

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG  
T 070-456 00 00  
F 070-456 11 11

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2020/176729

**Uw kenmerk**  
2020Z14531

Datum 21 september 2020  
Onderwerp Beantwoording Kamervragen van het lid Van Esch (PvdD)  
over het handhaven van de aangepaste maximumsnelheid op  
snelwegen

Geachte voorzitter,

In antwoord op uw brief van 6 augustus 2020 zenden wij u hierbij, mede namens de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de antwoorden op de schriftelijke vragen van het lid Van Esch (PvdD) over het handhaven van de aangepaste maximumsnelheid op snelwegen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Ferd Grapperhaus,  
Minister van Justitie en Veiligheid

2020Z14531

(ingezonden 6 augustus 2020)

Vragen van het lid Van Esch (PvdD) over het handhaven van de aangepaste maximumsnelheid op snelwegen

Vraag 1

Kunt u aangeven in welke mate de maximumsnelheid op de snelweg overdag in het afgelopen halfjaar werd nageleefd?

Vraag 2

Is er gedurende het afgelopen half jaar iets veranderend in de mate waarin de maximumsnelheid wordt nageleefd?

Vraag 3

Klopt het dat de snelheidslimiet op de snelweg overdag steeds vaker overschreden wordt? Zo ja, in welke mate? Zo nee, waaruit blijkt dat?

Antwoord 1,2,3

Uit de cijfers van het Centraal Justitiële Incassobureau blijkt dat er geen grote afwijking zit tussen het aantal uitgeschreven Wahv-/strafbeschikkingen voor het overschrijden van de maximumsnelheid op de snelweg in de periode 16 maart t/m 16 augustus in 2020 ten opzichte van dezelfde periode in 2019. Hieruit zou geconcludeerd kunnen worden dat er geen sprake is van een toename van het aantal snelheidsovertredingen door de wijziging van de maximumsnelheid. De kanttekening die hierbij gemaakt dient te worden is dat de verlaging van de maximumsnelheid samenvalt met een verandering van de verkeersintensiteiten als gevolg van de COVID-19 maatregelen. Hierdoor kan niet met zekerheid worden gesteld in welke mate de maximumsnelheid op de snelweg wordt nageleefd en/of er sprake is van een verandering in de mate van naleving ten opzichte dezelfde periode in 2019, voorafgaand aan de stikstofmaatregel. Uit gegevens van de politie voortkomend uit de radarcontroles op bepaalde locaties, blijkt dat het gemiddelde overtredingspercentage op 5,6% lag. Dit is vergelijkbaar met dezelfde periode vorig jaar. Dit zegt echter alleen iets over de naleving op de specifieke locaties waar de controles hebben plaatsgevonden en niet over de algehele naleving van de maximumsnelheid op alle Nederlandse snelwegen.

Naast de ontwikkeling van het aantal Wahv-beschikken en strafbeschikkingen zijn ook andere bronnen van belang om de naleving van de maximumsnelheid op de snelwegen te duiden. Het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) kijkt jaarlijks in de Monitor Verkeersveiligheid in algemene zin naar de ontwikkeling in de verkeersveiligheid en de onderliggende ontwikkelingen, zoals overtredingen en snelheidsgedrag. De Monitor Verkeersveiligheid 2020 zal tegen het einde van het jaar gepubliceerd worden.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het voor de verkeersveiligheid, de leefomgeving en het inboeken van de 'stikstofwinst' uit de snelheidsmaatregel van belang is dat de maximumsnelheid goed nageleefd wordt? Hoe zorgt u voor maximale naleving van de regels?

**Antwoord 4**

Voor het behalen van het beoogde effect van deze stikstofmaatregel is het feitelijke snelheidsgedrag van weggebruikers bepalend. Naleving wordt naast handhaving verder bevorderd door een combinatie van bebording en informatievoorziening, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van actuele snelheidslimieten aan fabrikanten van navigatiesystemen. Overigens zijn, zoals ook aangegeven in de beantwoording van vraag 9, andere factoren dan het aantal overschrijdingen maatgevend voor het bepalen van de stikstofemissie.

