

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

2221

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Ministers van Veiligheid en Justitie van Infrastructuur en Milieu over *het bericht forse toename boetes voor kleine snelheidsovertredingen* (ingezonden 25 april 2017).

Antwoord van Minister **Blok** (Veiligheid en Justitie) mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 29 juni 2017). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 1912

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Het regent kleine verkeersboetes: 69.000 bonnen voor 1 km te hard rijden»¹ en het bericht «Flitser A29 ligt zwaar onder vuur»?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Hoe verklaart u de stijging van het aantal boetes voor kleine snelheidsovertredingen (tot 5 km) met ruim dertig procent?

Welk deel is toe te schrijven aan de vernieuwing van de flitspalen en welk deel aan de uitbreiding van het aantal trajectcontroles? Kunt u een overzicht geven van het aantal boetes voor kleine snelheidsovertredingen, uitgesplitst naar de verschillende type wegen voor de periode 2014–2016? In hoeverre was er op deze wegen, waar het aantal trajectcontroles is uitgebreid, sprake van een verslechtering van de verkeersveiligheid?

Antwoord 2 en 3

Er zijn veel verschillende factoren die invloed hebben op het aantal verkeers-overtredingen dat wordt begaan. Factoren die bijvoorbeeld van invloed zijn, zijn de weersomstandigheden, technologische ontwikkelingen, de weginrichting, de mate van handhaving, waar en waarop wordt gecontroleerd, de toegestane maximumsnelheid op de wegen, de mate waarin bestuurders worden afgeleid, de intrinsieke motivatie van weggebruikers etc. Het is hierdoor niet precies te zeggen waardoor de stijging van het aantal boetes

¹ <http://www.ad.nl/binnenland/het-regent-kleine-verkeersboetes-69-000-bonnen-voor-1-km-te-hard-rijden~a280b7fa/>

² <http://www.ad.nl/hoeksche-waard/flitser-a29-ligt-zwaar-onder-vuur~add7979b/>

voor kleine snelheidsovertredingen wordt veroorzaakt. Het is mogelijk dat een deel van de stijging komt door de vervanging van de digitale palen en trajectcontroles en een deel door de uitbreiding van het aantal trajecten waar 130 km/u mag worden gereden. Op deze trajecten wordt geen ondergrens voor boetes gehanteerd zoals wordt toegelicht in antwoord 6. In onderstaande tabel treft u een overzicht aan van de boetes die zijn opgelegd voor kleine snelheidsovertredingen op de verschillende wegen. Binnen en buiten de bebouwde kom gaat het om het aantal boetes voor overtreding van de maximumsnelheid met 4 km/u en op de snelwegen van 1 t/m 4 km/u. Zie het antwoord op vraag 6 voor een nadere uitleg over deze categorisering.

	2014	2015	2016
Binnen bebouwde kom 4 km/u te hard	569.873	638.616	774.731
Buiten bebouwde kom 4 km/u te hard	248.312	248.883	331.101
Snelwegen			
1 t/m 4 km/u te hard	486.245	485.285	713.604

Vraag 4

Deelt u de mening, geuit door de Nederlandse Politiebond, dat het aantal boetes voor kleine snelheidsovertredingen absurd hoog ligt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Het aantal boetes voor kleine snelheidsovertredingen is relatief gezien inderdaad hoog. Naar schatting wordt een derde van alle dodelijke verkeersongevallen (mede) veroorzaakt door te snel rijden. Een kleine snelheidsovertreding lijkt onschuldig, maar kan ernstige gevolgen hebben. Daarom acht ik het van belang dat er ook op de kleine snelheidsovertredingen wordt gehandhaafd. Zie verder antwoord op vraag 6.

Vraag 5

Wat vindt u van de reactie van het openbaar ministerie (OM) op de kritiek van de Nederlandse Politiebond, mede in verband met de ondertekening door het OM van het manifest «Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit», waarin gepleit wordt om de verkeershandhaving weer «terug op niveau» te brengen inclusief het aantal staandhoudingen? Wat is het aantal staandhoudingen in de periode 1 januari-1 april 2017 en hoe verhoudt zich dit met voorgaande jaren?

