

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

1100

Vragen van de leden **Den Boer** en **Schonis** (beiden D66) aan de Ministers van Justitie en Veiligheid en van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Veel meer ongevallen, veel minder politie op snelweg»* (ingezonden 16 oktober 2019).

Antwoord van Minister Grapperhaus (Justitie en Veiligheid) en van Minister van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 december 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 651.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Veel meer ongevallen, veel minder politie op snelweg»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de conclusie van het rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek voor Verkeersveiligheid (SWOV) dat het wegvallen van politietoezicht de mogelijk belangrijkste oorzaak is van de verslechterde verkeersveiligheid in ons land? Zo nee, welke oorzaken herkent u dan?

Antwoord 2

Het onderzoek van SWOV «Verkeershandhaving op Nederlandse autosnelwegen» is gericht op de verkeershandhaving. Er is geen onderzoek gedaan naar andere mogelijke oorzaken van de toename van het aantal ongevallen op snelwegen in de afgelopen jaren. Zoals ook in het rapport aangegeven, zijn er meerdere factoren die een rol kunnen spelen. Verder schetst het rapport geen beeld van de totale inzet op verkeershandhaving op snelwegen in de afgelopen jaren. De focus ligt op de inzet van de Landelijke Eenheid en niet op de inzet van de regionale eenheden die de afgelopen jaren meer handhaven op snelwegen. Het totaal aantal verkeersboetes door staande houdingen op snelwegen is sinds 2012 redelijk stabiel.

¹ NRC, 13 oktober 2019, <https://www.nrc.nl/nieuws/2019/10/13/veel-meer-ongevallen-veel-minder-politie-op-snelweg-a3976627>

Vraag 3

Vindt u het onacceptabel dat de verkeersveiligheid achteruit gaat?

Antwoord 3

Ja. Het is de inzet van het kabinet om de verkeersveiligheid te laten toenemen. Daartoe is vorig jaar het Strategisch Plan Verkeersveiligheid opgesteld waarin onder meer aandacht wordt gevraagd voor een integrale aanpak op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving.

Vraag 4

Hoe verklaart u de stijging aan aantal kop-staartbotsingen en eenzijdige bermongevallen?

Antwoord 4

In het rapport «Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2017» (R-2019–8) dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat uw Kamer op 5 augustus 2019 heeft aangeboden,² worden kop-staartbotsingen en eenzijdige bermongevallen genoemd als belangrijke ongevalstypen met dodelijke afloop. Uit dat rapport van de SWOV blijkt dat verkeersongevallen ontstaan door een variëteit aan mogelijke oorzaken. Zo wordt gewezen op de weginrichting, inclusief berm, die weinig ruimte biedt voor menselijke fouten, spelen voertuigdefecten een rol en zijn oorzaken als onoplettendheid en/of bewust risicogedrag van de weggebruiker een oorzaak.

Vraag 5 en 6

Welke consequenties verbindt u aan de stijgende verkeersongevallen en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) waarin een ambitie is opgenomen om het aantal verkeersslachtoffers naar nul terug te brengen? Bent u bereid om de conclusies en resultaten van het SWOV-rapport te verwerken en te vertalen in het SPV? Zo ja, op welke termijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5 en 6

Vanwege het stijgend aantal verkeersslachtoffers is eind vorig jaar met het SPV ingezet op een nieuw gezamenlijk verkeersveiligheidsbeleid met overheden, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Deze aanpak is risicogestuurd; weten welke verkeersveiligheidsrisico's er zijn en op basis daarvan maatregelen treffen. Iedere partner pakt dit op vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid. Onze ambitie is daarbij duidelijk: nul verkeersslachtoffers in 2050, want elk slachtoffer is er één te veel.

Een analyse van de SWOV van de dodelijke ongevallen op rijkswegen uit 2017 geeft ons inzicht in de risico's op ernstige verkeersongevallen. Op basis daarvan kunnen maatregelen worden genomen. Hierbij kan gedacht worden aan het programma «Meer Veilig» van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat inzet op het veiliger inrichten van bermen. Verder worden filegevoelige locaties voorzien van verkeerssignalering en kan aan de hand van verkeersveiligheidsanalyses worden bepaald waar de inzet van de politie het meest effectief is.