**Vraag 5**

Zijn er het afgelopen jaar veranderingen doorgevoerd in de controles of het beleid omtrent controles op de maximumsnelheid op snelwegen? Zo ja, welke?

**Vraag 6**

Kunt u zich herinneren dat de politie in november 2019 aangaf niet extra te gaan controleren op de maximumsnelheid, omdat ze daar de middelen niet voor had?<sup>1</sup> Hebt u bij de politie navraag gedaan of extra controles en extra middelen noodzakelijk of gewenst waren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaf de politie toen aan?

**Vraag 7**

Kunt u zich herinneren dat u in november 2019 aangaf nog terug te komen op de invulling van mogelijke extra handhaving?<sup>2</sup> Bent u daarop teruggekomen? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?

**Vraag 8**

Bent u bereid extra te gaan handhaven op de maximumsnelheid van 100 km/u? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 5, 6, 7 en 8**

Zoals is aangegeven in het Algemeen Overleg Handhaving in het verkeer van 5 maart 2020 wordt met de bestaande inzet van de politie en digitale handhavingsmiddelen gehandhaafd op de maximumsnelheid op snelwegen. Dit is ook de uitkomst van het gesprek waarnaar werd verwezen in het plenair debat Stikstof van 14 november 2019.

Waar nodig zijn de bestaande trajectcontroles aangepast naar de nieuwe maximumsnelheid. Er was geen aanleiding om te vermoeden dat de nieuwe maximumsnelheid dusdanig vaker overschreden zou worden dan de oude maximumsnelheid en dat extra inzet van de politie op voorhand noodzakelijk zou zijn.

Daarbij handhaaft de politie informatie-gestuurd, waarbij controles worden gehouden daar waar dat volgens de analyses de verkeersveiligheid het meeste dient.

---

<sup>1</sup> NOS, 14 november 2019, <https://nos.nl/artikel/2310462-politie-niet-van-plan-100-km-u-extra-te-controleren-wel-meer-boetes-mogelijk.html>

<sup>2</sup> Ibid.

**Vraag 9**

Klopt het dat de berekende stikstofreductie minder groot is dan aangenomen wanneer de maximumsnelheid wel verlaagd is, maar de nieuwe limiet veel vaker overschreden wordt?

**Antwoord 9**

Bij de berekeningen van de effecten van de snelheidsverlaging is het RIVM uitgegaan van wettelijk voorgeschreven emissiefactoren die zijn opgesteld door TNO. De emissiefactoren zijn afgeleid van emissiemetingen onder praktijkomstandigheden bij de snelheden en rittedynamiek die horen bij een weg met deze snelheidslimiet. Er is bij het bepalen van het effect van een snelheidsverlaging van 130 naar 100 km/uur dus niet uitgegaan van het verschil in emissies bij rijden met constante of gemiddelde snelheden van 130 en 100 km/uur, maar van representatief te achten rijgedrag horend bij een weg met de betreffende snelheidslimiet. Van de berekende depositiereductie van de snelheidsverlaging is 70% beschikbaar gesteld als depositieruimte in het stikstofregistratiesysteem, 30% komt ten goede aan de natuur.

**Vraag 10**

Wordt de daadwerkelijke of de verwachte stikstofreductie van de snelheidsverlaging ingeboekt in het stikstofregistratiesysteem?

**Antwoord 10**

In het stikstofregistratiesysteem wordt, zoals in antwoord op vorige vraag aangegeven is, op basis van berekeningen gebaseerd op verwachte verkeersvolumes en -gedrag, stikstofreductie ingeboekt.

**Vraag 11.**

In het geval dat de daadwerkelijke stikstofreductie lager is dan verwacht, welke implicaties heeft dat dan voor (de juridische houdbaarheid van) uw bouwplannen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport?

**Antwoord 11**

Dat is niet aan de orde, zie het antwoord op vraag 9 en 10.