

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

1809

Vragen van de leden **Koerhuis** en **Michon-Derkzen** (beiden VVD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid over *het bericht «Gebiedsverboden en mobiele flitspalen: zo wil Haagse VVD verkeersaso's aanpakken»* (ingezonden 28 januari 2022).

Antwoord van Minister **Yeşilgöz-Zegerius** (Justitie en Veiligheid), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 21 februari 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Gebiedsverboden en mobiele flitspalen: zo wil Haagse VVD verkeersaso's aanpakken»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u het eens met de stelling dat handhaving van verkeersregels ook in de bebouwde kom belangrijk is om naleving ervan af te dwingen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Handhaving en daarmee het creëren van een subjectieve en objectieve pakkans is inderdaad van belang voor de naleving. Daarnaast spelen echter ook andere factoren een belangrijke rol in het bevorderen van naleving van de verkeersregels, zoals de inrichting van de weg.

Vraag 3

Gelet op het feit dat in de Staat van de verkeersveiligheid 2021 (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) R-2021-21 en SWOV R-2021-21A) valt te lezen dat ruim zes op de tien verkeersdoden in 2020 om het leven kwam op gemeentelijke wegen en uit hetzelfde onderzoek blijkt dat slechts 57% van het verkeer op gemeentelijke wegen zich aan de snelheid houdt en de naleving op provinciale wegen nog slechter is; wat is de relatie

¹ Omroep West, 26 januari 2022, Gebiedsverboden en mobiele flitspalen: zo wil Haagse VVD verkeersaso's aanpakken (https://www.omroepwest.nl/nieuws/4518534/gebiedsverboden-en-mobiele-flitspalen-zo-wil-haagse-vvd-verkeersasos-aanpakken?fbclid=IwAR0LBGqD7kq_XO3Ai9D1UkCZ-z6OCSCU6x2MJJdi5ZG2bKMLAzX2aPLW18I).

tussen de lage naleving van de maximumsnelheid op gemeentelijke wegen en het hoge aandeel verkeersslachtoffers?

Antwoord 3

Een directe relatie tussen de naleving van de maximumsnelheid op gemeentelijke wegen en het aandeel verkeersslachtoffers is moeilijk te geven. Dat komt omdat de exacte relatie tussen ongevallen en snelheid op een specifieke weg afhankelijk is van veel factoren, waaronder infrastructurele kenmerken, verkeersintensiteit en verkeerssamenstelling.

Zoals de SWOV aangeeft, geldt in algemene zin dat wanneer de gemiddelde snelheid op een weg stijgt er een grotere kans op ongevallen is, met bovendien een grotere kans op een ernstige afloop².

Verder zijn vanuit de meeste wegen in Nederland gemeentelijke wegen, waardoor ook verwacht kan worden dat een groot aandeel van de verkeersslachtoffers op deze wegen zal vallen. Het aandeel gemeentelijke rijbanen (dus uitgezonderd fiets- en voetpaden) in het Nationaal WegenBestand (NWB) in 2020 bedraagt 86%^{3, 4}. Dit betreft zowel wegen binnen als buiten de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 15 km/u tot 100 km/u.

Vraag 4

Onderschrijft u nog altijd de stelling die uw voorganger in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 schreef, namelijk dat handhaving ook een preventieve werking heeft, omdat een hogere subjectieve pakkans ertoe zal leiden dat bestuurders minder snel overtredingen zullen begaan? Zo ja, welke inzet komt daaruit voort op risicovolle gemeentelijke wegen?

Antwoord 4

Zoals ook in het antwoord op vraag 2 aangegeven onderschrijf ik dat. De inzet van de politie op verkeershandhaving wordt lokaal in de driehoek (burgemeester, politie en OM) bepaald. Daarbij wordt gekeken naar waar de grootste risico's zich voordoen.

Vraag 5

Hoeveel flitspalen staan er op dit moment langs het gemeentelijke wegennet? Hoeveel boetes zijn hiermee opgelegd de afgelopen jaren? Kunt u inzicht geven in de ernst van de geconstateerde overtredingen?

Antwoord 5

Er staan 435 flitspalen langs wegen waar de gemeente wegbeheerder is (van de in totaal 642 flitspalen langs Nederlandse wegen). Naast handhaving met flitspalen vindt op deze wegen ook handhaving door de politie plaats, zowel door het basisteam als het team verkeer. Hieronder vindt u een overzicht van het aantal oplegde boetes met deze flitspalen in de afgelopen 5 jaar. Met flitspalen kan gehandhaafd worden op snelheidsovertredingen en roodlichtnegatie.

Zoals u kunt zien gaat het in vanuit de meeste gevallen om kleine snelheidsovertredingen (tot 10 km/ u).

