

# De snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur; effectief of niet?

*Een onderzoek naar de effectiviteit van het implementatieproces van de snelheidsverhogende maatregel*



J.W.(Jacco) Joustra

Begeleider: dr. F. (Femke) Niekerk

Bachelor Technische Planologie, 20-02-2017

## COLOFON

---

Bachelor scriptie:	Bachelor Technische Planologie
Thema:	Verkeersveiligheid vanuit een ruimtelijk perspectief
Ondertitel:	Implementatie snelheidsverhoging; evidence-based of interaction-based?
Omschrijving:	Een onderzoek waarin het implementatieproces vanuit een multi-level governance perspectief wordt bekeken. Op deze manier worden de verschillende kanten van het implementatieproces belicht en de mate van effectiviteit vastgesteld.
Plaats:	Groningen
Datum:	Onderzoekperiode september 2016 – februari 2017
Auteur:	J.W.Joustra
Studentnummer:	S2519488
Contact:	<a href="mailto:J.W.Joustra@student.rug.nl">J.W.Joustra@student.rug.nl</a> +31 6 22615039
Universiteit:	Rijksuniversiteit Groningen
Faculteit:	Ruimtelijke Wetenschappen Landleven 1 9747 AD Groningen
Begeleider:	dr. F. Niekerk



**rijksuniversiteit  
groningen**

**faculteit ruimtelijke  
wetenschappen**

## Samenvatting

In 2012 is door kabinet Rutte in het regeerakkoord de snelheidsverhoging van 120 kilometer per uur naar 130 kilometer per uur op snelwegen geïmplementeerd. De implementatie van dit beleid heeft als doel de eenduidigheid van snelheden op Nederlandse snelwegen te vergroten. Tevens richt men zich op de harmonisatie van snelheden op snelwegen met andere landen in de Europese Unie. Door het verschil in de definitie van effectief beleid tussen hoge en lage overheidslagen is het implementatieproces van de snelheidsverhoging niet altijd even soepel verlopen. Hogere overheidslagen bekijken de implementatie van de snelheidsverhoging vooral vanuit een evidence-based beleidsperspectief wat als gevolg heeft dat de focus vooral op het behalen van de gestelde beleidsdoelen ligt. Lagere overheden bekijken de implementatie meer vanuit een interaction-based beleidsperspectief waardoor de focus meer op het proces van de implementatie ligt. Hierdoor wordt er meer gekeken naar de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de implementatie. Door middel van een multi-level governance perspectief waaruit dit onderzoek is bekeken, is geprobeerd een zo volledig mogelijk beeld te verkrijgen van het implementatieproces van de snelheidsverhoging. De hoofdvraag die in dit onderzoek centraal staat is:

“Hoe effectief is het implementatieproces van de snelheidsverhogende maatregel verlopen, gezien vanuit een multi-level governance perspectief?”

Door middel van interviews op een viertal trajecten in Nederland is gekeken naar de gevolgen van de top-down, rationele manier waarop het snelheidsverhogende beleid is geïmplementeerd. De interviews hebben zich vooral gericht op de lagere overheden zoals gemeenten en provincies om een duidelijk beeld te verkrijgen van de manieren waarop lagere overheden invloed uit hebben geïmplementeerd op de implementatie van de snelheidsverhoging. Hieruit kwam naar voren dat gemeenten en provincies zich niet betrokken voelden in het implementatieproces en dat men “overvallen” werd door de snelheidsverhoging. Dit kwam vooral door de kaderstellende, doelgerichte visie van de centrale overheid. Aangezien lagere overheden de implementatie vanuit een interaction-based beleidsperspectief bekijken, is door middel van moties geprobeerd meer inspraak te verkrijgen in de implementatie van de snelheidsverhoging. Dit heeft echter weinig effect gehad waardoor lagere overheden vooral tegen een harde, vastgestelde normen op het gebied van milieu en geluid aankeken. Hierdoor hadden lagere overheden het gevoel dat ze alleen de nadelen van de implementatie ondervonden. Deze nadelen werden vooral ondervonden in de vorm van geluidsoverlast, een toename in luchtvervuiling en een verslechtering van de verkeersveiligheid. Vooral de verslechtering van de verkeersveiligheid is een serieus opkomend probleem. In 2014 lag het aantal verkeersongevallen op rijkswegen met een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur op 10, in 2015 was dit verdrievoudigd naar 32 verkeersongevallen. Dit terwijl het beleidsdoel om meer eenduidigheid van snelheid te creëren juist voor minder verwarring en een verbetering van de verkeersveiligheid moet zorgen. Toch wordt de implementatie van de snelheidsverhoging vanuit een evidence-based

beleidsperspectief van de centrale overheid wel als effectief gezien. Aangezien in 2016 al op 61% van de Nederlandse snelwegen, van de 75% waar naar gestreefd wordt, een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur geldt. Vanuit het interaction-based perspectief waarmee lagere overheden tegen de implementatie van de snelheidsverhoging kijken, is de implementatie minder effectief. Dit komt dus vooral doordat de snelheidsverhoging is geïmplementeerd met de focus op conformance; het behalen van de beleidsdoelen.

## Table of Contents

Samenvatting.....	3
<b>H1 Onderzoeksvragen .....</b>	<b>7</b>
1.1 Achtergrond .....	8
1.2 Probleemstelling .....	9
1.3 Onderzoeksdoel .....	10
1.4 Opbouw .....	10
<b>H2 Theorie .....</b>	<b>12</b>
2.1 Koppeling effectiviteit – multi-level governance perspectief .....	13
2.2 Doeltreffendheid & doelmatigheid .....	14
2.3 Evidence-based & Interaction-based .....	14
2.4 Conceptueel Model.....	16
2.4.1 Toelichting conceptueel model .....	17
<b>H3 Methodologie.....</b>	<b>18</b>
3.1. Methode 1; Literatuuronderzoek.....	19
3.2 Methode 2; Vooronderzoek via secundaire literatuur .....	20
3.3 Methode 3; Semigestructureerde interviews.....	21
3.4 Keuze respondenten interviews .....	23
3.5 Data interviews .....	23
3.6 Ethische aspecten .....	23
3.7 Locatie interviews.....	24
3.8 Verwerking interviews.....	25
<b>H4 Bevindingen .....</b>	<b>26</b>
4.1 Deelvraag 2 .....	27
4.1.1 Het implementatieproces van de snelheidsverhoging.....	27
4.1.2 De beleidscyclus voor de snelheidsverhoging .....	28
4.2 Deelvraag 3 .....	30
4.2.1 Focus op doelmatigheid.....	30
4.2.2 De kaderstellende rol van de centrale overheid .....	30
4.2.3 Toetsing aan haalbaarheid en uitvoerbaarheid .....	31
4.2.4 Landelijk voor betekent niet regionaal voor .....	32
4.3 Deelvraag 4 .....	33
4.3.1 Vermindering van de verkeersveiligheid .....	33
4.3.2 Gevolgen van de kaderstellende focus door de centrale overheid.....	33
4.3.3 Meer voordelen op de lange termijn.....	34
<b>H5 Conclusie .....</b>	<b>36</b>
5.1 Conclusie.....	37
5.1.1 Sterke focus op de beleidsdoelen .....	37
5.1.2 Twijfels voor de validiteit van de norm voor luchtvervuiling.....	38
5.2 Discussie .....	39
5.3 Aanbevelingen .....	39
5.4 Reflectie op verkregen data.....	40

## **Lijst met tabellen & Figuren**

<b>Tabel 1 Geraadpleegde literatuur voor het literatuuronderzoek</b>	<b>19</b>
<b>Tabel 2 Geraadpleegde secundaire literatuur ter onderbouwing van de geselecteerde trajecten.</b>	<b>20</b>
<b>Tabel 3 Geselecteerde trajecten met de datum waarop de snelheidsverhoging is geïmplementeerd.</b>	<b>20</b>
<b>Tabel 4 Het codeboek met daarin de opgestelde codes en de toelichting van de codes.</b>	<b>22</b>
<b>Tabel 5 Een overzicht van de geïnterviewde respondenten met daarin de plaats waar het interview is afgenomen en het bijbehorende traject.</b>	<b>23</b>
<b>Tabel 6 Een overzicht van de meest voorkomende codewoorden</b>	<b>60</b>
<b>Tabel 7 Een overzicht van de benaderde respondenten voor de interviews</b>	<b>61</b>
<b>Figuur 1 De cyclus doorlopen wordt in het implementatieproces van beleid (Crabbé &amp; Leroy,2008)</b>	<b>13</b>
<b>Figuur 2 Een kaart van de Nederlandse snelwegen met daarin de trajecten die geselecteerd zijn voor dit onderzoek (ArcGis, 2016)</b>	<b>24</b>
<b>Figuur 3 Het proces dat in een verkeersbesluit doorlopen wordt (BABW, 2016)</b>	<b>27</b>

# H1 Onderzoeksvragen

---

## LEESWIJZER

In dit hoofdstuk wordt het vraagstuk geïntroduceerd door middel van de achtergrond, probleemstelling en hoofd- en deelvragen. Vervolgens wordt er ingegaan op het onderzoeksdoel en de opbouw van het onderzoek.

## 1.1 Achtergrond

Al vanaf de opkomst van de gemotoriseerde voertuigen in 1920 werd het duidelijk dat er een landelijke vereniging aangesteld moest worden die zich bezig hield met verkeersveiligheid (Veilig Verkeer Nederland, 2015). Het aantal verkeersongevallen begon namelijk hard te stijgen als gevolg van het toenemende aantal deelnemers aan het verkeer (SWOV, 2012).

Verschillende partijen hebben in de loop der jaren een dominante rol gehad in het opnemen van verkeersveiligheid in de wetgeving op het gebied van wegverkeer (Bax, 2012). In de beginfase is vooral de middenklasse leidend geweest. Hierbij werd verkeersveiligheid en de stijging in verkeersongevallen vooral gezien als lokaal probleem dat ook lokaal aangepakt moest worden. In de jaren '80 veranderde dit en was er vooral behoefte aan kennis. Hierbij werd de bestuurder niet langer gezien als de veroorzaker van verkeersongevallen, maar werden er multi-causale verbanden gelegd met de stijging in verkeersongevallen (Bax, 2012). Er werden verbanden gelegd met niet alleen de bestuurder, maar ook met de omgeving en de infrastructuur. Zo werd in 2005 Duurzaam Veilig geïntroduceerd, een initiatief van verschillende overheden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij stond een preventieve en integrale aanpak voorop waarbij vooral infrastructurele maatregelen werden genomen (Bax et al. 2010). Tevens werden er veel beleidsdocumenten geschreven die gingen op het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van infrastructurele aanpassingen (Bax, 2012). Hierbij werden er centrale doelstellingen met betrekking tot de kosten- en baten van de maatregel opgesteld om de haalbaarheid van de implementatie te vergroten. Vervolgens is men zich vooral gaan richten op decentralisatie; decentraal wat kan, centraal wat moet. Lagere overheden kregen meer bevoegdheden aangezien vraagstukken met betrekking tot de verkeersveiligheid steeds complexer werden door de landelijk vastgestelde normen voor milieu en geluidsbelasting (Bax, 2012).

De implementatie van de snelheidsverhoging van 120 kilometer per uur naar 130 kilometer per uur heeft echter voor veel discussie gezorgd. Hierbij waren het vooral de lagere overheden die zich niet konden vinden in de centrale, top-down implementatie door het Ministerie van Infrastructuur & Milieu (NOS, 2016). Desalniettemin ligt de besluitvorming rondom rijkswegen in handen van Rijkswaterstaat en hebben lagere overheden geen inspraak in het implementatieproces van de snelheidsverhoging (Rijkswaterstaat, 2016). Past de implementatie van de snelheidsverhoging dan wel in ontwikkeling richting een meer decentraal gericht beleid? En gaat “decentraal wat kan, centraal wat moet” dan nog wel op? Aangezien de centrale manier van implementatie dus voor veel onbegrip en discussie zorgt bij lagere overheden. Niet alleen het implementatieproces heeft voor veel discussie gezorgd, ook de gevolgen van de implementatie heeft geleid tot discussie met betrekking tot verkeersveiligheid. Zo zou het aantal verkeersongevallen op rijkswegen zijn verdrievoudigd naar aanleiding van de snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur (CBS, 2016). Hoe kan het dat op een groot deel van de trajecten in Nederland de snelheidsverhoging is geïmplementeerd, terwijl men zich vooral het verleden vooral heeft ingezet voor de verbetering van de verkeersveiligheid en de vermindering van verkeersongevallen? Door middel van verschillende beleidsperspectieven en via een multi-level governance perspectief zal in dit



onderzoek worden gekeken naar het implementatieproces en de gevolgen van de implementatie van voor de verschillende overheidslagen.

## **1.2 Probleemstelling**

De snelheidsverhogende maatregel is in 2012 via kabinet Rutte in het regeerakkoord geïmplementeerd. Het doel hiervan was om de eenduidigheid van snelheden op rijkswegen te vergroten (Rijkswaterstaat, 2011). Tevens is in veel andere landen binnen de Europese Unie de maximumsnelheid ook al verhoogd naar 130 kilometer per uur. Het doel hiervan was om de harmonisatie van maximumsnelheden binnen de Europese Unie te vergroten (Rijkswaterstaat, 2011). Echter, de implementatie van de snelheidsverhoging is voor lagere overheden veel complexer aangezien de implementatie niet alleen gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Ook op het gebied van luchtverontreiniging & geluidsbelasting zijn de gevolgen van het snelheidsbeleid zichtbaar (Davidse, 2012). Tevens lopen de rijkswegen door meerdere provincies en gemeenten en aangezien deze deels hun eigen beleid voeren met betrekking tot bijvoorbeeld milieu en geluidsbelasting kan niet altijd aan de specifieke eisen van de gebieden rondom een traject worden voldaan.

De centrale, top-down manier waarop de snelheidsverhogende maatregel is geïmplementeerd heeft tevens als gevolg dat visies en doelen van gemeenten en provincies aangepast zullen moeten worden aan de consequenties die de implementatie met zich meebrengen. Daarom zetten lagere overheden juist in op veel communicatie in het implementatieproces zodat de consequenties van de implementatie vooraf al zichtbaar zijn en het beleid zo goed mogelijk afgestemd kan worden aan de eigen gestelde doelen en visies. Hoe effectief is de implementatie van de snelheidsverhoging dan verlopen? En zorgt de inspraak van lagere overheden in het implementatieproces voor een hogere effectiviteit?

Om inzicht te verkrijgen in de factoren die de mate van effectiviteit van beleid bepalen is het belangrijk dat er wordt gekeken naar verschillende beleidsperspectieven. Uit het artikel van Bax, Jong & Koppenjan (2010) komt naar voren dat de factoren die bepalend zijn in het voeren van beleid gebaseerd zijn op theoretische aannames. Deze aannames worden gedaan op basis van verschillende beleidsperspectieven. Dit onderzoek richt zich vooral op twee beleidsperspectieven, namelijk een evidence-based beleidsperspectief en een interaction-based beleidsperspectief. Evidence-based beleid wordt gezien als wetenschappelijk en intellectueel, waarbij beleidsdoelen worden vertaald in maatregelen (Bax, Jong, de & Koppenjan, 2010). Beleidsmakers stellen hierbij beleidsdoelen op basis van kennis uit de wetenschap. Interaction-based beleid is gebaseerd op overleg tussen de verschillende betrokken partijen (Bax, Jong, de & Koppenjan, 2010). Het grote verschil tussen evidence-based beleid en interaction-based beleid is dat interaction-based beleid gericht is op interactie en onderhandeling tussen betrokken partijen. Evidence-based beleid wordt juist top-down zonder overleg ingevoerd, puur op basis van kennis uit de wetenschap (Bax, Jong, de & Koppenjan, 2010).

Om de effectiviteit van het implementatieproces voor de verschillende overheidslagen vast te kunnen stellen zal de implementatie van de snelheidsverhoging vanuit een multi-level governance perspectief bekeken

worden. Hierdoor worden de verschillende standpunten van de betrokken partijen, machtsverhoudingen tussen de verschillende bestuurlijke overheidslagen en de mate van communicatie tussen de bestuurlijke overheidslagen duidelijk naar voren gebracht.

De volgende hoofdvraag is daarom opgesteld:

“Hoe effectief is het implementatieproces van de snelheidsverhogende maatregel verlopen, gezien vanuit een multi-level governance perspectief?”

Door middel van de volgende deelvragen zal de hoofdvraag zo volledig mogelijk beantwoord worden:

1. Hoe wordt “effectief beleid” gedefinieerd, gezien vanuit een multi-level governance perspectief?
2. Hoe is het implementatieproces van de snelheidsverhoging naar 130 km/uur verlopen? Vanuit een interaction-based beleidsperspectief of vanuit een evidence-based beleidsperspectief?
3. Op welke wijze hebben verschillende overheden invloed uitgeoefend en wat is het effect hiervan op de implementatie van de snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur?
4. Wat zijn de gevolgen van de implementatie van de snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur voor de verschillende overheidslagen?

