

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

586

Vragen van de leden **Madlener** en **Helder** (beiden PVV) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie over *het bericht dat de snelheidscamera's op de A2 goed zijn voor 48 miljoen euro aan boeteopbrengsten* (ingezonden 20 augustus 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 november 2015)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Deze camera's zijn goed voor 48 miljoen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Waarom behandelt u de automobilisten op de A2 als melkkoe? Kunt u aangeven hoeveel relatief kleine snelheidsovertredingen het betreft?

Antwoord 2

Automobilisten op de A2 worden niet behandeld als melkkoe. Zoals aangegeven in mijn brief van 1 juli 2015² is het doel van trajectcontroles het naleven van de geldende snelheidslimiet.

Van de opgelegde boetes, op grond van de trajectcontrole op de A2, ging het in 2014 in circa 33,5% van de overtredingen om een overschrijding van de maximumsnelheid met maximaal 5 km/h (dit betekent een gemeten snelheid tussen de 108 en 109 km/h bij een limiet van 100 km/h). In circa 36%³ van de gevallen ging het om een overschrijding van de maximumsnelheid tussen de 5 km/h en 10 km/h (gemeten snelheid tot 114 km/h bij een limiet van 100 km/h). In 30,5% ging het om een overschrijding van de maximumsnelheid van 10 km/h en meer.

Vraag 3

Kunt u aantonen dat deze snelheidscontroles noodzakelijk zijn voor de verkeersveiligheid?

¹ Volkskrant, 19 augustus 2015

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2778.

³ De percentages zijn gebaseerd op de instroomgegevens van het CJIB van zowel de feiten uit de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften als de OM afdoening.

Antwoord 3

Zoals aangegeven in mijn brief van 1 juli jl.⁴ zorgen trajectcontroles ervoor dat de geldende maximumsnelheid wordt nageleefd.

Het effect van trajectcontroles op de rijsnelheden kan geïllustreerd worden aan de hand van een analyse van Rijkswaterstaat van de invoering van de trajectcontrole op de A2: de gemiddelde rijsnelheid daalde na invoering van de trajectcontrole richting Utrecht in juni 2012 met 8 km/h, ook namen de snelheidsverschillen tussen voertuigen aanzienlijk af. Zoals is benoemd in het onderzoek van de SWOV en de TU-Delft⁵ heeft een afname van de snelheid evenals een reductie van snelheidsverschillen, een positief effect op de verkeersveiligheid.

Vraag 4

Bent u bereid om de snelheid op het gehele traject te verhogen tot 130 km/u, zodat het duidelijker wordt voor automobilisten hoe hard zij daar mogen rijden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

In mijn brief van 9 september 2013 heb ik aangegeven dat ik verwacht dat op termijn, met uitzondering van trajecten waar de veiligheid een verhoging belemmert, op een groot deel van de A2 de maximumsnelheid naar 130 km/h kan worden verhoogd. Het tempo waarin dat mogelijk is wordt bepaald door de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en de geluidproductie. Bij de behandeling van mijn begroting heb ik aangegeven dat ik wacht op een besluit van de rechtbank Midden-Nederland, inzake de verhoging van de snelheid op het deel Maarssen- Vinkeveen, voordat ik een besluit neem over verdere harmonisering van de snelheid op de A2 tussen Amsterdam en Utrecht. Ik informeer uw Kamer hier dit jaar nog over.

⁴ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2778.

⁵ http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Snelheid.pdf