetert als er minder botsfiles ontstaan. Met 130 stelt zijn *Vroemvroem*-partij partijbelang boven landsbelang.

## Groenste kabinet ooit?

Ook de politieke partijen die jarenlang tegen snelheidsverhoging waren, valt te verwijten dat ze deze beleidsvernietiging hebben getolereerd en uiteindelijk gesteund – de PvdA van Samsom voorop. Zij vertoonden een ontstellend **gebrek aan beleidsgeheugen**, traptten in het frame van Schultz en slikten de zwakke onderbouwing vanuit het ministerie. Helaas stelt ook het Regeerakkoord van Rutte-3 dat de limieten niet worden gewijzigd, terwijl herstel van het effectieve 100/120 km-systeem potentieel **1 Mton CO<sub>2</sub>** kan besparen, plus tientallen mensenlevens. Het is aan Mark Rutte om dit onzalige kroonjuweel af te schaffen en met hulp van de Klimaattafel de 130-limiet definitief buiten werking te stellen! Dan wordt zijn claim 'groenste kabinet ooit' echt geloofwaardig.

## Noten:

o) The Council of the European Conference of Ministers of Transport of Nov. 21, 1991 RESOLUTION No. 91/5 ON THE POWER AND SPEED OF VEHICLES [CEMT/CM(91)28/FINAL]

1) Het Nieuwe Rijden-programma was daarop gebaseerd. Automobilisten verbruiken tot 40% meer brandstof dan volgens EU-testprotocollen. Over HNR meer in een volgend artikel.

2) Art.21 RVV 1990

3) Koos Spee en Martin Kroon: <https://www.nrc.nl/nieuws/2012/09/08/vaker-op-het-asfalt-sterven-12382201-a134457>

Prof. Bert van Wee <https://www.tudelft.nl/2016/tbm/bert-van-wee-in-diverse-media-over-snelheidsverhoging-naar-130-km/>

4) Martin Kroon in <https://www.autoweek.nl/column/martin-kroon/621-doden-en-het-130-taboe/>

5) Verantwoordingsonderzoeken Algemene Rekenkamer