### **1.3 Onderzoeksdoel**

Het doel van dit onderzoek is om een duidelijk beeld te verkrijgen van de factoren die meespelen in de effectiviteit van het implementatieproces van de snelheidsverhogende maatregel. De discussies die vaak in beeld worden gebracht in kranten en social media komen niet alleen voort uit de gevolgen die ontstaan na de implementatie van een maatregel. Het grootste en belangrijkste gedeelte gebeurt al vooraf in het implementatieproces zelf. Beleid is namelijk niet alleen effectief wanneer het voorgestelde doel bereikt wordt (Leeuw & Vaessen, 2009). Het gehele proces waarin het beleid wordt opgesteld en de betrokken partijen samen tot een besluit komen heeft tevens invloed op de mate van effectiviteit. Het is belangrijk om te evalueren of beleid effectief is ingevoerd aangezien beleid zich hierdoor kwalitatief beter kan ontwikkelen. De doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid stijgen waardoor beleid effectiever is (Leeuw & Vaessen, 2009).

### **1.4 Opbouw**

In de theorie zal eerst ingegaan worden op de definiëring van effectief beleid. Hierin zal effectief beleid vanuit een multi-level governance perspectief worden bekeken. Zo komt naar voren hoe effectief beleid wordt gedefinieerd vanuit de verschillende overheidslagen. Tevens komt naar voren hoe de beleidscyclus doorlopen wordt en welke stappen worden doorlopen in de ontwikkeling van beleid. Vervolgens wordt de implementatie van de snelheidsverhoging vergeleken met de beleidscyclus om vast te kunnen stellen vanuit welk beleidsperspectief de snelheidsverhogende maatregel is ingevoerd. Door middel van een kleine casestudy van een viertal trajecten, waarbij de snelheid is verhoogd naar 130 kilometer per uur, wordt vervolgens dieper ingegaan op het

implementatieproces. Hierbij ligt de focus vooral op de lagere overheden aangezien de implementatie voor lagere overheden complexer is. De gevolgen zijn namelijk niet alleen zichtbaar op het gebied van verkeersveiligheid, maar ook voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging. Door middel van interviews met lagere overheden komen machtsverhoudingen tussen verschillende overheidslagen, visies en standpunten van verschillende overheidslagen naar voren. Tevens wordt dieper ingegaan op de gevolgen van de implementatie voor de omgeving van de geselecteerde trajecten. Hieruit wordt vervolgens geconcludeerd hoe effectief het implementatieproces van de snelheidsverhogende maatregel is.

# H2 Theorie

---

## LEESWIJZER

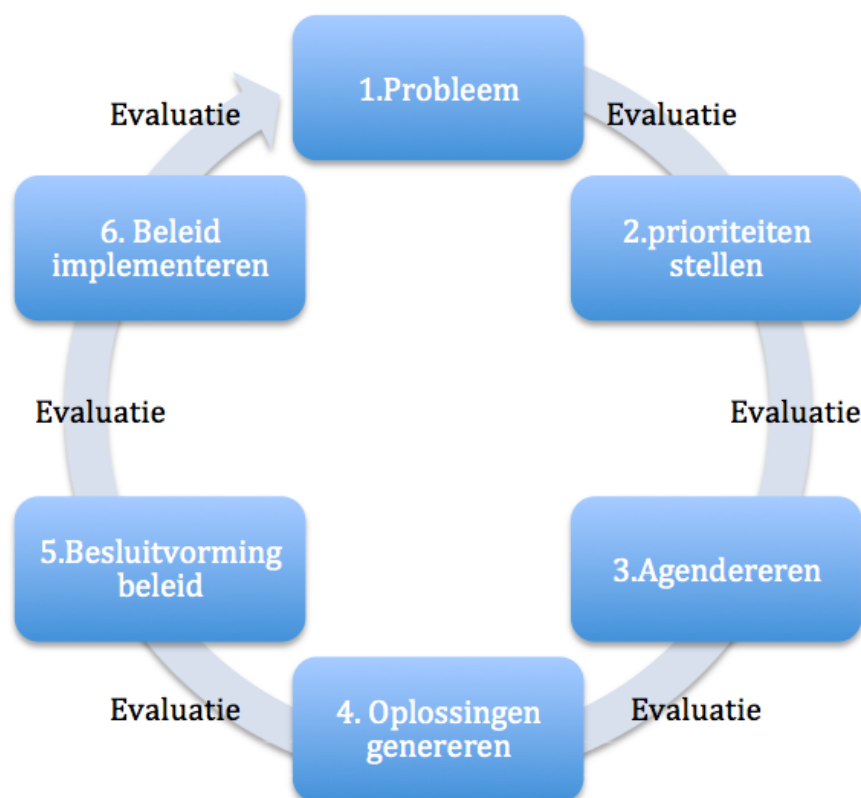
In dit hoofdstuk wordt het theoretisch kader van dit onderzoek afgebakend. Door middel van een multi-level governance perspectief en verschillende beleidsperspectieven komen de verschillende definities van “effectief beleid” naar voren.

In de theorie wordt ingegaan op de betekenis van effectief beleid voor de verschillende overheidslagen. Tevens zal de betekenis van effectief beleid bekeken worden vanuit twee beleidsperspectieven. De volgende deelvraag zal beantwoord worden:

Hoe wordt “effectief beleid” gedefinieerd, gezien vanuit een multi-level governance perspectief?

## 2.1 Koppeling effectiviteit – multi-level governance perspectief

De implementatie van de snelheidsverhoging wordt in dit onderzoek vanuit een multi-level governance perspectief bekeken. Multi-level governance is een vorm van governance waarbij actoren in het besluitvormingsproces op verschillende plaatsen en op verschillende overheidslagen samenwerken (Viëtor, 2011). Hierbij is de besluitvorming in de hogere overheidslagen vooral kaderstellend en gericht op het stellen van normen. Lagere overheidslagen zijn in de besluitvorming vooral gericht op de haalbaarheid en de uitvoerbaarheid met betrekking tot de gestelde normen (Bosselaar & Vonk, 2013). Dit betekent dat de mate van effectiviteit verschillend is voor hoge en lage overheidslagen. De implementatie is effectief voor hoge overheidslagen wanneer deze binnen de gestelde normen blijft en de vooraf gestelde doelen worden bereikt. Lagere overheidslagen richten zich meer op het gehele beleidsproces. In figuur 1 is de gehele beleidscyclus te zien die doorlopen wordt bij de ontwikkeling van beleid.



Figuur 1 De cyclus doorlopen wordt in het implementatieproces van beleid (Crabbé & Leroy, 2008 p.3) *(vereenvoudigd op basis van de theoretische aannames van de verschillende beleidsperspectieven)*

Hieruit komt naar voren dat in het gehele beleidsproces geëvalueerd wordt. De mate van effectiviteit wordt vastgesteld door middel van evaluatie in de beleidscyclus (Crabbé & Leroy, 2008). Hierbij richten hoge en lage overheidslagen zich op verschillende stadia in de beleidscyclus. Hoge overheidslagen zijn gericht op het behalen van doelstellingen waarbij de focus vooral op het einde van de beleidscyclus ligt. Lagere overheidslagen die meer gericht zijn op haalbaarheid en uitvoerbaarheid hebben een sterke focus op het begin en het middenstuk van de beleidscyclus.

## **2.2 Doeltreffendheid & doelmatigheid**

De mate van effectiviteit is echter afhankelijk van het beleidsperspectief dat wordt toegepast. Wanneer er vanuit een technisch rationeel beleidsperspectief wordt gekeken ligt de nadruk vooral op doeltreffendheid; worden de vooraf gestelde beleidsdoelen gehaald? (De Roo, 2013). Technisch rationele planning staat voor planning ten behoeve van zekerheid en controle waarbij er een sterke focus ligt op de intenties van het te implementeren beleid. Uit onderzoek van Bovens et al. (2013) komt dit ook wel naar voren als “conformance”; de relatie tussen de intenties van het beleid en de uitkomsten van het geïmplementeerde beleid. Hierbij wordt dus vooral gekeken naar het te behalen doel en minder naar de manier waarop het doel behaald wordt (proces). Technisch rationele planning wordt vooral gebruikt bij eenvoudige vraagstukken met een generieke en centrale aanpak (De Roo, 2013).

Een communicatief rationeel planningsperspectief wordt vooral toegepast bij complexe vraagstukken waarbij actoren op meerdere overheidslagen betrokken zijn bij het vraagstuk. Tevens vergen complexe vraagstukken een gebiedsgerichte aanpak en is interactie tussen verschillende overheidslagen belangrijk. Hierbij ligt de focus vooral op het proces, ook wel doelmatigheid genoemd in het artikel van Bovens et al. (2007). Worden de gestelde beleidsdoelen op een zo efficiënt mogelijke manier behaald? De mate van effectiviteit hangt dus samen met onder andere doeltreffendheid & doelmatigheid; Hoe hoger de doeltreffendheid en doelmatigheid van het geïmplementeerde beleid, hoe efficiënter het beleid is ingevoerd.

## **2.3 Evidence-based & Interaction-based**

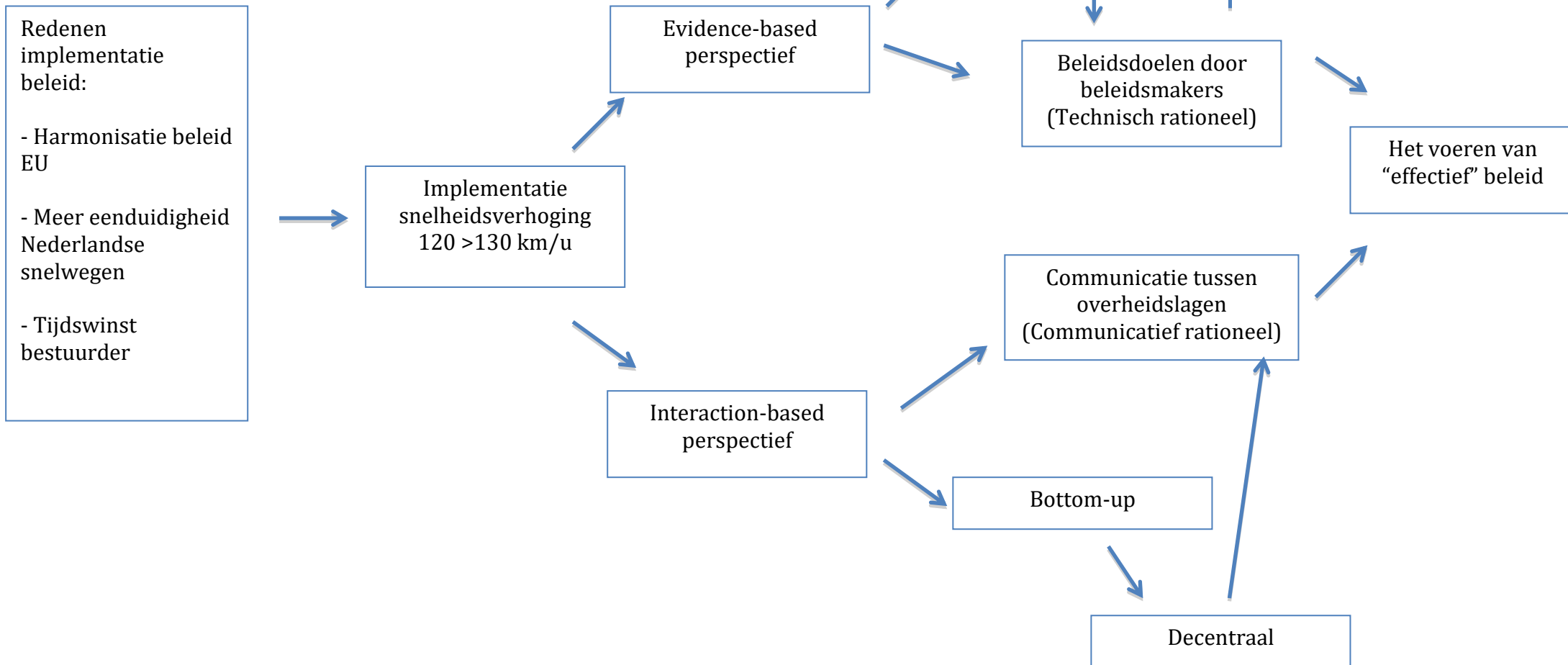
Het doelgerichte, rationele beleidsperspectief komt tevens naar voren in het artikel van Crabbé & Leroy (2008) dit ook wel goal-orientated policy wordt genoemd. Door de rationele visie die beleidsmakers in dit perspectief hebben is evaluatie relatief eenvoudig; worden de vooraf gestelde doelen behaald? Zo ja, dan is het geïmplementeerde beleid effectief. In het artikel van Bax et al. (2010) komt dit ook wel naar voren als evidence-based beleid. Er worden operationele doelstellingen meetbaar gemaakt zodat men achteraf kan bekijken of de doelstelling wel of niet gehaald wordt.

Echter, in het implementatieproces spelen veel meer factoren mee zoals ongelijkheden tussen verschillende overheidslagen, tradities en transparantie. Vooral verspreiding van transparante informatie over gevolgen van de implementatie voor de verschillende overheidslagen is zeer belangrijk (Kelsey & Taylor, 2016). Wanneer er in de beleidscyclus over wordt gegaan tot besluitvorming van het opgestelde beleid, dan wordt er vanuit gegaan dat men in bezit is van alle noodzakelijke informatie. Als blijkt dat dit niet het geval is, dan

wordt er een besluit genomen op basis van onvolledige informatie en heeft dit gevolgen voor de effectiviteit van de implementatie (Kelsey & Taylor, 2016). Dit maakt dat een rationeel beleidsperspectief wel toe te passen is bij eenvoudige vraagstukken, maar dat het perspectief te “idealistisch” is voor complexere vraagstukken (Crabbé & Leroy, 2008). Uit het artikel van De Roo (2013) komt naar voren dat bij complexe vraagstukken het proces een grotere rol speelt. Hierbij gaat het dus niet alleen om het vraagstuk zelf, maar ook om definiëring van het probleem, de agendering en de kansen die gecreëerd kunnen worden met het vraagstuk. De focus ligt op de performance; de doorwerking van het plan in een uiteindelijk succesvol beleid (Doren et al., 2013). Vooral het opnemen van problemen in de politieke agenda is een belangrijk proces. Beleidsmakers bepalen namelijk of een vraagstuk wordt opgenomen in de agenda of niet. Het is dus als lagere overheid en betrokken partij zijnde belangrijk om politieke relaties te onderhouden, zich uit te spreken over bestaand en nieuw beleid en visies te tonen en kenbaar te maken. Dit is de reden waarom lagere overheden gericht zijn op interactie tussen de verschillende overheden. In het artikel van Bax et al. (2010) ook wel interaction-based genoemd. De mate van effectiviteit voor lagere overheden is dus afhankelijk van de interactie tussen de verschillende overheidslagen.

Echter, beleid kan niet zomaar vanuit een interaction-based of evidence-based principe worden ingevoerd er zal namelijk altijd een wisselwerking zijn tussen de twee beleidsperspectieven. Wanneer bijvoorbeeld uit dit onderzoek blijkt dat interaction-based beleid beter aansluit op de implementatie van de snelheidsverhoging zal altijd nog een deel van het beleid evidence-based zijn. Dit blijkt uit onderzoek van Antokolskaia (2010); Kamerleden vragen namelijk nog altijd naar onderzoek uit de wetenschap ter ondersteuning van de implementatie van beleid. Dit wordt gedaan om de zekerheid ten behoeve van het succes van het beleid te vergroten. De twee beleidsperspectieven zijn dus niet geheel onafhankelijk van elkaar, maar versterken elkaar juist.

## 2.4 Conceptueel Model





### 2.4.1 Toelichting conceptueel model

Het bovenstaande conceptueel model laat een beschrijving van de structuur van het onderzoeksproces van dit onderzoek zien. Het conceptueel model begint met de doelen van de implementatie van de snelheidsverhoging. Hierdoor komt naar voren welke prioriteiten, in de beleidscyclus, gesteld zijn door politici om de snelheidsverhoging door te voeren. Door de doelstellingen duidelijk in beeld te brengen kan achteraf relatief eenvoudig vastgesteld worden of de doelstellingen wel of niet gehaald worden en of het beleid effectief is ingevoerd. Dit hangt echter af vanuit welk beleidsperspectief het beleid van de snelheidsverhoging is geïmplementeerd. In het conceptueel model komen twee beleidsperspectieven naar voren; een evidence-based beleidsperspectief en een interaction-based beleidsperspectief. In de eerste deelvraag wordt vervolgens een onderscheid gemaakt tussen een interaction-based beleidsperspectief en een evidence-based beleidsperspectief om het implementatieproces van de snelheidsverhoging uiteen te zetten. Dit onderscheid is belangrijk aangezien de betekenis van “effectief beleid” verschillend is voor de beleidsperspectieven. Een evidence-based beleidsperspectief is namelijk vooral gericht op centraal beleid waarbij beleidsdoelen worden gesteld door beleidsmakers terwijl een interaction-based beleidsperspectief zich meer richt op het proces en de communicatie tussen verschillende overheidslagen. Door middel van een multi-level governance perspectief komen de verschillende definities van effectief beleid naar voren. Deze definities worden vervolgens gebruikt als codewoorden voor de interviews met verschillende overheidslagen en betrokken partijen. De resultaten van de onderzoeken vanuit de theorie en de praktijk komen vervolgens samen in de conclusies. Zoals in het conceptueel model weergegeven is zullen de conclusies ingaan op de mate van effectiviteit voor de verschillende overheidslagen.