Antwoord 5

Staanhoudingen van verkeersovertreders leveren een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid. Veel verkeersovertredingen kunnen alleen door middel van een staandhouding worden geconstateerd. Ik deel dan ook de mening dat het van belang is dat het aantal staandhoudingen omhoog gaat. De korpsleiding heeft naar aanleiding daarvan besloten om:

- verkeershandhaving als onderdeel van de reguliere handhavingstaak van de politie sterker neer te zetten; en
- gericht te sturen op meer zichtbare handhaving, onder andere door middel van staandhoudingen.

Het aantal staandhoudingen op basis van de Wet administratieve handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) bedraagt in de eerste maanden van 2017³:

	Januari	Februari	Maart	April	Totaal jan t/m april
Aantal staandhoudingen Wahv	36.742	35.440	38.292	34.466	144.940

In het eerste tertiaal van 2016 bedroeg het aantal staandhoudingen binnen de Wahv 112.798 en in 2015 131.137.

³ De aantallen betreffen de staandhoudingen door de politie en de overige opsporingsdiensten.

Vraag 6

Klopt de bewering dat op de 130 km-wegen de snelheidsmarge het kleinst is, dus dat je op deze wegen de grootste kans hebt bekeurd te worden als je enkele kilometers te hard rijdt? Zo ja, waarom zijn flitspalen langs 130 km-wegen scherper afgesteld en wat is de wettelijke grondslag hiervan? Zo nee, hoe verklaart u dan de substantiële stijging van het aantal boetes op 130 km-wegen van 12.000 in 2014 naar 69.000 in 2016?

Antwoord 6

Het is niet zo dat er gelijk een boete wordt opgelegd als een bestuurder iets te hard rijdt. Bij snelheidscontroles wordt er op de gemeten snelheid een meetcorrectie toegepast. Die meetcorrectie bedraagt 3 kilometer voor gemeten snelheden onder de 100 km/u en 3% voor gemeten snelheden boven de 100 km/u. Daarnaast wordt pas een boete opgelegd bij een gecorrigeerde snelheidsoverschrijding van 4 km/u (de ondergrens).⁴ Bij het verhogen van de maximumsnelheid op snelwegen naar 130 km/u heeft de Kamer in 2011 gepleit voor kleinere marges op wegen waar de snelheidslimiet 130 km/u is. Daarom hebben de ministers van Veiligheid en Justitie en Infrastructuur en Milieu in de brief van 11 mei 2011⁵ toegezegd dat de ondergrens van 4 km/u bij 130 km/u wegen met ingang van 1 januari 2012 zal worden afgeschaft. Dat betekent dat als er na correctie sprake is van een geconstateerde snelheid van 131 km/u (men heeft dan 136 km/u gereden) een boete wordt opgelegd. Het niet toepassen van een ondergrens bij snelheidsoverschrijdingen op wegen waarop een maximumsnelheid geldt van 130 km/u leidt ertoe dat er voor snelheidsovertredingen op deze wegen eerder een boete volgt dan bij snelheidsoverschrijdingen op andere wegen. Daarnaast is in 2016 het aantal wegen waar de snelheidslimiet is verhoogd naar (permanent) 130 km/u substantieel gestegen. De snelheidsovertredingen op wegen waarop een maximumsnelheid geldt van 130 km/u worden over het algemeen vastgesteld met behulp van trajectcontrolesystemen of mobiele radarcontroles, en niet zoals in de vraag staat vermeld met behulp van flitspalen. Het beleid om de ondergrens van 4 km/u niet toe te passen op wegen met een maximumsnelheid van 130 km/u geldt al sinds 1 januari 2012. Dit kan dan ook niet de verklaring zijn van de toename van het aantal boetes op 130 km/u wegen. Voor mogelijke verklaringen van de stijging verwijs ik naar het antwoord op vraag 2 en 3.

Vraag 7 en 8

Hoe beoordeelt u de uitspraak van de Nederlandse Politiebond dat de toename van het aantal boetes voor kleine snelheidsovertredingen het gezag en de geloofwaardigheid van de politie schaadt?

