

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

## 3030

Vragen van de leden **Kooiman** en **Bashir** (beiden SP) aan de ministers van Veiligheid en Justitie en Infrastructuur en Milieu over *de recordopbrengst aan boetes en onduidelijkheid rond 130 km/u-wegen* (ingezonden 2 augustus 2013).

Antwoord van minister **Opstelten** (Veiligheid en Justitie), mede namens de minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 26 augustus 2013).

Vraag 1

Herinnert u zich de vragen van het lid Kooiman (SP) van 13 juni 2013 m.b.t. de recordopbrengst aan boetes nog?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

bent u van mening dat er alleen geconstateerd kan worden of er verwarring is over 130 km/u wanneer er gekeken wordt naar de snelheidsovertredingen op 100 of 120 km/u-wegen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 2

Nee, op basis van het aantal snelheidsovertredingen op welke weg dan ook valt lastig te constateren dat een mogelijke onduidelijkheid over de maximumsnelheid daar de oorzaak van is. Als er sprake zou zijn van onduidelijkheid kan dat zowel leiden tot een lagere snelheid en minder overtredingen, als tot een hogere snelheid en meer overtredingen.

Vraag 3

Wat is de reden dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu een voorlichtingscampagne is gestart na verwarring over de maximumsnelheid op de A2, terwijl u nu aangeeft dat de maximumsnelheid rond 130 km/u-wegen niet voor onduidelijkheid zou hebben gezorgd?

Antwoord 3

De borden op de A2 zijn duidelijk over de maximumsnelheid die ter plekke geldt. De invoering van 130 km/u op dit traject (tussen Amsterdam en Utrecht vice versa) is aangekondigd met een persbericht en heeft veel publiciteit

<sup>1</sup> Antwoorden op vragen van het lid Kooiman (SP) aan de minister van Veiligheid en Justitie over de recordopbrengst aan boetes (Aanhangsel Handelingen II, 2012–2013, nr. 2900)

gehad. Om de weggebruiker extra te informeren, zijn na de invoering flyers beschikbaar gesteld. Deze aanpak is ook toegepast bij de nieuwe trajecten die eind juni zijn overgegaan op 130 km/u.

#### Vraag 4

Kunt u toelichten op welke wegvakken op de autosnelwegen er de meeste bekeuringen worden uitgeschreven voor snelheidsovertredingen? Kunt u een analyse hiervan naar de Kamer sturen?

#### Antwoord 4

Het CJIB heeft mij meegedeeld dat het in zijn registratiesysteem geen onderscheid maakt naar wegvakken. Ik beschik daardoor niet over dergelijke gegevens.

#### Vraag 5

Bent u bereid om een onderzoek onder weggebruikers in te stellen naar de eventuele onduidelijkheid over de borden die de maximumsnelheid aangeven op de autosnelwegen? Zo ja, op welke termijn kunnen we dit verwachten? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

In de komende publieksrapportage van Rijkswaterstaat zal aandacht worden besteed aan ervaringen en waardering van weggebruikers naar aanleiding van de invoering van de landelijke snelheidsverhoging. In het periodieke onderzoek hiervoor zijn ook vragen meegenomen ten aanzien van de bebording. Ik verwacht dat deze rapportage in september 2013 verschijnt.

#### Vraag 6 en 7

Bent u van mening dat het duidelijker zou zijn voor de automobilist wanneer de maximumsnelheid wordt aangegeven middels de matrixborden en/of kantelwalsborden in plaats van door onderborden? Kunt u uw antwoord toelichten?

Waarom is er tot op heden niet voor gekozen om de matrixborden te gebruiken om de maximumsnelheid aan te geven op plekken waar deze toch al aanwezig zijn?

#### Antwoord 6 en 7

Tijdens de proef met 130 km/u op de A6 (Almere – Joure) heeft RWS onderzoek gedaan naar het begrip van de weggebruiker voor de onderborden met het tijdsvenster 19 – 6 uur. Uit dit onderzoek is gebleken dat weggebruikers de aanduiding van de variabele limiet met een onderbord goed begrijpen. Rijkswaterstaat volgt de lijn dat min of meer vaste maximumsnelheden steeds door vaste borden worden aangegeven. Matrixborden zijn er in eerste instantie voor bedoeld om bijzondere situaties aan te geven (files, werk in uitvoering of dynamische snelheden).

Bovendien zijn op lang niet alle wegen die zijn voorzien van verkeerssignalering (en waar een variabele limiet geldt), de signaalgevers technisch geschikt voor het aanduiden van de maximumsnelheid. Het uitrusten van alle wegen met geschikte signaalgevers vind ik gelet op de uitkomsten van de proef op de A6 niet nodig. Tevens wordt de investering, die op miljoenen euro's wordt geschat, niet kosteneffectief geacht. Bij spitsstroken zijn kantelwalsborden geplaatst, zodat de snelheid in elke situatie duidelijk is.

#### Vraag 8

Bent u bekend met diverse onderzoeken uit het buitenland die aantonen dat verhoging van boetes niet of nauwelijks effect heeft op de verkeersveiligheid, en dat met name het aanspreken van mensen op het gedrag het meest effectief is? Hoe verhouden deze uitkomsten zich tot uw conclusie dat er toch een opvoedend effect uitgaat van automatische boetes?<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Mathijssen (1994, Nederland), Mäkinen et al. (2003, Finland), Moffat en Poynton (2007, Wales), Elvik en Christensen (2007, Noorwegen)

#### Antwoord 8

In mijn brief aan de Eerste Kamer der Staten-Generaal van 9 oktober 2012<sup>3</sup> heb ik aangegeven dat uit onderzoek van het WODC<sup>4</sup> blijkt dat de pakkans in combinatie met boetes van een bepaalde hoogte van invloed is op de naleving van verkeersregels. Daarbij heb ik ook toegelicht dat het WODC is gebleken dat boeteverhogingen leiden tot een afname van snelheidsovertredingen. Ik verwijs korthedshalve naar deze brief. Het WODC beschrijft in het onderzoek ook de resultaten van literatuurstudie waarin onder andere werk van de in de vraag aangehaalde onderzoekers is betrokken.

---

<sup>3</sup> Kamerstukken I, vergaderjaar 2012–2013, 29 398, D

<sup>4</sup> <http://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/2007a-oorzaken-van-tegenvallende-opbrengsten-uit-boetes-en-transacties-agv-verkeersovertredingen.aspx>