# H3 Methodologie

---

## LEESWIJZER

In dit hoofdstuk wordt per deelvraag toegelicht welk data-instrument gebruikt zal worden en welke data verkregen zal worden. Tevens komen de trajecten naar voren waarover data verzameld zal worden.

In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van 3 methoden van dataverzameling, namelijk 1) een wetenschappelijk literatuuronderzoek, 2) een vooronderzoek via secundaire literatuur, 3) semigestructureerd interviews.

### 3.1. Methode 1; Literatuuronderzoek

Om de hoofdvraag zo goed mogelijk te kunnen beantwoorden is het ten eerste noodzakelijk om een wetenschappelijk literatuuronderzoek te doen. Aangezien effectief beleid geen uniforme definitie heeft, wordt de implementatie vanuit verschillende perspectieven bekeken. In het literatuuronderzoek wordt ingegaan op de verschillende definities van effectief beleid. Hierbij wordt effectief beleid zowel vanuit een multi-level governance perspectief als verschillende beleidsperspectieven bekeken. Het literatuuronderzoek gaat in op het gestructureerd lezen van verschillende teksten om vervolgens de belangrijkste data voor het onderzoek te verzamelen (Clifford et al., 2012). In tabel 1 worden de verschillende bronnen vermeld die gebruikt zijn in het literatuuronderzoek.

1.	Multi-level governance; Casestudy naar de rol van nationale toezichthouders op financiële markten bij de totstandkoming van Europese wet- en regelgeving	Viëtor, A.
2.	De staatsrechtelijke rol van de gemeenteraad bij decentralisaties	Bosselaar, H. & Vonk, G.J.
3.	The handbook of Environmental Policy Evaluation	Crabbé, A. & Leroy, P.
4.	Abstracties van Planning	De Roo, G.
5.	Openbaar bestuur; beleid, organisatie en politiek	Bovens, M.A.P, Hart, P. Twist J.P
6.	Implementing evidence-based policy in a network setting: Road safety policy in the Netherlands	Bax, C.A, Jong, M, de & Koppenjan, J.
7.	De staatsrechtelijke rol van de gemeenteraad bij decentralisaties	Taylor, R. & Kelsey, T.
8.	Evaluating the substantive effectiveness of SEA: Towards a better understanding.	Doren, D. van, Driessen, P.P.J. Schijf, B. Runhaar & H.A.C. Copernicus, A.
9.	Van Politiek gestuurde wetgeving naar evidence-based wetgeving	Antokolskaia, M.V.

**Tabel 1 Geraadpleegde literatuur voor het literatuuronderzoek**

De geraadpleegde literatuur is geselecteerd op basis van de twee beleidsperspectieven; evidence-based en interaction-based. Tevens is de literatuur geselecteerd op basis van de betekenis van effectief beleid vanuit een multi-level governance perspectief. Hierbij wordt er gekeken of er een verschil zit in de betekenis van effectief beleid voor hogere en lagere overheidslagen. Hoofdstuk 2 laat de uitkomsten van het literatuuronderzoek zien waarbij de verschillende definities van effectief beleid tegen elkaar af worden gezet.

### 3.2 Methode 2; Vooronderzoek via secundaire literatuur

De data voortkomend uit het literatuur onderzoek is vervolgens gebruikt voor het codeboek ter ondersteuning van de interviews. Voorafgaand aan de interviews is via een vooronderzoek bestaande uit secundaire data een aantal trajecten geselecteerd waaronder de interviews zullen plaatsvinden. De secundaire data voornamelijk voort uit kranten- en mediaberichten. Deze data bestaat uit trajecten waarbij de implementatie van de snelheidsverhoging ter discussie is gesteld. In tabel 2 zijn de mediaberichten met de bijbehorende titel en de trajecten te zien.

Media:	Titel:	Traject:
RTV Drenthe	“De snelheid moet terug naar 120 km/uur op snelwegen”	A28
RTV Drenthe	“Assen gaat opnieuw bezwaar maken tegen 130 km/uur op snelwegen”	A28
NOS	“Op deze wegen kun je vanaf nu 130 km/uur”	A28
Omroep Gelderland	“Vanaf vandaag wordt de luchtkwaliteit slechter op de A1, A28 en A50”	A28
Dichtbij	“Nu over de gehele lengte A73 Venlo-Nijmegen maximumsnelheid 130 km/uur”	A73
Omroep Gelderland	“A73 Nijmegen-Venlo overal 130 km/uur”	A73
AD	“Opnieuw protest tegen 130 km/uur op snelwegen”	A1
RTV Oost	“Snelheid naar 130 op twee stukken A1 in Overijssel”	A1
Rijkswaterstaat	“Op meer trajecten 130 km/uur”	A1
RTV Noord-Holland	“Maximumsnelheid op A27 verhoogd naar 130 km/uur”	A27
RTV Utrecht	“Altijd 130 km/uur op A27 tussen Almere en Eemnes”	A27

**Tabel 2 Geraadpleegde secundaire literatuur ter onderbouwing van de geselecteerde trajecten.**

De discussies onder de trajecten gaan in op zowel het implementatieproces als de gevolgen van de implementatie. De trajecten zijn geselecteerd op basis van publiciteit en discussie tussen verschillende overheidslagen. Dit maakt dat de geselecteerde trajecten interessant zijn voor verder onderzoek. In tabel 3 staan de geselecteerde trajecten met de datum waarop de implementatie van de snelheidsverhoging is geïmplementeerd.

Geselecteerde trajecten:	Implementatie snelheidsverhoging:
A28 (Hoogeveen – Groningen)	Februari 2016
A73 (Nijmegen – Venlo)	September 2012
A1 (Eemnes – Knooppunt Hoevelaken)	Februari 2016
A27 (Nieuwendijk – Breda)	Juli 2016

**Tabel 3 Geselecteerde trajecten met de datum waarop de snelheidsverhoging is geïmplementeerd.**

### **3.3 Methode 3; Semigestructureerde interviews**

Door middel van primaire data voortkomend uit interviews wordt ingegaan op onder andere de machtsverhoudingen tussen verschillende overheidslagen. Wat is het effect van de top-down implementatie van de snelheidsverhoging voor de lagere overheden? En hoeveel inspraak hebben lagere overheden gehad in het implementatieproces? Dit is vooral in de derde deelvraag behandeld waarin is ingegaan op de rol van lagere overheden in het implementatieproces. Hierbij is vooral gefocust op de manier waarop lagere overheden invloed geprobeerd hebben uit te oefenen op centrale overheid. Deze data is verzameld door middel van semigestructureerde interviews (Clifford et al., 2012). In de bijlage is een interviewgide opgesteld met daarin een aantal gestelde vragen. Dit werd gezien als rode draad door het interview, maar afhankelijk van het verloop van het interview zijn niet geplande vragen en de daaruit voortkomende informatie meegenomen in het onderzoek. De interviewgide is opgesteld aan de hand van het codeboek. Het codeboek geeft inzicht in patronen en categorieën die kunnen ontstaan voortkomend uit de data van de interviews (Clifford et al., 2012). Naar aanleiding van de theorie voortkomend uit het literatuuronderzoek zijn er codewoorden opgenomen in het codeboek. En aan de hand van het conceptueel model is er eerst een onderscheid gemaakt in interaction-based en evidence-based beleid. Vervolgens zijn er codewoorden opgesteld die onder de twee beleidsperspectieven vallen. Zo kan aan de hand van de voorkomende codewoorden in de interviews, achterhaald worden vanuit welk beleidsperspectief de implementatie is voortgekomen. Hierdoor kan vervolgens de mate van effectiviteit voor de twee beleidsperspectieven worden vastgesteld. Ook zijn er codes opgesteld voor verkeersveiligheid en de gevolgen van de implementatie. De vierde deelvraag gaat namelijk in op de gevolgen van de implementatie voor de verschillende overheidslagen. Het codeboek is weergegeven in tabel 4.

<i>Codewoord</i>		<i>Toelichting</i>
<b>Interaction-based</b>		Hierbij wordt vooral gekeken naar de vorm van communicatie tussen de verschillende overheidslagen. En dan met name de communicatie vanuit lagere overheden richting de centrale overheid.
•	Communicatief-rationeel	Zijn er keuzes in het implementatieproces gemaakt vanuit een communicatief-rationeel perspectief? Dit is het geval wanneer er uit wordt gegaan van een grote mate van onzekerheid en men inziet dat een gebiedsgerichte aanpak noodzakelijk is (De Roo, 2013).
•	Focus op proces (performance)	Lag de focus voor lagere overheden op het implementatieproces? Dit is kenmerkend voor lagere overheden wanneer er vanuit een interaction-based beleidsperspectief wordt gekeken. Er wordt hierbij gekeken of de lagere overheden zich gericht hebben op de performance van het geïmplementeerde beleid, dus de doorwerking van het plan in uiteindelijk succesvol beleid (Doren et al., 2013).
•	Doelmatigheid	Zijn de gestelde beleidsdoelen op een zo efficiënt mogelijke manier gehaald? Dus met de focus op doelmatigheid. Er wordt gekeken of er uit de interviews naar voren komt of de focus van de implementatie op efficiëntie lag (Bovens et al., 2007).
•	Haalbaarheid & Uitvoerbaarheid	Het is kenmerkend voor lagere overheden om zich in het implementatieproces te focussen op de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de maatregel (Bosselaar & Vonk, 2013).
<b>Evidence-based</b>		Er wordt gekeken naar de beleidsdoelen die genoemd worden en in hoeverre de intenties overeenkomen met het geïmplementeerde beleid. Hierbij ligt de focus met name op de implementatie gezien vanuit hogere overheden.
	Technisch-Rationeel	Er wordt gekeken of er in het implementatieproces beslissingen zijn gemaakt ten behoeve van zekerheid en controle?
	Focus op beleidsdoelen (conformance)	Lag de focus van hogere overheden op de gestelde beleidsdoelen? Hierbij wordt gekeken of doelen zoals eenduidigheid van snelheden en harmonisatie met andere EU landen genoemd worden. Dus hebben hogere overheden zich gericht op de conformance van het beleid? Hierbij gaat het om de relatie tussen de intenties en de uitkomsten van het geïmplementeerde beleid (Dorens et al., 2013).
	Wetenschappelijk onderzoek	De implementatie van beleid vanuit een evidence-based beleidsperspectief betekent dat beslissingen in de implementatie van een maatregel wetenschappelijk onderbouwd moeten zijn (Bax et al., 2010). Er wordt in de interviews dus gelet op argumenten op basis van wetenschappelijk onderzoek.
	Doeltreffendheid	Wordt het gestelde doel met zo min mogelijk inspanning en kosten bereikt? Er wordt in de interviews gelet op de afweging van de kosten en de baten met betrekking tot de implementatie (Bovens et al., 2007)
	Kaderstellend	Wat zijn de effecten van de implementatie ten opzichte van de gestelde normen op het gebied van milieu en geluid? Besluitvorming is bij hogere overheidslagen vooral kaderstellend (Bosselaar & Vonk, 2013). In de interviews wordt gelet op de invloed van de normen met betrekking tot milieu en geluid op bepaalde beslissingen die genomen zijn in het implementatieproces.
<b>Verkeersveiligheid</b>		De mate waarin weggebruikers risico's lopen wanneer er op Rijkswegen een hogere maximumsnelheid geldt. Hierbij wordt vooral gekeken naar de invloed van de snelheidsverhoging op de verkeersveiligheid.
<b>Gevolgen</b>		Er wordt gekeken naar de gevolgen van de implementatie voor de verschillende overheidslagen. Er wordt hierbij specifiek gelet op de gevolgen op het gebied van luchtvervuiling, geluidsoverlast & verkeersveiligheid.

**Tabel 4 Het codeboek met daarin de opgestelde codes en de toelichting van de codes.**

### 3.4 Keuze respondentent interviews

Per traject is minimaal 1 interview afgenomen met een betrokken partij of overheidslaag. De respondenten van de interviews zijn benaderd op basis van betrokkenheid in het implementatieproces van de snelheidsverhogende maatregel. De interviews van de vier trajecten geven een beeld van het implementatieproces op vooral de lagere bestuurlijke overheidslagen zoals de gemeente en Provinciale Staten. Om een volledig beeld te verkrijgen en de verschillende overheidslagen mee te nemen zijn tevens interviews afgelegd met verkeerskundigen en betrokken partijen zoals adviesbureaus. In tabel 5 is te zien welke respondenten benaderd zijn voor het afleggen van interviews.

1.	H. Kuipers	GroenLinks (Provinciale Staten Drenthe, Assen)	Traject A28
2.	H. Vlieg	Wethouder Verkeer & Vervoer (Assen)	Traject A28
3.	B. van Wee	Hoogleraar Transport (Delft)	Gevolgen implementatie
4.	B. Hoekstra	Adviesbureau Tauw (Deventer)	Rapport + luchtverontreiniging
5.	G. Cornelissen	Adviseur Mobiliteit & Bereikbaarheid (Nijmegen)	Traject A73
6.	M. Pooter	Adviseur Mobiliteit & Milieu (Breda)	Traject A27
7.	P. Richter	Teamleider Verkeer & Vervoer (Amersfoort)	Traject A1

**Tabel 5 Een overzicht van de geïnterviewde respondenten met daarin de plaats waar het interview is afgenomen en het bijbehorende traject.**

### 3.5 Data interviews

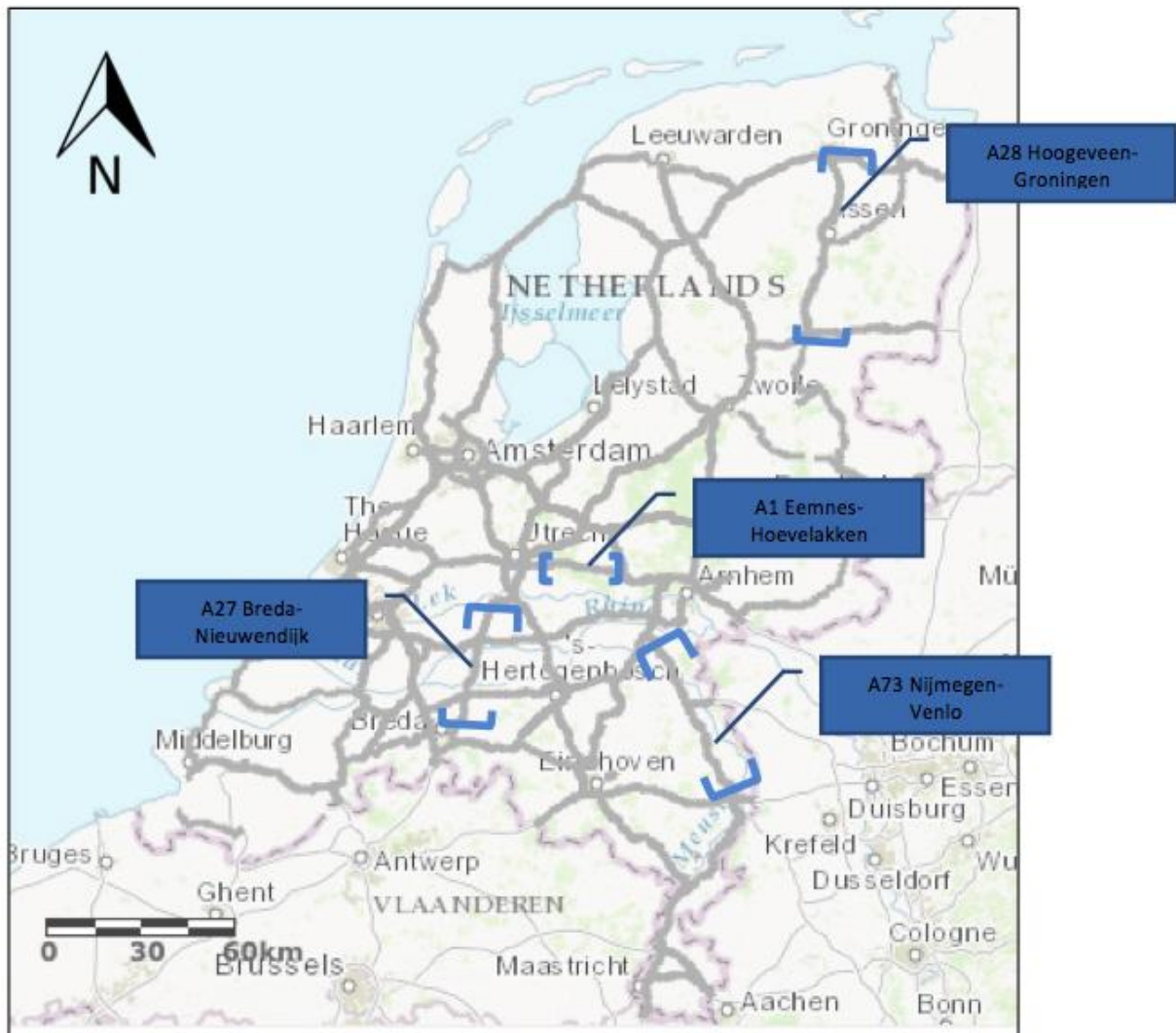
Voor het benaderen van de respondenten werd twee weken gepland (week 43 & 44). Voor het afnemen van de interviews werd drie weken gepland (45 t/m 48) met uitloop naar week 49. Er is voor een langere periode gekozen, omdat het moeilijk was om instanties te benaderen. Tevens werd de datum van het interview afgestemd op de agenda van de respondent, daarom was het handig om een wat ruimer tijdsbestek te nemen. In tabel 7 in de bijlage staan de exacte data van de afgenomen interviews aangegeven.

