

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

### 1515

Vragen van het lid **Van Tongeren** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het besluit van de Minister om de snelheidsverhogingen op de A10 en A13 terug te draaien* (ingezonden 26 februari 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 maart 2014)

#### Vraag 1

Bent u van mening dat de volksgezondheid en verkeersveiligheid zwaarder wegen dan de wens om hard te mogen rijden op snelwegen? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 1

Mijn beleid voor de maximumsnelheid op het hoofdwegennet gaat uit van het principe «sneller waar het kan, langzamer waar het moet.» Door dit principe te hanteren houd ik rekening met de verkeersveiligheid en de milieunormen waarmee de volksgezondheid gediend is.

#### Vraag 2

Heeft uw beslissing om de maximumsnelheden op de A13 en de A10 te verlagen<sup>1</sup> consequenties voor de andere wegen waar de snelheidslimiet omhoog is gegaan? Zo ja, bent u van plan om de verhogingen ook daar terug te draaien? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2

Mijn beslissing voor de A13 en A10 heeft geen consequenties voor andere wegen waar de snelheid is verhoogd. Zoals ik in mijn brief van 25 februari jl. heb aangegeven doet de specifieke omstandigheid waarbij woonbebouwing dicht op de snelweg staat, zoals op de A10 en A13 het geval is, zich ook voor langs de A2 in Maastricht en langs de A28 bij Zeist. Echter, in Maastricht betreft het een tijdelijke situatie waarbij de snelheid pas verhoogd wordt nadat de tunnel gereed is. De situatie bij Zeist betreft een verdiepte wegligging welke deels overkapt wordt door een scherm.

<sup>1</sup> <http://www.ad.nl/ad/nl/1012/Nederland/article/detail/3603117/2014/02/25/Weer-80-rijden-op-A10-en-A13.dhtml>

### Vraag 3

Deelt u de mening dat het niet zover moet komen dat de maximumsnelheden leiden tot nieuwe rechtszaken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u van plan de verhoogde maximumsnelheden daarom overal terug te draaien?

### Antwoord 3

Ik maak een zorgvuldige afweging van de verschillende belangen voor ik een besluit neem. De Wegenverkeerswet 1994 schrijft voor dat een wijziging van de maximumsnelheid wordt ingevoerd door het nemen van een verkeersbesluit. Tegen verkeersbesluiten kan door belanghebbenden eerst bezwaar, en vervolgens beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld. Ik onderschrijf het belang van rechtsbescherming van belanghebbenden tegen verkeersbesluiten. Hoewel het mijn voorkeur heeft om besluiten niet tot rechtszaken te laten leiden ben ik van mening dat het terugdraaien van de verhoging van de maximumsnelheid niet aan de orde is.

### Vraag 4

Deelt u de mening dat eenduidige verkeersregels ten goede komen aan de verkeersveiligheid en het aanpassen van de maximumsnelheden daar niet aan bijdraagt? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid de verhoogde snelheden overal terug te draaien naar de oude situatie?

### Antwoord 4

Eenduidige verkeersregels komen de naleving van de regels ten goede en is daarmee van invloed op de verkeersveiligheid. Wel is mijn snelhedenbeleid gericht op het zoveel mogelijk harmoniseren van de snelheid uit oogpunt van overzichtelijkheid voor de automobilist.

### Vraag 5

Bent u bereid om Rijkswaterstaat opdracht te geven om herberekeningen uit te laten voeren voor de luchtkwaliteit bij snelwegen waar de maximumsnelheden zijn verhoogd, zoals ook is gebeurd voor de luchtkwaliteit bij de A13 en de A10? Zo ja, wanneer kan de Kamer de resultaten van een dergelijke herberekening verwachten? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 5

In het kader van de NSL-monitoring worden jaarlijks berekeningen uitgevoerd om te bezien of langs het hoofdwegennet voldaan wordt aan de geldende en toekomstige normen. Deze berekeningen worden elk najaar aan de Kamer ter beschikking gesteld. Vergelijkbare specifieke situaties, zoals bij de A13 Overschie en de A10 West doen zich verder langs het hoofdwegennet niet voor. Dit rechtvaardigt dan ook niet een specifieke herbeoordeling op andere locaties buiten de jaarlijkse NSL-monitoring om.

### Vraag 6

Deelt u de mening dat u niet alleen moet anticiperen op de luchtkwaliteitsnorm voor 2015, maar ook op de Europese streefwaarden aangaande luchtkwaliteit voor 2020? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat u zich daarvoor inzetten en welke consequenties heeft dat streven voor de maximumsnelheden op de Nederlandse wegen?

### Antwoord 6

Voor  $PM_{2,5}$  (de fijne fractie van  $PM_{10}$ ) is in de huidige EU-richtlijn voor de luchtkwaliteit een streefwaarde vastgelegd, zonder dat deze specifieke beleidsmatige consequenties met zich meebrengt. Deze EU-richtlijn zal in de lopende herziening van het EU-luchtbeleid niet worden gewijzigd. Naar verwachting is dat voor 2020 ook niet aan de orde. Er is daarom op dit moment geen aanleiding om te anticiperen op een aanscherping van de  $PM_{2,5}$  grenswaarde.