Bent u het met de Nederlandse Politiebond eens dat het veel belangrijker is om huftergedrag aan te pakken dan meer kleine bekeuringen uit te delen door nieuwe flitspalen en meer trajectcontroles? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7 en 8

Zoals aangegeven in het antwoord onder vraag 4 kunnen ook de gevolgen van kleine snelheidsovertredingen ernstig zijn en mogen de gevolgen daarvan niet worden onderschat. Daarnaast is er bij snelheidscontroles sprake van normhandhaving. Regels zijn er om nageleefd te worden. Ook een kleine snelheidsoverschrijding is een snelheidsoverschrijding en juist door het verruimen van grenzen boet de overheid aan geloofwaardigheid in door soepel om te gaan met de zelf ingestelde regels. Ik acht het dan ook van belang dat er ook op kleine snelheidsovertredingen wordt gehandhaafd. Voor een effectieve verkeershandhaving moet de gepercipieerde pakkans zo hoog mogelijk zijn. De pakkans wordt bepaald door de inzet van de politie en de verschillende handhavingsmiddelen, zoals flitspalen en trajectcontrolesystemen. Handhaving door middel van digitale handhavingsmiddelen is zeer

⁴ Dat betekent bijvoorbeeld dat bij een gemeten snelheid van 108 km/u op een weg waar de toegestane maximumsnelheid 100 km/u is, de meetcorrectie van 3% wordt toegepast, wat neerkomt op 4 km/u. De gecorrigeerde snelheid is daarom 104 km/u. Er volgt een boete voor overschrijding van de maximumsnelheid met 4 km/u. Was de gemeten snelheid 107 km/u geweest, dan was de gecorrigeerde snelheid 103 km/u. De snelheidsoverschrijding ligt in dit geval beneden de ondergrens van 4 km/u en daarom volgt geen boete.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 275

efficiënt. Er worden veel weggebruikers gecontroleerd en er is geen tot nauwelijks inzet van de politie voor nodig. Hierdoor blijft er bij de politie meer capaciteit over om (ook) op de overige feiten te richten. Wanneer kan de Kamer het toegezegde onderzoek naar een progressief boetstelsel ontvangen en welke varianten worden hierin onderzocht?

Antwoord 9

Ik heb het onderzoek op 20 juni jl. naar uw Kamer gestuurd⁶. Zoals in de brief is aangegeven zijn er twee richtingen onderzocht. De eerste richting is dat er ook bij recidive van overtredingen die onder de Wahv vallen een hogere boete opgelegd wordt. De tweede is dat meer verkeersfeiten via het strafrecht worden afgedaan.

Vraag 10

Klopt de stelling in het Algemeen Dagblad dat de flitser op de A29 niet voldoet aan politievoorschriften? Zo ja, wat vindt u dan van het feit dat er alsnog flitscontroles plaatsvinden?

Antwoord 10

Er wordt gesteld dat de flitsapparatuur op een plek staat waar de snelweg een flauwe bocht maakt en dat dat niet zou mogen. De politie geeft aan dat deze bewering onjuist is. De kromming is dusdanig dat dit wel is toegestaan. In overleg met RWS vinden dit jaar op wegen met een hoog risico, waaronder de A29, intensieve snelheidscontroles plaats om het aantal overtredingen terug te brengen en daarmee de veiligheid op de wegen te verhogen.

Vraag 11

In hoeverre is er sprake van een toename van het aantal ongevallen op de A29 en tegelijkertijd sprake van een afname na de forse toename van de flitscontrole door de politie? Herkent u zich in de kritiek dat deze flitscontroles juist ongelukken in de hand werken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Het overtredingspercentage op de A29 is gedaald van 15% op 1 maart 2017 naar 5% op 26 april 2017. Deze daling geeft aan dat de snelheidsverschillen op dit gedeelte van de A29 kleiner zijn geworden waardoor de kans op ongevallen afneemt. Dit bevordert de doorstroming en komt de veiligheid ten goede. Gelet op bovenstaande herken ik mij niet in de kritiek dat controles met mobiele radarsets ongelukken in de hand werken.

⁶ Er is nog geen kamerstuknummer, zie https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2017Z08621&did=2017D18087