### 3.6 Ethische aspecten

Voorafgaand aan het interview zijn de respondenten gevraagd of ze bezwaar hadden tegen het opnemen van het gesprek. Zo ja, dan zou het gesprek niet worden opgenomen en werd er meegeschreven met de informatie die de respondent gaven. Dit was echter in geen van de interviews het geval. Ook werd er na het afnemen van het interview toestemming aan de geïnterviewden en betrokken instanties gevraagd voor gebruik maken van de verkregen informatie. Dit is gedaan door middel van het toesturen van het transcript van het afgenomen interview en de conclusies die uit het codeboek naar voren kwamen.

### 3.7 Locatie interviews

De interviews hebben bij de instanties zelf of in neutraal gebied plaatsgevonden. In tabel 5 in precieze locatie te zijn waar de interviews afgenomen zijn. Het is belangrijk dat de interviews zijn afgenomen bij de instantie zelf om de omgevingsfactoren te minimaliseren en de respondent zich comfortabel te laten voelen in zijn/haar eigen omgeving (Clifford et al., 2012). In figuur 2 wordt een overzichtskarta van Nederland weergegeven met daarin de geselecteerde trajecten voor dit onderzoek.



**Figuur 2** Een kaart van de Nederlandse snelwegen met daarin de trajecten die geselecteerd zijn voor dit onderzoek (ArcGis, 2016).



### **3.8 Verwerking interviews**

Nadat de interviews volledig zijn getranscribeerd zal een samenvattend transcript worden opgesteld met de voorkomende codes. Aan de hand van de samenvattende transcripten zal een schema worden opgesteld met daarin de codes afgezet tegen de overheidslagen per traject. Zo zal er geconcludeerd worden hoe vaak codewoorden worden gebruikt in de verschillende interviews. Tevens is zo te zien welke codewoorden op welke overheidslaag naar voren komen. Vervolgens zal de data van de verschillende interviews gecombineerd worden met de data voortkomend uit het literatuuronderzoek om conclusies te kunnen trekken voor de lagere overheidslagen en hogere overheidslagen.

# H4 Bevindingen

---

## LEESWIJZER

In dit hoofdstuk worden de vier opgestelde deelvragen beantwoord. De vragen zijn beantwoord aan de hand van de uitkomsten van de interviews en de kwalitatieve tekstanalyse.

## 4.1 Deelvraag 2

“Hoe is het implementatieproces van de snelheidsverhoging naar 130 km/uur verlopen? Vanuit een interaction-based perspectief of vanuit een evidence-based perspectief?”

### 4.1.1 Het implementatieproces van de snelheidsverhoging

De implementatie van de snelheidsverhoging van 120 kilometer per uur naar 130 kilometer per uur is door kabinet Rutte in zijn regeerakkoord ingevoerd. In het regeerakkoord van september 2010 werd de uitbreiding van het systeem van maximumsnelheden opgenomen. Op een groot aantal trajecten in Nederland werd de maximumsnelheid verhoogd naar 130 kilometer per uur. Volgens de wegenverkeerswet 1994 moet er een verkeersbesluit worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens (Rijksoverheid, 2016). De verhoging van de maximumsnelheid valt onder het wijzigen van de verkeerstekens volgens artikel 12 van het besluit administratieve bepaling inzake het wegverkeer, BABW (Rijksoverheid, 2015). Op de trajecten waar de verhoging van de maximumsnelheid op 1 September 2012 niet mogelijk was, door normen met betrekking tot geluidsbelasting, verkeersveiligheid & luchtkwaliteit, bleef een maximumsnelheid van 100 of 120 kilometer per uur geldig (Rijkswaterstaat, 2011). Een lagere maximumsnelheid, 100 kilometer per uur werd in 18% van de trajecten ingevoerd. Dit was noodzakelijk door een te hoge geluids- en milieubelasting. Bij 2% van de trajecten werd de maximumsnelheid terug gebracht naar 80 kilometer per uur doordat de concentratie luchtverontreiniging boven de in Nederland geldende normen lag (Rijkswaterstaat, 2011). De lagere maximumsnelheden werden voornamelijk bij trajecten rondom steden ingevoerd aangezien de geluidsbelasting, luchtverontreiniging en milieueffecten in deze gebieden boven de norm lagen.

Het verkeersbesluit is verlopen volgens procedure 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Rijksoverheid, 2014). In figuur 3 worden de verschillende stappen die in het verkeersbesluit, van het wijzigen van de maximumsnelheid, doorlopen zijn weergegeven.



Figuur 3 Het proces dat in het verkeersbesluit doorlopen is (BABW, 2016).

Uit figuur 3 komt naar voren dat lagere overheden de mogelijkheid hebben gehad om zienswijze in te dienen in het concept-verkeersbesluit. Wanneer gemeenten en provincies bezwaar hebben tegen het definitieve verkeersbesluit is er de mogelijkheid om deze in te dienen via een motie. Als de meerderheid van de Gemeenteraad instemt met de motie wordt er een verzoek verstuurd naar de Provinciale Staten. Provinciale Staten beslist vervolgens of de motie wordt aangenomen of verworpen. Wanneer deze wordt aangenomen gaat Gedeputeerde staten naar het Ministerie om de motie bij de Minister neer te leggen. Er is dus zowel in het implementatieproces zelf als na de implementatie communicatie mogelijk vanuit lagere overheden richting de centrale overheid.

#### **4.1.2 De beleidscyclus voor de snelheidsverhoging**

De implementatie van de snelheidsverhoging kan vervolgens over het algemene model van de beleidscyclus uit figuur 1 worden gelegd:

1. **Vraagstuk:** Het doel van de implementatie van de snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur is om de eenduidigheid op de Nederlandse snelwegen te vergroten. Op de trajecten, waar mogelijk, zal een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur worden ingevoerd om de verwarring van de verschillende snelheden op snelwegen te verkleinen. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu wil uiteindelijk naar een weggennet waar op 75% van de trajecten een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur geldt (Rijksoverheid, 2011). Tevens heeft de snelheidsverhoging het doel om te harmoniseren met het Europese verkeersbeleid aangezien vele andere landen in de Europese Unie al een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur is toegestaan.
2. **Agendering:** De afweging of het vraagstuk wordt opgenomen in de politiek agenda hangt af van de ondersteunende argumenten om de implementatie in te voeren. Vooral de factor tijdswinst was een belangrijk argument in het implementatieproces van de snelheidsverhoging.
3. **Beleid “maken”:** Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de uitvoering van beleid dat is geagendeerd door het Ministerie van Infrastructuur & Milieu. Rijkswaterstaat heeft bij de implementatie van de snelheidsverhoging onderzoek laten doen naar de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de snelheidsverhoging. Dit is gedaan door externe partijen op het gebied van luchtverontreiniging en geluidsnormen. Hierbij heeft adviesbureau Tauw een rapport geleverd over de relatie tussen de snelheidsverhoging en de normen met betrekking tot luchtverontreiniging. Voor geluidsbelasting is er in 2012 akkoord gegaan met de geluidswetgeving SWUNG, waarbij geluidsproductieplafonds worden vastgesteld voor omwonenden van onder andere snel- en spoorwegen.
4. **Het selecteren van opties:** Normaliter komen in deze fase van het beleidsproces verschillende partijen samen om een beslissingen te nemen over het te implementeren beleid. Echter, de implementatie van de snelheidsverhoging is via een besluit door kabinet Rutte in zijn

regeerakkoord verlopen waardoor communicatie met lagere overheden niet heeft plaatsgevonden.

5. Implementatie van het beleid: het beleid wordt vertaald in de werkelijkheid. In 2012 is via een verkeersbesluit op een groot aantal trajecten die voldeden aan de normen met betrekking tot geluid, lucht en verkeersongevallen de snelheid verhoogd naar 130 kilometer per uur. In 2016 is opnieuw op 19 trajecten de snelheid verhoogd naar 130 km/uur, waardoor er op dit moment op 61% van de Nederlandse snelwegen een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur geldt.
6. Beleidseffecten: De implementatie van de snelheidsverhoging heeft niet alleen gevolgen voor milieu en geluid, ook de stijging in de verkeersongevallen heeft na de implementatie van de snelheidsverhoging namelijk voor veel discussie gezorgd. Bij deelvraag 4 wordt er verder ingegaan op de gevolgen van de implementatie.

Beleid met betrekking tot verkeersveiligheid heeft zich tot nu toe dus vooral ontwikkeld vanuit een evidence-based beleidsperspectief waarbij de centrale overheid zich vooral gericht heeft op de conformantie. Hierbij stonden de vooraf gestelde beleidsdoelen; harmoniseren en eenduidigheid creëren voorop. Door middel van een verkeersbesluit is de snelheidsverhoging sinds 2012 al op een groot deel van de trajecten ingevoerd. In het verkeersbesluit hebben belanghebbenden de mogelijkheid gehad om zienswijze in te dienen op het verkeersbesluit. In deelvraag 3 wordt vervolgens verder ingegaan op de vorm van communicatie vanuit lagere overheden richting de centrale overheid en de effectiviteit hiervan.

## **4.2 Deelvraag 3**

Op welke wijze hebben verschillende overheden invloed uitgeoefend en wat is het effect hiervan op de implementatie van de snelheidsverhoging naar 130 km per uur?

### **4.2.1 Focus op doelmatigheid**

De sterke focus op doelmatigheid en dus de doelgerichte benadering waarmee de snelheidsverhoging is geïmplementeerd heeft als gevolg dat er weinig communicatie is geweest met lagere overheden. Dit komt naar voren in zes van de zeven interviews (Interview 1,2,3,5,6&7, 2016). Lagere overheden voelden zich niet betrokken in het implementatieproces en hadden het gevoel dat ze “buiten spel” gezet werden (Interview 1,2&7, 2016). De implementatie werd gezien als verrassing die gemeenten en provincies niet aan zagen komen (Interview 1,2,6&7, 2016). Echter, uit deelvraag 2 komt naar voren dat belanghebbenden zienswijze kunnen indienen in het verkeersbesluit. Dus een echte verrassing is de implementatie niet. Gemeenten en provincies hadden namelijk 6 weken de tijd om zienswijze in te dienen en zich in te lezen in de gevolgen van de implementatie. Tevens was dit een mogelijkheid als lagere overheid zijnde om zich uit te spreken wanneer men het niet eens was met de implementatie van de snelheidsverhoging. Echter, er heerst een sterk gevoel dat er op het moment van het concept-verkeersbesluit al een besluit is genomen en dat zienswijze geen effect heeft op de implementatie (Interview 2, 2016). Lagere overheden willen meer en eerder betrokken worden in het implementatieproces, omdat de gevolgen van de beslissingen van de centrale overheid vooral terecht komen bij lagere overheden zoals gemeenten en provincies (interview 1,2&6, 2016). Desalniettemin worden snelwegen in Nederland beheerd en onderhouden door Rijkswaterstaat (Rijkswaterstaat, 2016). De besluitvorming over Rijkswegen is dus aan de centrale overheid en niet aan lagere bestuurlijke overheidslagen (Interview 4, 2016). Gemeenten hebben het gevoel dat ze worden overstegen door het nationale belang van de snelheidsverhoging (Interview 4, 2016).

### **4.2.2 De kaderstellende rol van de centrale overheid**

De geringe betrokkenheid in het implementatieproces heeft ervoor gezorgd dat onder andere de gemeente Assen een motie heeft ingediend tegen de snelheidsverhogende maatregel (Interview 1&2, 2016). Door middel van media-aandacht en het zoveel mogelijk draagkracht creëren onder het college van Burgemeester & Wethouders is de motie aangenomen door Provinciale Staten en ligt de motie nu bij Gedeputeerde Staten (Interview 1&2, 2016). Ook gemeenten Nijmegen en Amersfoort hebben zich duidelijk verzet tegen de implementatie van een snelheidsverhogende maatregel (Interview 5&7, 2016). Waar gemeenten en provincies vaak tegenaan liepen was de onderbouwing van de argumenten tegen de implementatie (Interview 1,2 5&7, 2016). Vooral op het gebied van luchtverontreiniging; stikstof, CO<sub>2</sub> & geluidsoverlast stonden argumenten met betrekking tot geluidsoverlast & fijn stof niet sterk tegen de landelijk vastgestelde, harde normen op het gebied van milieu en geluid (Interview 5,6&7, 2016). De keuze voor de trajecten waarop de snelheidsverhoging is ingevoerd is namelijk gemaakt op basis van de

vastgestelde norm en is dus puur kaderstellend geweest (Rijkswaterstaat, 2016). Blijft de concentratie fijn stof, stikstof en het aantal dB geluid binnen de perken van de landelijk vastgesteld norm bij een snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur dan wordt de snelheidsverhoging ingevoerd. De besluitvorming door de centrale overheid wordt dus gedaan op basis van de norm aangezien er een referentiepunt moet zijn waarop besluiten onderbouwd dienen te worden (Rijksoverheid, 2011).

#### **4.2.3 Toetsing aan haalbaarheid en uitvoerbaarheid**

Wanneer er vanuit een puur wetenschappelijk, evidence-based perspectief wordt gekeken naar de implementatie en de voordelen worden afgewogen tegen de nadelen dan wordt het al moeilijker om hard te maken waarom de snelheidsverhoging een effectieve maatregel is (Interview 4, 2016). Dit geldt vooral voor de discussie rondom de cijfers van adviesbureau Tauw.

Adviesbureau Tauw is als externe partij ingeschakeld door Rijkswaterstaat om metingen en berekeningen te doen naar de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de implementatie met betrekking. Hierbij is gekeken naar de effecten van de snelheidsverhoging voor de normen van luchtvervuiling (Interview 4, 2016). Na de publicatie van het adviesrapport werden de cijfers ter discussie gesteld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid & Milieu (RIVM). Uit het adviesrapport was gebleken dat de implementatie van de snelheidsverhoging binnen de normen bleven van luchtvervuiling. Dit komt mede door de strenge richtlijnen die Nederland stelt ten opzichte van de Europese Richtlijnen. Hierdoor zit er "ruimte" in de norm. De norm voor stikstofdepositie is door de Europese Unie namelijk vastgesteld op 40 microgram per m<sup>2</sup>. Echter, in Nederland is bij de toetsing van de haalbaarheid van de implementatie aan de norm getoetst op 38 microgram per m<sup>2</sup> (Interview 4, 2016). Tevens geldt voor de metingen met betrekking tot luchtverontreiniging dat op plaatsen waar het voor mensen niet toegankelijk is, officieel niet gemeten hoeft te worden (Interview 4, 2016). In de implementatie van de snelheidsverhoging is om de 100m langs de rijksweg een meetpunt genomen, ook op de plaatsen die niet toegankelijk zijn voor mensen. In het implementatieproces is dus gemeten volgens strengere eisen en gerekend met strengere norm dan de Europese richtlijnen. Dit heeft als gevolg dat bij de discussie rondom de hoge overschrijdingskans die de norm heeft, men een herberekening kan doen met de norm volgens de Europese richtlijnen zodat de trajecten alsnog binnen de normen van luchtvervuiling vallen en de overschrijdingskans lager wordt.

Desalniettemin komt het RIVM tot de conclusie dat luchtvervuiling inderdaad binnen de normen blijft, maar dat de overschrijdingskans van de normen dermate hoog ligt (40%) dat de implementatie de luchtkwaliteit niet ten goede komt (Interview 4, 2016). Tevens is het gesjoemel met de cijfers van de dieselgate nooit meegenomen in de berekeningen van de normen van luchtkwaliteit. Nu blijkt dat dieselauto's veel vervuilender zijn dan voorheen gedacht werd, is de norm dan nog wel representatief? (Interview 3, 2016). De sterke focus op de norm heeft dus als gevolg dat verschillende betrokken partijen de validiteit van de norm gaat bediscussiëren.

#### **4.2.4 Landelijk voor betekent niet regionaal voor**

Wanneer er vanuit politiek oogpunt wordt gekeken naar het implementatieproces zijn zelfs intern bij de VVD de meningen verdeeld over de effectiviteit van de implementatie van de snelheidsverhoging (Interview 1&3, 2016). Het standpunt dat nationaal gedragen wordt door de VVD hoeft niet regionaal gedragen te worden. De gemeente Assen heeft door middel van een motie aangegeven het niet eens te zijn met de implementatie van de snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur. Deze motie is doorgestuurd naar Provinciale Staten, goedgekeurd en uiteindelijk doorgestuurd naar Gedeputeerde Staten. Echter, VVD is één van de Statenfracties van Gedeputeerde Staten. Het is dus nu de taak aan de VVD van Gedeputeerde Staten van Drenthe om naar de landelijke VVD te stappen om de motie aan te dragen (interview 1, 2016). Landelijk voor, wil dus niet zeggen regionaal voor. De regionale verschillen maakt dat het voor gemeenten en provincies lastig is om draagvlak te creëren tegen de implementatie van de snelheidsverhoging.



## 4.3 Deelvraag 4

Wat zijn de gevolgen van de implementatie van de snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur voor de verschillende overheidslagen?