Jaar	t/m 10 km/ u te hard	11-20 km/ u te hard	21-30 km/u te hard	Meer dan 30 km/ u te hard	Rood- licht- negatie
2017	2.051.527	332.510	37.729	10.555	197.264
2018	2.052.284	339.105	39.362	10.704	196.727
2019	1.741.797	282.491	32.520	8.844	175.533
2020	1.395.696	218.564	26.253	2.472	134.630
2021	1.439.382	218.564	24.855	3.826	141.191

Cijfers over het aantal oplegde boetes per flitspaal worden ook opgenomen in de tertiaal- en jaarberichten verkeer⁵ die door mijn ministerie in samenwer-

² Snelheid en snelheidsmanagement | SWOV

³ Lengte van wegen (cbs.nl)

⁴ StatLine – Lengte van wegen; wegkenmerken, regio (cbs.nl)

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-justitie-en-veiligheid/nieuws/2021/02/10/bijna-78-miljoen-geconstateerde-verkeersovertredingen-in-2020>

king met het OM en het CJIB worden uitgebracht. Om snel over uitgebreide informatie met betrekking tot het aantal opgelegde verkeersboetes te kunnen beschikken, verwijs ik u graag naar deze berichten en naar de website van het CJIB. Het opleveren van cijfers buiten deze berichten om is veelal tijdrovend werk, waardoor dit mogelijk ook niet altijd binnen de beantwoordingstermijn van Kamervragen zal lukken.

Vraag 6

Kunt u toelichten op basis waarvan het Openbaar Ministerie (OM) besluit om flitspalen in te zetten in gemeenten?

Antwoord 6

Een flitspaal wordt alleen geplaatst op locaties waar deze de verkeersveiligheid kan vergroten. Het Openbaar Ministerie bepaalt, in samenspraak met de politie en in afstemming met wegbeheerders, waar de flitspalen geplaatst worden. Wegbeheerders, zoals de gemeente, kunnen bij de politie en/of het OM een verzoek indienen voor de plaatsing van een flitspaal. Van belang is dat in de aanvraag een analyse van de verkeersveiligheid van de locatie is opgenomen. In deze analyse moet conform het Beleidskader flitspalen een aantal zaken worden uitgewerkt, zoals het overtredingsgedrag, de risico's, de maatregelen die de wegbeheerder al genomen heeft, de resultaten van eventuele controles van de politie, een ongevalanalyse en een analyse van de inrichting van de weg. Bij dat laatste onderdeel moet worden bekeken of de inrichting past bij de geldende maximum snelheid of dat deze eerst moet worden aangepast om de naleving van de maximum snelheid te bevorderen. Handhaving is het sluitstuk van het beleid.

Vraag 7

Gelet op het feit dat uit de cijfers van SWOV volgt dat de risico's per afgelegde kilometer voor verkeersdeelnemers op het gemeentelijk wegennet significant groter zijn dan op snelwegen, hoe weegt u dit hogere risico mee in de inzet van handhaving door politie en OM?

Antwoord 7

De inzet op verkeershandhaving wordt lokaal in de driehoek bepaald en niet door mij als Minister. De driehoek kijkt daarbij naar waar de grootste risico's zich voordoen.

Vraag 8

Bent u bereid in te gaan op verzoeken zoals uit Den Haag en indien nodig te bezien of het aantal flitspalen langs gemeentelijke wegen hiervoor kan worden uitgebreid? Zo nee, waarom niet en hoe verhoudt dit zich tot uw opmerkingen over het belang van handhaving uit het SPV2030?

Antwoord 8

Zoals ook in het antwoord op vraag 6 aangegeven is het aan het OM om, met advies van de politie, op verzoek van de wegbeheerder te bepalen waar de flitspalen geplaatst worden. Flitspalen worden alleen geplaatst op verkeersonveilige locaties waar 24/7 snelheidshandhaving nodig is. Om gemeenten hierbij te ondersteunen heeft het OM de procedure hiervoor toegelicht in het Beleidskader flitspalen.

Vraag 9

Welke extra inzet pleegt u de komende jaren op notoire verkeersovertreders, gelet op het feit dat u in het SPV schreef: «Overtreding van de verkeersregels verhoogt de kans op een ongeval. Dit geldt zeker voor notoire verkeersovertreders. Een groep verkeersdeelnemers blijft (bewust) overtredingen begaan.»?

Antwoord 9

De afgelopen jaren zijn al verschillende maatregelen getroffen om ernstige verkeersovertredingen zoveel mogelijk te voorkomen dan wel op te sporen en te bestraffen. Zo is op 1 januari 2020 de wet Aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten in werking getreden, waarmee onder andere de strafmaxima voor een aantal overtredingen zijn verhoogd.

Beoogd is dat dit ook voor notoire verkeersovertreders een afschrikwekkend effect heeft.

Ook wordt er ingezet op het verhogen van de pakkans door de inzet van digitale handhavingsmiddelen. In 2020 en 2021 zijn er in totaal 20 trajectcontrolesystemen geplaatst op N-wegen. Daarnaast is het OM, na succesvolle pilots, bezig met de uitrol van verplaatsbare flitspalen en camera's die handheld telefoongebruik kunnen detecteren. Binnen de politie is inmiddels in elke eenheid een zogenaamde monocam in gebruik waarmee op handheld telefoongebruik gehandhaafd kan worden. Dergelijke innovatieve handhavingsmiddelen dragen ook bij aan de subjectieve pakkans: de camera's kunnen immers overal hangen en je kunt daardoor ook worden gepakt als er geen (zichtbare) politie op de weg is. Dit moet ook leiden tot minder overtredingen.

Verder wordt op dit moment verkend hoe de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG), uitgevoerd door het CBR, effectiever kan worden ingezet. Tot slot wordt onderzocht of nieuwe technologische ontwikkelingen effectief ingezet kunnen worden om deze groep aan te pakken. Op dit moment worden de juridische en privacy aspecten hiervan in kaart gebracht. De Kamer wordt in het eerste kwartaal van 2022 verder hierover geïnformeerd.