Vraag 7

Bent u bekend met het bericht «Effectievere radarcontroles en surveillance maken snelweg veiliger»?³

Antwoord 7

Ja.

Vraag 8

Was u voor de verschijning van dit bericht op de hoogte van de negatieve wederkerige relatie tussen verkeerscontroles en de veiligheid op de snelwegen?

² Kamerstuk 29 398, nr. 740.

³ Politie en Wetenschap, <https://www.politeenwetenschap.nl/persberichten/verkeershandhaving/>

Antwoord 8

Ja. Verkeershandhaving is, na een veilige inrichting van de infrastructuur en educatie, een belangrijk instrument dat de overheid ter beschikking staat ter verhoging van de verkeersveiligheid.

Vraag 9 en 10

Kunt u toelichten hoe de situatie zich heeft kunnen ontwikkelen dat het overgrote deel van de selectie van radarsnelheidslocaties gekozen blijkt te zijn op grond van algemene criminaliteitsopsporing in plaats van verkeershandhaving?

Kunt u aantonen welke positieve resultaten met betrekking tot opsporingsdoeleinden de onevenwichtige selectie van radarsnelheidslocaties heeft opgeleverd? Bent u tevreden met de resultaten en de gemaakte afweging om opsporingsdoeleinden de overhand te geven op verkeersveiligheidsdoeleinden?

Antwoord 9 en 10

De combinatie van radarsnelheidscontroles op autosnelwegen met de opsporing van criminaliteit leidt tot een efficiëntere inzet van politiepersoneel. Wij hebben uw Kamer al eerder geïnformeerd over het feit dat handhaving plaatsvindt op plaatsen en tijdstippen waar het effect van het optreden optimaal is.⁴ De keuze van de locaties wordt altijd bepaald door de relevantie voor de verkeersveiligheid.

Vraag 11

Hoe staat u tegenover het in gebruik nemen en doorontwikkelen van het door de stuurgroep gecreëerde data-instrument, de Analysetool Handhaving, om radarsnelheidslocaties gerichter te selecteren? Welke partijen bent u van plan hierbij te betrekken?

Antwoord 11

Wij staan positief tegenover het initiatief van Rijkswaterstaat, het Openbaar Ministerie en de politie om de Analysetool Handhaving in gebruik te nemen en door te ontwikkelen. Dit instrument draagt eraan bij dat de locaties voor radarcontroles op basis van de risico's beter kunnen worden gekozen.

Vraag 12 en 13

Bent u bekend met het fenomeen van stoorzenders, zoals voorinformatie via apps als Flitsmeister, die de subjectieve pakkans, en hiermee de verkeersveiligheid, negatief beïnvloeden?

Kunt u toelichten wat uw standpunt ten aanzien van dergelijke stoorzenders is? Ziet u dit als een goede of slechte ontwikkeling en ziet u voor het kabinet dan ook een rol om het gebruik van dergelijke apps overeenkomstig met deze kwalificatie te promoten of te beteugelen? Waarom wel? Waarom niet?

Antwoord 12 en 13

Weggebruikers moeten zich aan de maximumsnelheid houden, ongeacht of er verkeerscontroles plaatsvinden of niet.

Systemen die weggebruikers informeren over politie- en radarcontroles zijn mij bekend. De systemen dragen bij aan de bekendheid van de handhavingsinzet van de politie. Dit is een van de aanbevelingen uit het rapport van de SWOV. Het is algemeen bekend dat dergelijke applicaties niet voor alle controles waarschuwen waarmee enige onvoorspelbaarheid van politiecontroles behouden blijft. Bovendien kan informatie over de handhavingsinzet van de politie juist ook bijdragen aan de subjectieve pakkans.