### 4.3.1 Vermindering van de verkeersveiligheid

Eén van de meest bediscussieerde gevolgen van de snelheidsverhoging is de stijging in het aantal verkeersongevallen. Het aantal verkeersongevallen is namelijk verdrievoudigd als gevolg van de implementatie (CBS, 2016). In 2014 lag het aantal verkeersongevallen op rijkswegen met een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur nog op 10 verkeersongevallen. Dit is in 2015 gestegen naar 32 verkeersongevallen. Deze stijging wordt verklaard doordat een hogere snelheid leidt tot niet alleen een hogere kans op verkeersongevallen, maar ook een toename van de ernst van verkeersongevallen (Aarts & Schagen, 2006). De impact van verkeersongevallen neemt toe wanneer er met een hogere snelheid wordt gereden (Interview 3, 2016). Dit komt doordat de energie die vrijkomt kwadratisch toeneemt bij een toename van de snelheid ( $E = m \times v^2$ ). De kans op verkeersongevallen wordt tevens groter door het groter worden van de snelheidsverschillen met andere weggebruikers zoals vrachtwagens. Vrachtwagens hebben een snelheidsbegrenzer en mogen niet harder dan 80 tot 90 kilometer per uur (Interview 3,4&6, 2016). Echter, de doelen die de centrale overheid stellen zijn meer eenduidigheid van snelheden creëren op Nederlandse Rijkswegen (Rijkswaterstaat, 2011). In Nederland zorgt de implementatie van de snelheidsverhoging echter alleen maar voor het creëren van meer verwarring op rijkswegen (Interview 2,5&6, 2016). Op een aantal trajecten is namelijk de snelheidsverhoging nog niet geïmplementeerd, omdat de normen voor milieu en geluid het nog niet toestaan. Dit zijn vaak trajecten rondom grote steden waar een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur geldt. Op de Nederlandse rijkswegen gelden dus drie verschillende maximumsnelheden; 100 kilometer per uur, 120 kilometer per uur en 130 kilometer per uur. Dus waarom is men vanaf 2012 al begonnen met het implementeren van een hogere maximumsnelheid op rijkswegen en is er niet gewacht tot de norm het wel toeliet en vervolgens geharmoniseerd kon worden naar 130 kilometer per uur? (Interview 3&5, 2016).

### 4.3.2 Gevolgen van de kaderstellende focus door de centrale overheid

Tevens botst de implementatie van de snelheidsverhoging met de visie van lagere overheden die zich richten op de klimaatverandering en verduurzaming (Interview 1,3&5, 2016). In het haalbaarheidsonderzoek van de implementatie van de snelheidsverhoging kwam naar voren dat er ruimte binnen de norm was, op het gebied van fijn stof en CO<sub>2</sub> uitstoot, om de snelheid te kunnen verhogen (Interview 4, 2016). Met het oog op duurzaamheid en klimaatverandering is het vreemd dat men kiest om de ruimte binnen de norm op te vullen met meer vervuiling door de snelheid op rijkswegen te verhogen (Interview 2, 4&7, 2016). Dit kan echter verklaard worden door de kaderstellende en doelgerichte rol van de centrale overheid in het implementatieproces. De focus ligt vooral op de gestelde beleidsdoelen en wanneer het haalbaar- en uitvoerbaarheidsonderzoek blijkt dat de implementatie van de snelheidsverhoging binnen de normen met betrekking tot milieu en geluid blijft dan wordt deze geïmplementeerd.

De kaderstellende en doelgerichte focus heeft tevens als gevolg dat, op diverse plaatsen rondom trajecten waar de maximumsnelheid verhoogd is, de geluidscontouren opgerekt moeten worden. Dit is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat het geluidsniveau voor de omliggende bewoners binnen de norm blijft (Interview 1, 2016). Door middel van geluidswallen en extra groenstroken tussen de rijksweg en woonwijken worden de geluidscontouren opgerekt. Maar is de extra ruimte er wel om de extra geluidsproductie van de snelheidsverhoging op te vangen?

De stad Assen is één van de steden waarbij de snelweg zeer dicht langs woonwijken ligt en hiervoor is de aanleg van geluidswallen en ophoging van bestaande geluidswallen de enige optie (Interview 1&2, 2016). Dit staat echter recht tegenover de visie van Assen in de investering in natuur en de zichtlijnen richting natuur (interview 2, 2016). Assen ziet de implementatie van de snelheidsverhoging dus als een “desinvestering voor natuur”. De natura 2000 gebieden worden daarentegen wel goed beschermd door middel van strenge wet- en regelgeving op het gebied van geluidsoverlast en luchtvervuiling (Interview 3&4, 2016). Hiervoor gelden Europese richtlijnen die boven de nationale wetgeving wordt gesteld. Dit betekent dat rondom natura 2000 gebieden de snelheid niet wordt verhoogd naar 130 kilometer per uur. Dit ter frustratie van gemeenten en provincies die het niet eens zijn met feit dat Natura 2000 gebieden boven de lokale natuur worden gesteld (Interview 1,2&6, 2016).

#### **4.3.3 Meer voordelen op de lange termijn**

Uit het rapport van adviesbureau Tauw komt echter naar voren dat op lange termijn voertuigen schoner en veiliger worden (Interview 3, 2016). Dit betekent dat de milieu- en veiligheidsnadelen afnemen en dit de natuur ten goede komt. Dus op lange termijn leidt de implementatie van de snelheidsverhoging tot welvaartwinst aangezien de milieu- en veiligheidsnadelen gecompenseerd kunnen worden door innovatie van auto's, zoals vermindering van brandstofgebruik en verbetering van de veiligheid. In het adviesrapport staat niet dat de voordelen op lange termijn pas opwegen tegen de nadelen (Interview 3, 2016). Echter, het is nog de vraag of de milieu- en veiligheidsnadelen op lange termijn wel volledig gecompenseerd kunnen worden. Door de snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur zal de reistijd per persoon namelijk verkort worden (Interview 3, 2016). Uit onderzoek is gebleken dat mensen een vaste tijd per dag aan reizen kwijt zijn en wanneer dit systeem sneller doorlopen wordt kiest men vaak voor verder gelegen bestemming of reist men vaker (Interview 3, 2016). Wanneer men vaker en verder reist betekent dat, dat er meer brandstof verbruikt zal worden en de vervuiling toeneemt.

De ruimtelijke structuur van de steden kan ervoor zorgen dat de implementatie van de snelheidsverhoging ook kansen met zich meebrengt (Interview 1,5,6&7, 2016). De stad Breda ziet de snelheidsverhoging juist als kans voor de stad om zich verder te kunnen ontwikkelen als Nationale schakelstad tussen Antwerpen en Amsterdam (Interview 6, 2016). Hierbij is een snelle doorstroming en een goede bereikbaarheid van belang. Tevens zet de stad Nijmegen in op bereikbaarheid en is er met de komst van een tweede brug over de Waal in 2013 al de eerste stap gemaakt (Interview 5, 2016). Het onderliggende weggennet van

Nijmegen en Amersfoort worden als gevolg van de implementatie zwaarder belast waardoor de bereikbaarheid van de binnensteden juist verslechtert (Interview 5,6&7, 2016).

# H5 Conclusie

---

## LEESWIJZER

In dit hoofdstuk worden conclusies getrokken uit de verzamelde data. Tevens zal de data en de manier van data verzamelen ter discussie worden gesteld en worden er aanbevelingen gedaan.

## 5.1 Conclusie

In dit onderzoek is ingegaan op de mate van effectiviteit van het implementatieproces van de snelheidsverhoging. Aangezien de interpretatie van effectief beleid verschillend is voor de verschillende overheidslagen is de implementatie vanuit een multi-level governance perspectief bekeken. Tevens is hierbij gebruik gemaakt van verschillende beleidsperspectieven om een volledig beeld te verkrijgen van de mate van effectiviteit van het implementatieproces. De volgende hoofdvraag is dan ook opgesteld:

“Hoe effectief is het implementatieproces van de snelheidsverhogende maatregel verlopen, gezien vanuit een multi-level governance perspectief?”

Deze hoofdvraag is beantwoord door middel van theorie uit het literatuuronderzoek en primaire data afkomstig uit de afgelegde interviews.

### 5.1.1 Sterke focus op de beleidsdoelen

In de theorie is vooral ingegaan op de definitie van effectief beleid, gezien vanuit een multi-level governance perspectief. Wat vooral naar voren kwam is het grote verschil in de definitie van effectiviteit tussen hoge en lage overheidslagen. De centrale overheid heeft zich in het implementatieproces van de snelheidsverhoging vooral gericht op conformance en dus de relatie tussen de intenties en de uitkomsten van het geïmplementeerde beleid. De rol van de centrale overheid in de besluitvorming is vooral kaderstellend en gericht op het stellen van normen. De centrale overheid bekijkt de implementatie dus vanuit een evidence-based beleidsperspectief. Voldoet de implementatie aan de normen op het gebied van milieu, geluid en verkeersveiligheid? Zo ja, dan wordt de maximumsnelheid verhoogd. Hierbij hangt de mate van effectiviteit dus samen met het bereiken van de gestelde beleidsdoelen. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu wil met implementatie toewerken naar een weggennet waarop op 75% van de rijkswegen een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur geldt. Het beleid is dus effectief wanneer dus onder andere dit doel bereikt is.

Het gevolg van de kaderstellende en doelgerichte visie van de centrale overheid in het implementatieproces is dat lagere overheden zich buitengesloten voelden. De snelheidsverhoging kwam als “verrassing” en is er geen communicatie geweest in het implementatieproces. Dit kwam uit vrijwel alle interviews naar voren. Dit is vreemd aangezien belanghebbenden 6 weken de tijd hebben om zienswijze in te dienen in het concept-verkeersbesluit van de snelheidsverhoging. Gemeenten en provincies hadden dus wel degelijk op de hoogte kunnen zijn van de gevolgen van de snelheidsverhoging. Nadat het definitieve verkeersbesluit is genomen en de snelheidsverhoging is geïmplementeerd hebben veel gemeenten door middel van een motie laten weten het niet eens te zien met snelheidsverhoging. Lagere overheden bekijken de implementatie vanuit een interaction-based beleidsperspectief en richten zich veel meer op interactie tussen de verschillende overheidslagen. Hierbij wordt de focus in de besluitvorming vooral op haalbaarheid en uitvoerbaarheid gelegd. Dit heeft als gevolg dat de mate van effectiviteit voor lagere overheden samenhangt

met performance, de doorwerking van de maatregel in uiteindelijk succesvol beleid.

### 5.1.2 Twijfels voor de validiteit van de norm voor luchtvervuiling

Uit het haalbaarheidsonderzoek van advies bureau Tauw komt naar voren dat de implementatie van de snelheidsverhoging binnen de normen op het gebied van luchtverontreiniging blijft. Dit geldt tevens voor geluidbelasting en verkeersveiligheid. Dus vanuit het evidence-based beleidsperspectief waarmee de centrale overheid de implementatie bekijkt zijn er geen problemen. Echter, de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek wordt door verschillende betrokken partijen in twijfel getrokken. Dit komt omdat de norm op verschillende manieren geïnterpreteerd wordt. Het RIVM zegt namelijk dat de overschrijdingskans van de norm dermate hoog ligt (40%) dat de snelheidsverhoging de luchtkwaliteit niet ten goede komt. De strenge Nederlandse richtlijnen op het gebied van milieu ten opzichte van de Europese richtlijnen zorgen ervoor dat er “ruimte” is in de norm en men ruimte heeft om de norm te verlagen. Dus mochten er bij de snelheidsverhoging van toekomstige trajecten teveel problemen ontstaan met de haalbaarheid en uitvoerbaarheid ten opzichte van de norm, dan heeft men de mogelijkheid om de norm te verlagen.

Maar waarom zouden we de “ruimte” in de norm opvullen met nog meer vervuiling in de vorm van een snelheidsverhoging? Met het oog op duurzaamheid en klimaatverandering zorgt de snelheidsverhoging alleen maar voor problemen. De kaderstellende en doelgerichte tunnelvisie van de centrale overheid verklaart waarom de focus op het behalen van de gestelde beleidsdoelen ligt en ervoor zorgt dat de focus minder op duurzaamheid en klimaatverandering ligt. Tevens richt men zich op het feit dat men blijft innoveren op het gebied van autotechnologie. Dit zou moeten compenseren met de milieu- en veiligheidsnadelen van de snelheidsverhoging. Echter, de garantie dat de innovatie van autotechnologie volledig zal compenseren met de milieu- en veiligheidsnadelen is er nog niet. Desalniettemin is de snelheidsverhoging in 2012 al geïmplementeerd en is het aantal verkeersongevallen sindsdien verdriedubbeld. Dit als gevolg van de hogere kans en de toename van de impact bij een hogere snelheid. Het beleidsdoel om de eenduidigheid van snelheden op rijkswegen te vergroten zou voor minder verwarring moeten zorgen en de verkeersveiligheid moeten verbeteren.

De kaderstellende en doelgerichte visie van de centrale overheid heeft er enerzijds dus voor gezorgd dat tot nu toe op 61% van de Nederlandse rijkswegen een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur geldt. Vanuit een evidence-based beleidsperspectief is de snelheidsverhoging dus effectief, er wordt meer eenduidigheid gecreëerd en er wordt geharmoniseerd met andere landen in de Europese Unie. Anderzijds heeft deze visie ervoor gezorgd dat lagere overheden tegen harde normen aankijken op het gebied van milieu en geluid doordat gemeenten en provincies niet betrokken zijn geweest in het implementatieproces. Lagere overheden richten zich in de besluitvorming meer op het proces en de communicatie tussen verschillende overheidslagen. Dit maakt dat de implementatie voor lagere overheden minder effectief is verlopen.

## 5.2 Discussie

In dit onderzoek is de mate van effectiviteit getoetst aan twee beleidsperspectieven, namelijk een evidence-based beleidsperspectief en een interaction-based beleidsperspectief. Echter, uit onderzoek van Haarhuis & Oosterwaal (2013) komt naar voren dat de mate van effectiviteit niet altijd samenhangt met de uitgevoerde overheidsinterventies. Het is namelijk moeilijk om inzicht te verkrijgen in de rol van de centrale overheid in de performance van het geïmplementeerde beleid. Daarom is het proces van beleidsimplementatie constant aan evaluatie onderhevig, zoals in figuur 1 te zien is. De implementatie van de snelheidsverhoging wordt gewogen aan “effectief beleid”. De mate van effectiviteit is geen meetbaar en concreet begrip wat ervoor zorgt dat het moeilijk is om met zekerheid te kunnen zeggen of het beleid succesvol is of niet (Haarhuis & Oosterwaal, 2013). De beleidsdoelen die daarentegen worden gesteld door de centrale overheid zijn wel meetbaar. Meer eenduidigheid van snelheden creëren op Nederlandse rijkswegen en het harmoniseren met andere Europese landen. Op dit moment geldt op 61% van de Nederlandse wegen een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur en er wordt gestreefd naar 75% (Rijksoverheid, 2011). Voor automobilisten wordt het hiermee aantrekkelijker om de rijksweg te gebruiken aangezien men harder mag rijden en de tijdswinst toeneemt. Maar is het wel een goede keuze om rijkswegen aantrekkelijker te maken met het oog op een groeiende filevorming? Uit onderzoek van het Milieuloket (2013) komt naar voren dat de aanleg van meer kilometers snelweg niet bijdraagt aan een vermindering van files op snelwegen. Daarom zet het Planbureau voor de Leefomgeving zich juist in voor het verspreiden van de reistijden van weggebruikers en het aantrekkelijker maken van het Openbaar Vervoer (Planbureau voor de Leefomgeving, 2014). Ook met het oog op een duurzame toekomst in het niet gebruikelijk dat er wordt geïnvesteerd in de verhoging van de maximumsnelheid terwijl er miljoenen wordt geïnvesteerd om de maatregelen met betrekking tot milieu. Zo is er in de periode 2011-2020 €941 miljoen beschikbaar gesteld door het Ministerie van Infrastructuur & Milieu om het geluidsniveau van gebieden rondom snel- en spoorwegen te verbeteren (Planbureau voor de Leefomgeving, 2014). De snelheidsverhoging heeft zorgt er echter voor dat geluidsproductie stijgt en deze door middel van geluidszones opgevangen kan worden. De financiering van deze geluidszones komt vanuit het ministerie van Infrastructuur & Milieu. Een dubbele investering dus. Dit laat zien dat het puur halen van de beleidsdoelen te “idealistisch” is zoals in het artikel van Crabbé & Leroy (2008) beschreven wordt.

## 5.3 Aanbevelingen

Het eerder betrekken van de lagere overheden in de beleidscyclus kan ervoor zorgen dat de effectiviteit voor lagere overheden stijgt. Het is voor de effectiviteit van het beleid belangrijk dat de verschillende overheden nauwkeurig samenwerking en samen een integrale visie opstellen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan het maken van bestuurlijke keuzes vanuit de visie van gemeenten en provincies en deze onderbouwen. Wanneer voor elk afzonderlijk traject de desbetreffende gemeente en provincies schriftelijk onderbouwd hoe ze de implementatie voor zich zien in het desbetreffende gebied, dan kan dit worden meegenomen in het implementatieproces. Hierdoor wordt een beter afgestemd beleid gecreëerd en worden lagere overheden beter betrokken in het

implementatieproces. Dit zorgt ervoor dat het beleid effectiever wordt voor lagere overheden en dat beleidsdoelen nog steeds gehaald worden zodat het beleid voor hogere overheden ook effectief blijft.

#### **5.4 Reflectie op verkregen data**

Het implementatieproces is vanuit een multi-level governance perspectief bekeken. Dit om een zo volledig beeld te verkrijgen van de mate van effectiviteit van het implementatieproces. De interviews waren vooral gericht op de lagere overheden zoals gemeenten en provincies aangezien daar vanuit de meeste weerstand is geweest tegen de implementatie, omdat de gevolgen vooral bij de lagere overheden terecht kwamen. Tevens heeft er een interview plaatsgevonden met adviesbureau Tauw over het adviesrapport dat geschreven is ter ondersteuning van de implementatie. Dit heeft voor dit onderzoek veel inzicht gegeven in de metingen en berekeningen van de norm met betrekking tot luchtvervuiling en geluid en de verschillende interpretaties van de norm. Hogere overheden zijn vanuit de theorie wel betrokken in het onderzoek om de vast te stellen hoe mate van effectiviteit vastgesteld kon worden. In het onderzoek hebben echter geen interviews met een hogere overheid als Rijkswaterstaat of het ministerie van Infrastructuur en Milieu plaatsgevonden. De beide instanties zijn wel benaderd, maar hebben echter geen respons gegeven aan de pogingen om contact op te nemen voor een interview. Dit heeft ervoor gezorgd dat de verzamelde data vooral vanuit de lagere overheden kwam. Dit kan een vertekent beeld geven aangezien er op deze manier niet een volledig beeld kan worden gegeven van de mate van effectiviteit vanuit bijvoorbeeld Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Vragen zoals; Hoe zijn lagere overheden betrokken in het implementatieproces? En waarom is er voor gekozen om het beleid centraal gestuurd en top-down in te voeren? blijven hierdoor onbeantwoord. Lagere overheden hebben hier wel een beeld in kunnen schetsen, maar geven niet een volledig inzicht het rol van de hogere overheden in het implementatieproces.

Ook spelen politieke achtergronden van lagere overheden een grote rol in de data die wordt verkregen uit de interviews. Per traject zijn er één of twee interviews afgelegd bij onder andere een wethouder van het CDA en een fractievoorzitter van GroenLinks. De politieke achtergrond zou ervoor kunnen zorgen dat er een vertekend beeld wordt gecreëerd van de visie op het implementatieproces. Door meerdere respondenten van verschillende politieke partijen binnen een gemeenten of provincie te interviewen kan dit voorkomen worden.



# H6 Literatuurlijst

---

## LEESWIJZER

Een overzicht van de geraadpleegde (wetenschappelijke) literatuur.

- Aarts, L. & Schagen, L. (2006). Speed and the risk of road crashes: A review. *Accident Analysis and Prevention*. 215-224.
- Aarts, L. & Wegman, F. (2010). *Door met Duurzaam Veilig*. Utrecht: Milieudefensie
- Antokolskaia, M.V. (2010). Van Politiek gestuurde wetgeving naar evidence-based wetgeving: *Nationale wetgeving en recht*. 173-207.
- Bax, C.A. (2012). *Historie en toekomst: ruim honderd jaar verkeersveiligheidsbeleid en -kennis in Nederland*. Leidschendam: SWOV.
- Bax, C.A, Jong, M, de & Koppenjan, J. (2010). Implementing evidence-based policy in a network setting: Road safety policy in the Netherlands. *Public Administration*. 871-884.
- Bovens, M.A.P, Hart, P. Twist J.P. (2007). *Openbaar bestuur; beleid, organisatie en politiek*. 7<sup>e</sup> druk. Den Haag: Wolters Kluwer.
- Bosselaar, H. & Vonk, G.J. (2013). De staatsrechtelijke rol van de gemeenteraad bij decentralisaties. *Bouwplaats Lokale Verzorgingsstaat*. (pp 75-87). Den Haag: Boom Juridische Uitgevers.
- Bressers, H. & Kuks, S. (2000). Governance patronen als verbreding van het beleidsbegrip. *Schone technologie en milieubeleid*. 3-9.
- CBS (2016). Centraal Bureau voor de Statistiek. *Aantal verkeersdoden stijgt naar 621*. Geraadpleegd op 07-12-2016 via <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/16/aantal-verkeersdoden-stijgt-naar-621>
- Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2012). *Key methods in Geography*. 2<sup>e</sup> druk. London: SAGE Publications.
- Crabbé, A. & Leroy, P. (2008). *The handbook of Environmental Policy Evaluation*. 1<sup>e</sup> druk. London: Earthscan.
- Doren, D. van, Driessen, P.P.J. Schijf, B. Runhaar & H.A.C. Copernicus, A. (2013). Evaluating the substantive effectiveness of SEA: Towards a better understanding. *Environmental Impact Assessment Review*. 120-130
- Davidse, R.J. (2012). *Diepteonderzoek naar de invloedsfactoren van verkeersongevallen*. Leidschendam: SWOV.
- Geels, F. (2011). The multi-level perspective on sustainability transitions: Responses to seven criticisms. *Environmental Innovation and Societal Transitions*. 24-40.
- Goldenbeld, C.H. (2004). *Politiek Draagvlak voor Intelligente Snelheidsaanpassingen – ISA*. Den Haag: SWOV.

Haarhuis, C. & Oosterwaal, A. *Handvatten voor evaluaties van effectiviteit*. Den Haag: Algemene Rekenkamer

Korsse, T. (2015). *Ruimtelijke ordening op niveau. Een juridisch onderzoek naar Provinciale en nationale instructieregels op grond van hoofdstuk 4 van de Wro*. 1<sup>e</sup> druk. Utrecht: Stichting Instituut voor Bouwrecht.

Leeuw, F. & Vaessen, J. (2009). IMPACT EVALUATIONS AND DEVELOPMENT NONIE Guidance on Impact Evaluation. *Network of networks on impact evaluations*. 12(5). 5-27.

Milieudefensie. (2015, Mei). *Snelheidsverhoging: alle argumenten op een rij*. Geraadpleegd op 28-09-2016 via <https://milieudefensie.nl/maximumsnelheid/alle-argumenten-op-een-rij>  
milieudefensie: anders kijken, ander kiezen.

Milieuloket. (2013, Juni). Geluidshinder. Geraadpleegd op 02-01-2017 via <http://www.milieuloket.nl/9353000/1/j9vvhurbs7rzkq9/vhurdyxq2n7t>

NOS (2016). *Volgend jaar ook overdag 130 km/uur*. Geraadpleegd op 12-12-2016 via <http://nos.nl/artikel/2153613>

Planbureau voor de Leefomgeving (2014). *Investeren in geluidshinder*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving

Rijksoverheid (2014) *Ontwerp-besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990* geraadpleegd op 12-02-2017 via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/besluiten/2014/09/15/ontwerp-besluit-tot-wijziging-van-het-reglement-verkeersregels-en-verkeerstekens-1990>

Rijksoverheid (2015) *Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer*. Geraadpleegd op 12-02-2017 via <http://wetten.overheid.nl/BWBR0004826/2015-06-20>

Rijksoverheid (2016). *Wegenverkeerswet 1994*. Geraadpleegd op 12-02-2017 via <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2016-03-15> Den Haag: Rijksoverheid.

Rijkswaterstaat. (2011). *Onderzoek invoering maximumsnelheid naar 130 kilometer per uur*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Rijkswaterstaat. (2015). *Tracéwet*. Geraadpleegd op 26-11-2016 via <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/wetten-aanleg-en-beheer/tracewet.aspx> Den Haag: Rijkswaterstaat.

Roo, G, de (2013). *Abstracties van Planning*. 1<sup>e</sup> druk. Den Haag: Sdu uitgevers.

SWOV. (2012). *De relatie tussen snelheid en ongevallen*. Den Haag: SWOV.

Taylor, R. & Kelsey, T. (2016). *Transparency and the open society, practical lessons for effective policy*. (pp 32-47) Bristol: Policy Press.

Veilig verkeer Nederland. (2015, Juni). *Maximumsnelheid naar 130 kilometer per uur*. Geraadpleegd op 28-09-2016 via <https://vvn.nl/standpunten/maximumsnelheid-naar-130-kmuur> Veilig Verkeer Nederland.

Veilig Verkeer Nederland. (2015, Juni). *Geschiedenis*. Geraadpleegd op 05-12-2016 via <https://vvn.nl/geschiedenis> Veilig Verkeer Nederland.

Viëtor, A (2011). *Multi-level governance; Casestudy naar de rol van nationale toezichthouders op financiële markten bij de totstandkoming van Europese wet- en regelgeving*. Universiteit Utrecht. 15-17

# H7 Bijlagen

---

## LEESWIJZER

De bijlage bevat de uitschreven transcripten van de interviews, tabellen met de codewoorden en de geïnterviewde respondenten, de interviewgide en de uitnodiging voor de interviews.

<b>7.1 Interview 1: Hans Kuipers; Fractievoorzitter GroenLinks (PS), Drenthe</b>	
<b>Evidence-based</b>	
- <i>Rechtstreeks besloten vanuit Den Haag</i>	De provincie Drenthe ziet de implementatie als een centraal besluit vanuit Den Haag zonder enige inspraak.
- <i>Regeerakkoord</i>	De implementatie van de snelheidsverhoging werd opgenomen in het regeerakkoord en kort daarna is een kabinetsbesluit genomen.
- <i>Geen afweegruimte</i>	Voor sectoren waarvan de wetgeving decentraal ligt zoals verantwoordelijkheid voor natuur en stikstof moet provinciaal een afweging worden gemaakt, die ruimte is er nooit geweest.
- <i>Buiten spel</i>	Door de implementatie via een regeerakkoord te laten verlopen werden gemeenten, provincies & betrokken partijen buiten spel gezet.
- <i>Te harde afspraken</i>	Door de implementatie via het Regeerakkoord te laten verlopen is er te weinig communicatie geweest tussen de provincie en het Rijk.
- <i>Betere interne communicatie</i>	Er zijn partijen geweest die landelijke implementatie in 2012 gesteund hebben, maar regionaal niet naar de gevolgen gekeken hebben. Dit had door betere interne communicatie voorkomen kunnen worden.
<i>Desinvestering</i>	De provincie Drenthe investeert in natuurherstel. De implementatie van de snelheidsverhoging heeft juist degradatie van natuur als gevolg, door de verhoging van de concentratie fijn stof en CO <sub>2</sub> .
<b>Interaction-based</b>	
- <i>Motie</i>	In de voorjaarsnota 2016 is er motie ingediend om de Rijkswegen rondom Assen terug te krijgen naar 120 kilometer per uur. Deze motie is aangenomen door Provinciale Staten, deze ligt nu bij Gedeputeerde Staten ter afwachting van de uitvoering.
- <i>Afwachten verkiezingen</i>	Wanneer de motie toch niet wordt doorgevoerd zal er gewacht worden tot na de verkiezingen en gelobbyd worden bij een nieuw kabinet.
<b>Politiek Oogpunt</b>	
- <i>Afkraken idee VVD</i>	Het is lastig dat de motie is aangenomen door de VVD Provinciale Staten en die nu moet aankloppen bij de VVD Minister om de implementatie tegen te spreken.
<b>Negatieve gevolgen</b>	
- <i>Grotere snelheidsverschillen</i>	Snelheidsverschillen tussen het vrachtwagens (85 kilometer per uur) en personenauto's (van 120 kilometer per uur naar 130 kilometer per uur) worden groter, waar de kans op een verkeersongeval groter wordt.
- <i>Stikstofdepositie</i>	De stikstofdepositie wordt hoger bij de snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur dit brengt meer schade op een grotere schaal voor de natuur met zich mee.
- <i>Aanleg geluidswallen</i>	De verhoging van de snelheid brengt een hogere geluidsproductie met zich mee wat als gevolg heeft dat er extra geluidswallen aangelegd moeten worden en bestaande geluidswallen moeten worden verhoogd.
- <i>Grotere verkeerschaos</i>	Het wordt onoverzichtelijker voor de weggebruiker rondom steden door de vele borden langs de snelweg; 100 kilometer per uur-, 120 kilometer

	per uur- en 130 kilometer per uur-borden.
- <i>Geluidszones</i>	Doordat woonwijken binnen de geluidszones liggen van de snelweg zullen de contouren kunstmatig opgerekt moeten worden om geluidshinder onder bewoners te voorkomen.

<b>7.2 Interview 2: Harmke Vlieg; Wethouder Verkeer &amp; Vervoer, Assen</b>	
<b>Evidence-based</b>	
- <i>Top-down</i>	De VVD heeft de implementatie van bovenaf doorgevoerd en daarin heeft de gemeente Assen geen inspraak in gehad.
- <i>Verwerping advies deskundigen</i>	De wethouder verbaast zich over de kracht van de implementatie, "hoe kan het dat de implementatie toch is doorgezet ondanks dat deskundigen zeiden dat het niet haalbaar was?".
- <i>Zienswijze</i>	Er is zienswijze in het Verkeersbesluit ingediend maar iedereen weet dat er dan eigenlijk al een besluit is genomen en de zienswijze dus niet veel effect heeft.
- <i>Kaderstellend</i>	De luchtkwaliteit valt net binnen de norm voor de stad Assen, maar dit wil niet zeggen dat er onder deze norm geen gezondheidseffecten zijn. Dus volgens de norm kan het, maar volgens de gemeente Assen niet.
<b>Interaction-based</b>	
- <i>Advies GGD</i>	Er is advies gevraagd aan de GGD over de effecten op volksgezondheid. Dit advies is gebruikt ter ondersteuning van de argumenten bij de motie tegen de implementatie.
- <i>Media-aandacht</i>	De gemeente Assen heeft veel media-aandacht gezocht om het verzet tegen de implementatie zo breed mogelijk te maken.
- <i>Kamerfracties benaderen</i>	Via de partijlijn van de ChristenUnie heeft de Wethouder contact gezocht met andere partijen om een zo groot mogelijk draagvlak te creëren om samen de Kamerfracties te benaderen.
- <i>Andere manier van besluitvorming</i>	De overheid moet dit niet willen, doordat de implementatie via het Regeerakkoord te laten verlopen ontstaat er zoveel weerstand onder de lagere overheden en de bevolking en dat gaat zich op een gegeven moment verzetten. We moeten dus naar een andere manier van besluitvorming toe met meer communicatie en decentrale invloeden.
<b>Politiek Oogpunt</b>	
- <i>Verkiezingsitem</i>	De implementatie van 130 kilometer per uur door de VVD was gewoon een "verkiezingsitem"
<b>Negatieve gevolgen</b>	
- <i>Meer verwarring</i>	Door de vele borden met 100 kilometer per uur, 120 kilometer per uur en nu ook 130 kilometer per uur weten bestuurders niet meer wat de maximumsnelheid is op bepaalde trajecten, dit zorgt voor meer verwarring
- <i>Geluidsoverlast</i>	Doordat de A28 zo dicht langs woonwijken loopt in Assen ervaren de bewoners van de stad extra geluidsoverlast.
- <i>Onveiligere verkeerssituatie</i>	Rondom de stad Assen zijn veel op- en afritten van de A28, door een hogere snelheid zorgt dit voor een onveiligere verkeerssituatie.
- <i>Klimaatneutraal</i>	De gemeente Assen zet zich in op voor een klimaat neutrale stad. Met de implementatie van 130 kilometer per uur ontstaat er meer CO <sub>2</sub> , meer fijn stof en hogere concentraties stikstof. Dit betekent dus meer vervuiling en slecht voor het milieu



### 7.3 Interview 3: Bert van Wee; Hoogleraar gespecialiseerd in Transportbeleid

#### Evidence-based

- <i>Transparant beleid</i>	Rijkswaterstaat heeft in de pers gezegd dat ze niet weten of de relatie tussen een hogere snelheid en meer verkeersongevallen significant is. Dit terwijl er door vele kennisinstituten onderzoek is gedaan naar deze relatie en de uitkomsten bekend zijn. Dit betekent dat het onderzoek niet geheel transparant is.
- <i>Gesjoemel met cijfers</i>	Rijkswaterstaat heeft een kosten-batenanalyse uitgevoerd waaruit kwam dat de voertuigen op lange termijn schoner en veiliger worden wat betekent dat de milieu- en veiligheidsnadelen bij een hogere snelheid afnemen. Zo leidt de snelheidsverhoging op lange termijn tot welvaartswinst, omdat het brandstofverbruik en veiligheid gecompenseerd worden. Echter zal dit omslagpunt waarbij de voordelen groter zijn dan de nadelen pas na een aantal jaren zijn. Dit kwam niet duidelijk terug in het rapport. Door middel van publicatie en verspreiding van hiervan wordt er geprotesteerd tegen de implementatie.
- <i>Verskillende cijfers Tauw en RIVM</i>	Adviesbureau Tauw heeft een berekeningen gedaan met betrekking tot luchtverontreiniging bij een hogere snelheid (130). Hieruit kwam dat veel trajecten binnen de norm vielen en de snelheidsverhoging kon worden geïmplementeerd. RIVM zegt echter dat de overschrijdingskans van deze norm bij een snelheidsverhoging dermate groot is (40-50%) dat veel traject helemaal niet binnen de norm zullen vallen.
- <i>Gesjoemel dieselgate</i>	Het gesjoemel met de cijfers rondom dieselgate zijn nooit meegenomen in de berekeningen van de norm. Nu blijkt dat dieselauto's veel vervuilerder zijn is de norm dan nog wel representatief?
- <i>Onder de norm ook gezondheidsrisico's</i>	De norm van fijn stof is vastgelegd op 40 microgram per kubieke meter. Wanneer het fijn stof gehalte boven deze norm uitkomt wordt 130 kilometer per uur niet geïmplementeerd op dat traject. Echter, onder de norm zijn ook nog veel gezondheidsrisico's en daar wordt niet over gesproken. 40 microgram is een "gemiddelde waarde".
- <i>Top-down</i>	De implementatie is zeer top-down verlopen en er is weinig communicatie geweest tussen betrokken partijen en andere overheidslagen. Tevens is er aan bewoners langs A2 bij Amsterdam beloofd dat de snelheid op dat traject nooit verhoogd zal worden, dit is wel gebeurd. Dus afspraken worden niet nagekomen en de communicatie is slecht.
<i>Implementatie nooit ingevoerd</i>	Wanneer er een transparant onderzoek was uitgevoerd en er beter gecommuniceerd was met betrokken partijen en overheidslagen, dan was de implementatie van de snelheidsverhoging er nooit gekomen. Echter, pas na een aantal jaar 2020-25 wanneer de voordelen opwegen tegen de nadelen.
<i>Willen automobilisten dit wel?</i>	Om de bestuurder meer te betrekken in de implementatie had er een enquête gehouden moeten worden waarbij er gekeken werd naar de draagkracht van de implementatie, is er belang bij een hogere snelheid?