Vraag 14

Hoe staat u tegenover de aanbeveling om een apart beleidsplan op te stellen voor verkeershandhaving op autosnelwegen? Indien positief, bent u bereid om per aanbeveling aan te geven hoe u gehoor geeft aan de conclusies uit dit onderzoeksrapport?

⁴ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ah-tk-20142015-2067.html>

Antwoord 14

De driehoek voor het hoofdwegennet, zijnde het parket CVOM, Rijkswaterstaat en de politie komen regelmatig bijeen en maken afspraken over de verkeershandhaving op de autosnelwegen. Deze afspraken worden jaarlijks vastgelegd in een operationeel plan. Een aanvullend beleidsplan voor de verkeershandhaving is dan ook niet nodig.

Het rapport «Verkeershandhaving op de Nederlandse autosnelwegen» en de conclusies worden in dit gremium besproken. Hiermee wordt voldaan aan de toezegging van de Minister van IenW tijdens de begrotingsbehandeling IenW. Bij de beantwoording van vraag 11 wordt ook al positief ingegaan op een van de conclusies, de doorontwikkeling van de Analysetool Handhaving.

Vraag 15

Bent u van mening dat handhaving ook extra dient te worden toegespitst op het dragen van verkeers gordels? Hoe kwalificeert u in het licht van de onderzoeksresultaten de uitspraak van de Minister van Economische Zaken en Klimaat dat hij zelf af en toe «een beetje stout is» en kiest zijn verkeersgordel niet te gebruiken?⁵ Welk beeld geeft de Minister-President af door de Minister van Economische Zaken en Klimaat hierin bij te vallen?

Antwoord 15

Het dragen van een gordel is en blijft van cruciaal belang bij het waarborgen van de verkeersveiligheid en het voorkomen van (ernstige) ongevallen. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft VVN en de ANWB hierop geattendeerd conform haar toezegging in de eerdergenoemde brief van 5 augustus jl. Daarnaast heeft zij de collega-bewindslieden Wiebes en Rutte gewezen op het belang van het dragen van de gordel en hun voorbeeldfunctie in dezen. De bewindslieden hebben hierop aangegeven een symbolisch geldbedrag over te maken aan VVN en voortaan de gordel te dragen.

Vraag 16

Hoe bent u van plan de tekortschietende samenwerking van het Team Elektronisch Verkeerstoezicht (EVT) en de landelijke eenheid van de politie samen met de verkeerspolitie te verbeteren?

Antwoord 16

De chefs verkeerspolitie van de regionale eenheden en landelijke eenheid komen regelmatig in overleg samen om ontwikkelingen, best practices en handhavingsconcepten te bespreken. Een voorbeeld is de ontwikkeling van de digitale handhaving en nieuwe methoden van handhaving aangaande afleiding op autosnelwegen en onderliggend wegennet. Er gaat daarnaast extra aandacht uit naar de doorontwikkeling van het gebruik van de Analysetool Handhaving.

Vraag 17

Ziet u heil in het intensiveren van trajectcontroles om de positieve effecten van snelheidscontroles over een langere afstanden te continueren? Zo ja, hoe bent u van plan dit aan te pakken?

Antwoord 17

In het Landelijk Actieplan bij het SPV heeft een van de actiepunten betrekking op trajectcontroles. Het OM heeft samen met de politie en de wegbeheerders in kaart gebracht of er in Nederland locaties op N-wegen zijn die op grond van de verkeersveiligheid in aanmerking komen voor het plaatsen van een trajectcontrolesysteem. Het gaat hierbij met name om de provinciale wegen, omdat op deze wegen per gereden kilometer gezien veel verkeersslachtoffers vallen en handhaving met trajectcontrolesystemen een effectieve en efficiënte manier is om de naleving van de geldende snelheidslimiet op deze wegen te bevorderen. Er zijn 20 locaties geïnventariseerd. Het is de verwachting dat een deel van deze systemen dit jaar aan gaat en de overige systemen in 2020.

⁵ NOS, 27 september, <https://nos.nl/artikel/2303550-boze-reacties-na-gordeluitspraak-wiebes-daar-ben-ik-een-beetje-stout-in.html>