<b>Politiek Oogpunt</b>	
- <i>Verschillen binnen de VVD</i>	Intern zijn er mensen die niet-evidence-based denken en vooral inzetten op het gevoel van harder rijden is leuker en er zitten mensen met best genuanceerde standpunten.
- <i>Onderzoek door een derde partij</i>	Onderzoek naar de veiligheidsveiligheidseffecten zijn niet door het SWOV uitgevoerd, een door de overheid-gefinancierd kennisinstituut. Dat is heel raar. Dit geldt ook voor de milieueffecten, deze zijn niet direct uitgevoerd door het RIVM maar door adviesbureau Tauw. Tevens is het apart dat Rijkswaterstaat zelf een kosten-batenanalyse doet en dit niet door een onafhankelijk instituut laat doen.
- <i>Second opinion</i>	Er is nooit een second opinion gevraagd bij het Centraal Planbureau voor de Statistiek voor de metingen en berekeningen.
- <i>Brandstofemissies boven de 120 kilometer per uur niet gereguleerd</i>	Brandstofemissies zijn boven de 120 kilometer per uur nog niet gereguleerd, dit betekent dat we boven de 120 kilometer per uur mogen uitstoten wat we willen. Het is raar hier niet eerder onderzoek naar gedaan is.
<b>Negatieve gevolgen</b>	
- <i>Verkeersveiligheid daalt</i>	Doordat bij een hogere snelheid de impact en de energie die vrijkomt ( $E = M \times C^2$ ) bij een ongeval groter is, daalt de verkeersveiligheid. De energie neemt kwadratisch toe, en ook al zal de kans op een ongeval nog altijd hetzelfde zijn dan is altijd de klap nog groter.
- <i>Snelheidsverschillen groter</i>	Vrachtwagens hebben een snelheidsbegrenzer van 87,5 kilometer per uur. Doordat personenauto's harder mogen rijden (120 naar 130 kilometer per uur) worden snelheidsverschillen groter en is er een grotere kans op verkeersongevallen.
- <i>Hogere snelheden op het onderliggende weggennet.</i>	Uit onderzoek is gebleken dat wanneer men op de snelweg harder mag rijden dat men, wanneer men van de snelweg af komt ook harder gaat rijden, omdat een lagere snelheid relatief gezien nog lager voelt.
- <i>Hogere CO<sup>2</sup> emissies</i>	Een hogere snelheid leidt tot een hogere uitstoot van CO <sub>2</sub> , dit betekent meer schade aan flora en fauna.
- <i>Meer verkeer op de lange termijn</i>	Wanneer er een hogere maximumsnelheid is zal de reistijd worden verkort zal er op lange termijn meer verkeer zijn. Per persoon hebben we per dag een bepaalde tijd die we aan reizen kwijt zijn, wanneer het systeem sneller doorlopen wordt kiezen we vaak verder gelegen bestemmingen en zal het aantal verplaatsingskilometers toenemen.
- <i>Grotere kans op files</i>	Door de grotere snelheidsverschillen zal de kans op files ook toenemen. Dit zal maatschappelijk gezien schade toebrengen, omdat de betrouwbaarheid van de reistijd hierdoor afneemt.
- <i>Meer verwarring</i>	Door meer differentiatie in snelheden; 100 kilometer per uur, 120 kilometer per uur en nu ook 130 kilometer per uur zal er meer verwarring ontstaan over de toegestane snelheid op een bepaald traject.
- <i>Klimaatverandering</i>	De implementatie brengt onder andere meer luchtvervuiling met zich mee. Dit terwijl Nederland zich moet houden aan de 1 tot 2 graden Celsius om de klimaatverandering onder controle te houden.
<b>Positieve gevolgen</b>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Afweging reistijd en veiligheid</i></li> </ul>	<p>Er moet ergens een grens getrokken worden. Bij hogere snelheden is er nu eenmaal een hogere kans op verkeersongevallen. Wanneer we dit echt willen reduceren de snelheid terug moeten naar 50 tot 70 kilometer per uur, maar dat vinden we te langzaam. Er zal dus een afweging gemaakt moeten worden tussen reistijd en veiligheid.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Snelwegen zijn veilig</i></li> </ul>	<p>Per miljard verplaatsingskilometers vallen er op snelwegen veel minder ongevallen dan het onderliggende wegennet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Klimaatverandering niet plaatselijk</i></li> </ul>	<p>Dat door een hogere concentratie CO<sub>2</sub> klimaatverandering ontstaat staat als een paal boven water. En dat door een hogere snelheid op snelwegen meer CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten is ook waar. Echter niet alleen voertuigen zijn verantwoordelijk voor de stijging in de concentratie CO<sub>2</sub> ook de industrie heeft een grote bijdrage. Tevens is het een mondiaal probleem en Nederland kan dit probleem niet alleen aanpakken.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Niet alle trajecten snelheid verhoogd</i></li> </ul>	<p>Op de trajecten waar de norm het nog niet toeliet heeft de minister besloten de snelheid nog niet te verhogen. Dit zijn vooral trajecten rondom steden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Beleving van het harder rijden</i></li> </ul>	<p>Men vind het leuk om harder te rijden en als het rustig is op de weg zijn we ook eerder geneigd om harder te rijden. Deze beleving wordt nog te weinig meegenomen, maar is wel belangrijk.</p>

7.4 Interview 4: Berend Hoekstra; Adviesbureau Tauw, Deventer	
<b>Evidence-based</b>	
- <i>Maatschappelijke discussie eerder gemoeten</i>	Vanuit de norm bezien is de implementatie goed. Echter, de maatschappelijke acceptatie van de implementatie verloopt nog stroef. Het maatschappelijk debat over de implementatie had daarom veel eerder gemoeten, alvorens de berekeningen en metingen met betrekking tot de norm werden uitgevoerd.
<b>Interaction-based</b>	
- <i>Overschrijdingskans RIVM</i>	De cijfers van adviesbureau Tauw worden in twijfel getrokken door het RIVM, het RIVM tracht de overschrijdingskans van de norm te groot. Het RIVM is een wetenschappelijk kennisinstituut en zal daarom nooit kunnen zeggen dat er geen overschrijdingskans is, want die is er altijd.
<b>Politiek Oogpunt</b>	
- <i>Second opinion RIVM</i>	Het RIVM wordt normaliter alleen ingeschakeld bij nieuwe beleidsstudies en kennis met betrekking tot nieuw beleid. Dat is bij dit vraagstuk niet aan de orde, daarom is het vreemd dat er een second opinion aan het RIVM gevraagd is.
- <i>Ruimte tussen de Norm en het plafond</i>	Uit onderzoek is gebleken dat er ruimte zat tussen de Europese normen die gesteld worden met betrekking tot luchtkwaliteit en de normen die Nederland zelf stelt. Deze ruimte is opgevuld met de implementatie van de snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur.
- <i>Politiek statement</i>	De implementatie is een louter een politiek statement geweest waarbij de aandacht naar de VVD ging door de implementatie van 130 kilometer per uur.
- <i>verlegging toetsingspunten</i>	Doordat er in Nederland zeer strenge regels zijn met betrekking tot het meten van luchtverontreiniging, er wordt namelijk om de 100m gemeten. De voorschriften zeggen echter dat er niet gemeten hoeft te worden op plekken die voor mensen niet toegankelijk zijn. Wanneer blijkt dat op bepaalde trajecten de luchtverontreiniging boven de norm uitkomt kunnen altijd nog de toetsingspunten verlegd worden zodat het traject wel binnen de norm valt, aangezien we nu al te streng meten.
- <i>een norm van 38 in plaats van 40 mg/m<sup>2</sup></i>	Adviesbureau Tauw maakt gebruik van een strengere norm (38) dan de Europese norm (40). Dit brengt enige speling met zich mee. Dus wanneer blijkt dat de normen worden overschreden kan men een nieuwe berekening maken met de norm van 40 mg/m <sup>2</sup> waarbij de norm niet wordt overschreden.
<b>Negatieve gevolgen</b>	
- <i>Gezondheidseffecten onder de norm</i>	Een norm is een norm, wanneer de verontreiniging onder de norm valt is het wettelijk toegestaan. Echter, dit wil niet zeggen dat er onder de norm geen gezondheidseffecten zijn.

- <i>Milieueffecten</i>	De concentratie stikstof en CO <sub>2</sub> worden groter hierdoor zijn de effecten op milieu en natuur groter.
- <i>Geen rekbare norm</i>	Na de implementatie is er geen speling met betrekking tot de norm. Dit is verontrustend aangezien we kunnen doen en laten wat we willen, er is geen compensatie over.
<b>Positieve gevolgen</b>	
- <i>Normaal project</i>	Er zijn Kamervragen gesteld over de uitvoering van de metingen en berekenen door een derde partij als adviesbureau Tauw. Echter, dit een projecten waar adviesbureau Tauw er jaarlijks 1000 van doen. Tevens is dit een normale procedure.
- <i>Past het binnen de norm</i>	Adviesbureau Tauw is er puur voor de metingen en berekeningen en die kijkt alleen naar de inpassing van de trajecten binnen de norm. De vraag of het een zinvol beleid is, dat ligt bij de initiatiefnemer Minister Schultz.
- <i>Besluitvorming op basis van de norm</i>	In het kader van besluitvorming moet je op een gegeven moment ergens vanuit kunnen gaan, je moet dus voor een harde norm gaan stellen. Je kunt immers alleen een besluit nemen/ onderbouwen op basis van de vastgestelde norm.
- <i>Rijkswegen zijn centraal</i>	Rijkswegen en de besluitvorming daarom heen is aan de centrale overheid en niet aan de lokale overheid. Ruimtelijke ordening en bestemmingsplannen liggen bij lokale overheden. Tevens kunnen lokale belangen altijd worden overstegen door nationale belangen.
- <i>Het recht tussen de wetenschap en de praktijk</i>	Vanuit normatief oogpunt is de implementatie goed verlopen, de implementatie valt immers binnen de norm. Echter, vanuit wetenschappelijk oogpunt is de overschrijdingskans aanzienlijk en zijn de nadelen veel groter dan de voordelen. Dit maakt het probleem heel complex. De wereld van de wetenschap naar de praktijk is het recht wat ertussen zit.
- <i>Gesjoemel meegenomen in de norm</i>	Al voordat bekend werd dat er gesjoemeld werd met de uitstoot van dieselgate werd er al een verschil opgemerkt tussen de metingen op de rollerbank en de praktijk. De norm is hier vervolgens voor gecorrigeerd. Dit vangt dus het gesjoemel van de dieselgate op.
- <i>Dichtbevolktheid Nederland</i>	Nederland is een dichtbevolkt land en is heel kritisch in richtlijnen voer vervuiling ten opzichte van andere Europese landen. Dat maakt dat de implementatie in Nederland moeilijker verloopt.

<b>7.5 Interview 5: Guus Cornelissen; Adviseur Mobiliteit &amp; Bereikbaarheid, Nijmegen</b>	
<b>Evidence-based</b>	
- <i>Rijksbeleid</i>	De implementatie van de snelheidsverhogende maatregel is een Rijksbeleid geweest en daar heeft Nijmegen verder geen inspraak in gehad.
- <i>Verordineert beleid</i>	De implementatie is verordineert en uitgevoerd. Wanneer er collega's van Rijkswaterstaat op werden aangesproken konden ze niets doen, omdat het top-down is geïmplementeerd.
- <i>De manier waarop</i>	De manier waarop het beleid is ingevoerd, erg top-down en zonder communicatie heeft ervoor gezorgd dat mensen afhaken en misschien wel op een andere partij gaan stemmen, ze voelen zich niet gehoord.
<b>Interaction-based</b>	
- <i>Rechtbank</i>	De gemeente Nijmegen heeft zich heftig verzet tegen de implementatie met betrekking tot de milieu- en verkeersveiligheidseffecten. De gemeente heeft het zelfs nog voor laten komen voor de rechtbank in Arnhem. Echter, de gevolgen met betrekking tot milieu konden niet hard worden gemaakt. Verkeersveiligheid werd wel opgenomen.
- <i>Ontkrachten</i>	Er is geprobeerd het om het beloofde effect van de tijdswinst te ontkrachten. Echter, een macro-som zegt dat er wel degelijk een tijdswinst zit in de verhoging van de snelheid.
- <i>veronderstelde verbanden</i>	De berekeningen en metingen met betrekking tot de norm zijn veronderstelde verbanden. Er zullen ongetwijfeld trajecten zijn die binnen de norm blijven. Echter, of het model zo uitpakt in de werkelijkheid is moeilijk te zeggen.
<b>Politiek Oogpunt</b>	
- <i>Europese wetgeving boven landelijke wetgeving</i>	De Europese wetgeving is boven de landelijke wetgeving gesteld. Dit is te zien aan Natura 2000 gebieden waarvoor wel strenge eisen zijn die boven de normen van de implementatie worden gezet.
- <i>"Scoren"</i>	De minister wil scoren door de autogebruiker het cadeautje te geven om harder te mogen rijden. En een steeds grotere groep mensen laten zich hierdoor aanspreken.
<b>Negatieve gevolgen</b>	
- <i>Exponentieel verband snelheid en aanrijdingen</i>	Het aantal aanrijdingen neemt exponentieel toe door de implementatie van een hogere snelheid.
- <i>Bereikbaarheid onder druk</i>	In de ochtend staat de bereikbaarheid van Nijmegen onder druk door de extra files en de grotere kans op ongevallen.
- <i>Hogere snelheid onderliggende wegennet</i>	Wanneer men van een snelweg van 130 kilometer per uur afkomt en terecht komt op een weg van 50 kilometer per uur wordt er harder gereden, omdat de overgang heel groot is.
- <i>Luchtverontreiniging</i>	In een groot deel van de wijken rondom Nijmegen kreeg mensen meer last van luchtverontreiniging zoals hogere CO <sub>2</sub> - en fijn stof-gehalten
- <i>Onbetrouwbare</i>	Door de drukke ochtendspits en de grotere kans op filevorming wordt

<i>bereikbaarheid</i>	de bereikbaarheid van Nijmegen in de ochtend en avond onbetrouwbaarder.
- <i>Bepalend voor routekeuze</i>	Wanneer men de keuze heeft om of 130 kilometer per uur door te rijden op een Rijksweg of een korte route te nemen op een 100 kilometer per uur weg kiest men vaker voor de 130 kilometer per uur omdat men daarop denkt sneller te zijn. De route is dus keuzebepalend.
- <i>Bereikbaarheid</i>	Nijmegen zet in op een betere bereikbaarheid van de stad. Echter, de implementatie van 130 kilometer per uur zorgt juist voor meer kans op filevorming, meer kans op ongevallen en een onbetrouwbaarder bereikbaarheid.
<b>Positieve gevolgen</b>	
- <i>Ontlasting gevoelig gebied</i>	Door de implementatie van 130 kilometer per uur komt naar voren dat een deel van de routekeuze bepaald is en men geneigd is langer over een Rijksweg te rijden. Dit zorgt ervoor dat een gebied dat vroeger zeer gevoelig was voor files en opstoppingen minder belast wordt.
- <i>Menselijk falen</i>	Een groot deel van files wordt veroorzaakt door menselijk falen. Dus het is niet zozeer een capaciteitsprobleem. Wanneer iedereen doet wat hij/zij moet doen is er niets aan de hand en kunnen er per dag veel meer auto's over de snelweg afgewikkeld worden.

<b>7.6 Interview 6: Mark de Pooter; Adviseur Mobiliteit &amp; Milieu, Breda</b>	
<b>Evidence-based</b>	
- <i>Onverwacht</i>	De implementatie van de snelheidsverhoging kwam redelijk uit de lucht vallen en was redelijk onverwachts.
- <i>Binnen geldende wetgeving</i>	Wanneer de implementatie binnen de geldende wetgeving past kan deze redelijk snel zonder enige moeite worden doorgevoerd.
- <i>Gemeente te laat betrokken</i>	Door de onverwachte implementatie is de Gemeente te laat betrokken geweest in het proces. De wethouder heeft niet altijd de goede vragen kunnen stellen .
<b>Interaction-based</b>	
- <i>Verhoging geluidsproductieplafonds</i>	De verhoging van de geluidsproductieplafond met 1,5 dB zorgt voor 40% meer voertuigen die het huidige verkeerssysteem mogen binnentreden. Dit is veel te hoog, waarom kan dit niet gereduceerd worden tot 0,5 dB. Dat is een aanneembare stijging van 10% in het huidige verkeerssysteem.
- <i>Maatregelen verkennen</i>	Rijkswaterstaat moet de maatregelen blijven verkennen. Leuk die geluidsproductieplafond en de fijn stof-normen, maar dat betekent niet dat alle huidige problemen zijn opgelost. Rijkswaterstaat moet scherp zijn en beter communiceren met de Gemeente.
<i>Proactief richting bewoners</i>	Betere communicatie kan zorgen voor een proactieve houding tussen de gemeente en de bewoners.
<b>Negatieve gevolgen</b>	
- <i>Gezondheidseffecten</i>	Qua gezondheid komt Nederland er slecht vanaf. Nederland is een dichtbevolkt land waarbij de industrie gelegen is in de directe omgeving van de bevolking.
- <i>Hogere achtergrondconcentraties</i>	De ligging van Breda is niet echt gunstig ten opzichte van luchtverontreiniging. Bij de verschillende windrichtingen waaien vervuilingen uit het Ruhrgebied, Londen, Amsterdam en Antwerpen over. De achtergrondconcentratie ligt hierdoor al dermate hoger.
- <i>Slechte doorstroming</i>	Door veel filevorming op de A16 als gevolg van de implementatie wordt de doorstroming verslechterd.
- <i>Grotere snelheidsverschillen</i>	Vrachtwagens mogen maar 85 kilometer per uur en personen auto's dus nu 130 kilometer per uur door de grotere snelheidsverschillen ontstaan er meer verkeersongevallen.
- <i>Overlast fijn stof</i>	De woonwijken aangrenzend aan de snelweg hebben steeds meer last van fijn stof op gevels en wasgoed.
- <i>Geluidsoverlast</i>	In het lokale bos is er een ruis-toon die geluiden vanuit de natuur overstijgt en zorgt voor overlast. Dit geldt tevens voor aangrenzende woonwijken.
<b>Positieve gevolgen</b>	
- <i>overeenkomsten belangen</i>	De belangen en visies van gemeenten en provincies stroomlijnen niet altijd met de landelijke belangen, maar daar kan niet veel aan gedaan worden. Er worden landelijk andere prioriteiten gesteld.



- <i>Nationale Schakelstad Breda</i>	Breda is sinds kort een internationale schakelstad met Breda en Amsterdam. Dit betekent dat een goede en snelle bereikbaarheid belangrijk is, dus hierin is de implementatie van de snelheidsverhoging geen probleem.
- <i>Verlaging snelheden in de nacht</i>	Een eventuele oplossing voor het mobiliteitsprobleem van Breda zou zijn om de maximumsnelheid 's nachts terug te brengen naar 100 kilometer per uur. 95% van de economie wordt namelijk overdag gevoed en 5% 's nachts.
- <i>10 kilometer per uur is niet 10 kilometer per uur</i>	Een verhoging van de maximumsnelheid met 10 kilometer per uur zal in de praktijk misschien niet 10 kilometer per uur zijn. Het zorgt in Breda in ieder geval niet voor een extra verstapeling van problemen.
- <i>Concentratie fijn stof stijgt nihil</i>	Het grootste deel van de uitstoot van fijn stof wordt veroorzaakt door vrachtwagens. En juist voor vrachtwagens geldt de implementatie niet, deze hebben hun snelheidsbegrenzer op 87,5 kilometer per uur. Dus de fijn stof concentratie zal niet heel erg toenemen.

<b>7.7 Interview 7: Peter Richters; Teamleider Verkeer &amp; Vervoer, Amersfoort</b>	
<b>Evidence-based</b>	
- <i>Mededeling</i>	De implementatie van de snelheidsverhogende maatregel kwam in de mededelende sfeer. Het was een kabinetsbesluit dat was opgenomen in het Regeerakkoord.
- <i>Gelopen race</i>	De minister heeft het opgenomen in het Regeerakkoord en onderhandeld in de Tweede Kamer, daarna is het al een gelopen race en is het voor gemeenten heel moeilijk om nog iets te doen.
- <i>Weinig reactie van Milieudefensie en NVG</i>	Wanneer de voordelen van de implementatie afgewogen worden tegen de nadelen zijn er toch duidelijk meer nadelen dan voordelen. Het is dan ook raar dat milieudefensie en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten dit niet openlijk kenbaar hebben gemaakt en hebben gereageerd. Dit had wel moeten volgens Gemeente Amersfoort.
<b>Interaction-based</b>	
- <i>Samen met verlagen van de normen</i>	De implementatie van 130 kilometer per uur had samen moeten met de verlagen van de normen richting een duurzaam bestaan en dat is ook aangekaart.
- <i>Centrale opstand</i>	Er is vanuit de milieudefensie ondersteund door partijen vanuit verschillende gemeente vragen gesteld aan de minister; van "waar bent u mee bezig?"
- <i>Zienswijze verkeersbesluit</i>	Er is door de gemeente Amersfoort zienswijze ingediend in het verkeersbesluit en reactie gegeven waarin stond dat de gemeente hier niet op zat te wachten.
<b>Politiek Oogpunt</b>	
- <i>Bestuurlijke beslissing</i>	De implementatie is een bestuurlijk beslissing geweest, niet zozeer gericht op effectiviteit, kostengericht en de effecten, maar puur vanuit een onderbuik gevoel van waar harder gereden kan worden vanuit de norm zal harder gereden worden.
<b>Negatieve gevolgen</b>	
- <i>Meer geluidsoverlast</i>	In bepaalde gebieden rondom Amersfoort was al sprake van geluidsoverlast en na de implementatie van 130 kilometer per uur heeft deze overlast zich alleen maar vergroot.
- <i>Grotere impact verkeersongevallen</i>	Wanneer er een verkeersongeval plaatsvindt zal deze met een groter impact plaatsvinden aangezien de snelheid hoger ligt en de snelheidsverschillen groter zijn.
- <i>Meer verwarring</i>	Veel bestuurders hebben geen idee wat de maximumsnelheid is van bepaalde trajecten, is dit 100 kilometer per uur, 120 kilometer per uur of 130 kilometer per uur?
<b>Positieve gevolgen</b>	
- <i>Geluidsoverlast "ervaren"</i>	Er wordt door de bewoner van bepaalde wijken in Amersfoort geluidsoverlast ervaren. Dit wil niet zeggen dat er volgens de norm geluidsoverlast is. Aangezien de implementatie binnen het geluidsproductieplafond blijft.

- <i>Gevolgen blijven ondanks communicatie</i>	De gevolgen van de implementatie zullen er altijd zijn. Betere communicatie tussen verschillende overheidslagen heeft volgens de gemeente Amersfoort geen effect.
- <i>Er moet een grens getrokken worden</i>	Een norm is een norm en er moet een grens getrokken worden waarbinnen beslissingen genomen kunnen worden..
- <i>Verkeer hoort bij de stad</i>	Er zal altijd verkeer de stad in en de stad uit lopen, dat er hoort er nu eenmaal bij. Het houdt de economie op gang en het hoort bij de maatschappij.
- <i>Zo snel mogelijk richting Rijkswegen</i>	Steden zijn erbij gebaat dat het verkeer zich op het onderliggende wegennet bevindt zo snel mogelijk afgewikkeld wordt naar het bovenliggende wegennet om kilometers te gaan maken.
- <i>Geen echte nulmeting</i>	Geluid is moeilijk te meten, omdat het toch ook redelijk subjectief is. Tevens fluctueert het aantal auto's dat zich Rijkswegen bevindt heel snel wat zorgt voor een moeilijk vast te stellen nulpunt.
- <i>Gemeenten hadden het kunnen weten</i>	Iedere bestuurder had de onderhandelingen van het kabinet kunnen volgen en de uitkomsten van het Regeerakkoord kunnen lezen en impact daarvan op hun eigen gemeente kunnen betrekken. 130 kilometer per uur was destijds al een onderwerp waar de VVD zich duidelijk mee profileerde en kenbaar maakt. De gemeenten hadden de implementatie dus duidelijk kunnen zien aankomen.
- <i>Harmonisatie 120 kilometer per uur</i>	Eén van de argumenten van de overheid voor de implementatie van de 130 kilometer per uur is harmonisatie van de snelheden. Maar waarom kan dit niet bij een snelheid van 120 kilometer per uur?

\* De uitgeschreven transcripten zijn op te vragen bij de auteur via het onderstaande e-mail adres: [j.w.joustra@student.rug.nl](mailto:j.w.joustra@student.rug.nl)

	Interview 1	Interview 2	Interview 3	Interview 4	Interview 5	Interview 6	Interview 7	Totaal
<b>Evidence-based:</b>								
- <i>Top-down</i>								4x
- <i>Centraal ingevoerd</i>								3x
- <i>Zienswijze</i>								3x
- <i>Mededeling</i>								3x
- <i>Onverwacht</i>								4x
- <i>Past binnen norm</i>								4x
<b>Interaction-based:</b>								
- <i>Motie</i>								4x
- <i>Verkiezingen</i>								2x
- <i>Media-aandacht</i>								3x
- <i>Gesjoemel cijfers</i>								5x
- <i>Norm</i>								7x
- <i>Interne communicatie</i>								3x
- <i>Richting inwoners</i>								4x
- <i>VVD-idee</i>								3x
- <i>Derde partij</i>								4x
- <i>Europese richtlijnen</i>								3x
<b>Negatieve gevolgen:</b>								
- <i>Grotere snelheidsverschillen</i>								5x
- <i>Grotere verkeerschaos</i>								5x
- <i>Geluidsoverlast</i>								4x
- <i>Luchtverontreiniging</i>								5x
- <i>Verkeersveiligheid lager</i>								4x
- <i>Klimaatneutraal</i>								3x
- <i>Bereikbaarheid</i>								4x

Tabel 6 Een overzicht van de meest voorkomende codewoorden

## 7.2 Tabel met daarin de benaderde respondenten

H. Kuipers	Groenlinks (Provinciale Staten Drenthe, Assen)	9 november 2016	Traject A28
H. Vlieg	Wethouder Verkeer & Vervoer (Assen)	17 november 2016	Traject A28
B. van Wee	Hoogleraar Transport (Delft)	18 november 2016	Gevolgen implementatie
B. Hoekstra	Adviesbureau Tauw (Deventer)	23 november 2016	Rapport + luchtverontreiniging
G. Cornelissen	Adviseur Mobiliteit & Bereikbaarheid (Nijmegen)	30 november 2016	Traject A73
M. Pooter	Adviseur Mobiliteit & Milieu (Breda)	7 december 2016	Traject A27
P. Richter	Teamleider Verkeer & Vervoer (Amersfoort)	7 december 2016	Traject A1

**Tabel 7 Een overzicht van de benaderde respondenten voor de interviews**

### 7.3 Interviewguide

De invoering van het snelheidsbeleid met betrekking tot de verhoging van 120 kilometer per uur naar 130 kilometer per uur heeft voor veel discussie gezorgd. Niet alleen zou het leiden tot meer verkeersongevallen ook ontstaan er veel spanning op verschillende overheidsniveaus. De centrale invoering door het kabinet in 2012 heeft de implementatie voor lagere bestuurlijke lagen veel complexer gemaakt aangezien het snelheidsbeleid veel raakvlakken heeft met sectoren zoals milieuverontreiniging en geluidsoverlast. Tevens stellen betrokken partijen bij de snelheidsverhogende maatregel verschillende prioriteiten afhankelijk van de ruimtelijke kenmerken van een bepaald gebied. Daarom stel ik de hoofdvraag:

“Hoe effectief is de implementatie van de snelheidsverhogende maatregel verlopen (bezien vanuit een multi-level governance perspectief) ”?

Dit interview zal zich richten op het implementatieproces van het snelheidsbeleid en de gevolgen ervan. Ik probeer erachter te komen op welke wijze de verschillende overheden en belanghebbenden bij het snelheidsbeleid betrokken zijn en op welke manier er invloed uitgeoefend werd op het snelheidsbeleid?

Dit zal ik doen door middel van twee beleidsperspectieven, namelijk interaction-based en evidence-based beleid. Interaction-based beleid benadrukt de communicatie tussen de verschillende overheidslagen en is heel erg bottom-up gericht en evidence-based benadrukt de top-down benadering waarbij beleidsdoelstellingen worden gemaakt door beleidsmakers.

Dit interview zal ongeveer 30 tot 40 minuten van uw tijd in beslag nemen. Tevens zou ik graag toestemming willen vragen op dit interview op te nemen.

(korte introductie)

- Wat is u functie binnen de [overheidslaag/betrokken partij] ?
- Op welke manier bent u betrokken geweest bij de implementatie van het snelheidsverhogende beleid?
  
- Wat is in eerste instantie de reden geweest om de snelheidsverhoging in te voeren op [traject] ?
  
- Hoe dacht de [overheidslaag/betrokken partij] in eerste instantie over de implementatie van de snelheidsverhoging?
  - o Waarom werd er zo gereageerd?
  
- Had de [overheidslaag/betrokken partij] invloed in het implementatieproces van de snelheidsverhoging?
  - o Zo ja, op welke manier?
  
- Wat vindt de [overheidslaag/betrokken partij] van de top-down invoering van het snelheidsbeleid door het kabinet in de 2012?

- Welke factoren zorgden voor discussie tijdens de invoering van het snelheidsbeleid?
  - o Waarom zorgden deze factoren voor discussie?
- Wat waren de positieve punten in het implementatieproces van het snelheidsbeleid?
  - o Wat maakten deze punten positief?
- Wat waren de gevolgen van de snelheidsverhogende maatregel voor de (overheidslaag)?
- Was er voor de invoering van de snelheidsverhogende maatregel bekend wat de gevolgen zouden zijn voor de omgeving van [het traject]?
- Hoe ging de [overheidslaag/betrokken partij] om met de gevolgen van de snelheidsverhogende maatregel?
- Wat was het standpunt van de [overheidslaag/betrokken partij] in de discussie rondom de gevolgen van de implementatie?
- Welke ingrepen werden er gedaan om de discussie op te lossen?
- Wat waren de positieve gevolgen van de snelheidsverhogende maatregel voor het omgeving van [het traject]?
- Wanneer u terug kijkt op het implementatieproces van het snelheidsverhogende beleid, is er destijds veel communicatie geweest tussen de verschillende overheidslagen en betrokken partijen?
  - o Zo ja waarom wel?/ Zo nee, waarom niet?
- Vind u communicatie tussen de verschillende overheidslagen belangrijk voor het implementatieproces van het snelheidsverhogende beleid?
  - o Waarom wel?/ Waarom niet?

Dit was het interview, bedankt voor u tijd! Heeft u verder nog iets toe te voegen aan dit interview?

## 7.4 Interviewguide

[Datum]

Geachte Mevrouw/Meneer [Naam],

Mijn naam is Jacco Joustra en studeer Technische Planologie aan de Rijksuniversiteit van Groningen.

Momenteel ben ik bezig met de afronding van mijn bachelor in de vorm van een bachelor project. In mijn bachelor project doe ik onderzoek naar de implementatie van het snelheidsverhoging op snelwegen van 120 kilometer per uur naar 130 kilometer per uur (2012). Doordat er veel discussie is geweest over de manier waarop het nieuwe snelheidsbeleid destijds is ingevoerd en de gevolgen hiervan op verschillende bestuurlijke schaalniveaus kijk ik in mijn onderzoek naar het implementatieproces van het snelheidsbeleid. De top-down invoering van het snelheidsbeleid door het kabinet heeft vele gevolgen gehad voor lagere schaalniveaus in de vorm van extra geluidsoverlast, meer uitstoot van CO2 enz.

Daarom stel ik in mijn onderzoek ook de hoofdvraag: "Hoe effectief is het implementatieproces van de snelheidsverhogende maatregel (130 kilometer per uur) verlopen?"

De effectiviteit zal bepaald worden aan de hand van vier gekozen trajecten die in de periode 2012- 2016 te maken hebben gehad met de implementatie van het nieuwe snelheidsbeleid. Door middel van het afleggen van interviews met verschillende bestuurlijke schaalniveaus (de gemeente, het I&M en andere betrokken partijen) voor elk van de trajecten zal een groot deel van mijn data verkregen worden. De data uit de verschillende trajecten zal vervolgens met elkaar vergeleken worden op basis van onder andere de standpunten binnen het implementatieproces van het bestuurlijke schaalniveau. Tevens zal er gekeken worden naar de prioriteiten van de verschillende schaalniveaus met betrekking tot de gevolgen van de implementatie.

**Eén van deze trajecten die relevant is voor mijn onderzoek is (toevoegen)**

Graag zou ik nog een keer telefonisch contact met u op willen nemen op om het één en ander toe te lichten. Ik hoop dan ook op een spoedige reactie!

Met vriendelijke groet,

Jacco Joustra





