

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

### 1644

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Justitie en Veiligheid over *meer trajectcontroles* (ingezonden 13 december 2019).

Antwoord van Minister **Grapperhaus** (Justitie en Veiligheid) (ontvangen 5 februari 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 1390.

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Meer trajectcontroles op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Kunt u aangeven hoeveel ongelukken er op het bewuste traject het afgelopen jaar hebben plaatsgevonden?

#### Antwoord 2

Nee, de definitieve ongevallencijfers over het jaar 2019 komen eind 2020 beschikbaar. De politie heeft op basis van voorlopige cijfers aangegeven dat er tot 15 december 2019, 156 ongevallen op de A2 op het gedeelte Amsterdam-Utrecht zijn geregistreerd.

#### Vraag 3

Wilt u daarbij onderscheid maken tussen ongevallen die werden veroorzaakt door een te hoge snelheid en andersoortige ongevallen (files, appen etc)?

#### Antwoord 3

De toedracht van ongevallen is niet altijd bekend. Ik kan uw Kamer daarom geen overzicht toesturen waarin een onderscheid is gemaakt in de oorzaak van de ongevallen.

Wel zijn gegevens beschikbaar over de gereden snelheid van het verkeer op dit traject. Hieruit blijkt dat op de wegdelen (secties) waar niet werd gecontroleerd, de toegestane snelheid drie keer vaker werd overschreden dan

<sup>1</sup> NOS, 11 december 2019, <https://nos.nl/artikel/2314296-meer-trajectcontroles-op-a2-tussen-amsterdam-en-utrecht.html>

op de secties waar wel controle was. Door nu ook op de tussenliggende secties te handhaven wordt tegengegaan dat binnen het gehele traject tussen hm 39,8 en 55,2 ongewenste snelheidsverschillen ontstaan door optrekken en afremmen.

Zoals ook de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) aangeeft, geldt in zijn algemeenheid dat, bij gelijkblijvende omstandigheden, een hogere gemiddelde snelheid gepaard gaat met een hoger risico op (een ernstig afloop van) ongevallen. Ook snelheidsverschillen tussen voertuigen spelen een rol; daarbij hebben voertuigen met een hogere snelheid dan gemiddeld op die weg een verhoogd ongevalsrisico; voertuigen die langzamer rijden hebben geen hoger of lager risico.<sup>2</sup>

Vraag 4

Wilt u overtuigend aantonen hoe dit aantal ongevallen het instellen van deze extra trajectcontroles rechtvaardigt?

Antwoord 4

Zoals hierboven aangegeven draagt het naleven van de maximumsnelheid en het beperken van snelheidsverschillen bij aan de verkeersveiligheid. Ter hoogte van de op- en afritten op de A2 waar geen trajectcontrole was, werd de maximumsnelheid minder goed nageleefd. Veel automobilisten verhogen daar hun snelheid, om bij de start van de volgende sectie weer af te remmen. Deze overschrijdingen van de maximumsnelheid op de tussenliggende stukken en de daarmee samenhangende snelheidsverschillen, vormen een risico voor de verkeersveiligheid. Daarom is gekeken of op de twee weggedelen tussen de secties ook op snelheid gecontroleerd kan worden. Deze twee aanvullende secties maken onderdeel uit van dezelfde trajectcontrole. Per trajectcontrole (of dit nu één sectie betreft of meerdere) wordt maar één boete opgelegd bij te hard rijden. Die boete wordt opgelegd voor de hoogst gemeten snelheid.

Vraag 5

Deelt u de conclusie uit het bericht dat deze nieuwe controles gebaseerd zijn op de redenering dat mensen harder gaan rijden wanneer een trajectcontrole ophoudt? Deelt u de mening dat, aangezien elke trajectcontrole ergens ophoudt omdat het immers een controle op een traject betreft, volgens deze redenering alle snelwegen van een trajectcontrole kunnen worden voorzien?

Antwoord 5

Het doel van trajectcontrolesystemen is het handhaven van de geldende snelheidslimiet. Een belangrijk criterium bij de plaatsing van trajectcontroles is de (te verwachten) mate waarin de snelheidslimiet wordt overschreden. Dit verschilt per weg. Het is daarom ook niet nodig om op alle snelwegen trajectcontrolesystemen te plaatsen. Trajectcontroles zorgen voor een verlaging van zowel de gemiddeld gereden snelheid als de spreiding van snelheden en dragen daarmee bij aan de verkeersveiligheid. Ik verwijs naar het antwoord op vraag 3.

Vraag 6

Deelt u de opvatting dat als je trajectcontroles op elkaar laat aansluiten, er geen sprake meer is van een trajectcontrole, maar van een allesomvattende overheidscontrole? Deelt u de opvatting dat het geen pas geeft als een overheid zijn burgers zo diep wantrouwt?

Antwoord 6

Nee, ik deel deze opvatting niet. Het blijft één trajectcontrole. De controle vindt alleen plaats over een langer traject (in dit geval over 15,4 km). Zoals ik ook in het antwoord op vraag 4 heb aangegeven is hiervoor gekozen omdat de overschrijdingen van de maximumsnelheid op de tussenliggende stukken en de daarmee samenhangende snelheidsverschillen tussen voertuigen een risico vormen voor de verkeersveiligheid. Er is geen sprake van wantrouwen richting de burgers. De situatie op de weg laat wel zien dat de bestuurders zich beter aan de snelheidslimiet houden bij trajectcontroles dan daarbuiten.

<sup>2</sup> <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/snelheid-en-snelheidsmanagement>.

#### Vraag 7

Deelt u de opvatting dat deze trajectcontroles geen snars met verkeersveiligheid te maken hebben, maar alles met ordinaire geldklopperij?

#### Antwoord 7

Nee, deze mening deel ik niet. Het doel van het plaatsen van trajectcontroles is ervoor te zorgen dat de geldende snelheidslimiet wordt nageleefd. Zoals ook de SWOV aangeeft, geldt in zijn algemeenheid dat, bij gelijkblijvende omstandigheden, een snelheidsverlaging gepaard gaat met een lager risico op (een ernstig afloop van) ongevallen. De analyses van gereden snelheden laten zien dat door instellen van trajectcontroles op het betreffende traject de gemiddelde snelheid en het aantal overtredingen van de snelheidslimiet duidelijk daalt.

#### Vraag 8

Deelt u de opvatting dat niet het openbaar ministerie maar uiteindelijk de Tweede Kamer zou moeten besluiten tot het instellen van dit soort controles die de burgers over de jaren heen miljarden uit de zak kloppen?

#### Antwoord 8

Nee, deze mening deel ik niet. Het gaat hier overigens niet om een nieuw trajectcontrolesysteem, maar om het verbinden van niet-aansluitende secties in een reeds bestaand trajectcontrolesysteem. Per trajectcontrole (of dit nu één sectie betreft of meerdere) wordt één boete opgelegd bij te hard rijden. Die boete wordt opgelegd voor de hoogst gemeten snelheid. Het bepalen van de locaties van de trajectcontroles op het hoofdwegenet gebeurt in samenspraak tussen het OM, de politie en Rijkswaterstaat. Dit gebeurt uiterst zorgvuldig. Het OM, de politie en wegbeheerder hebben het beste zicht op de locaties waar de maximumsnelheid veel wordt overschreden en een trajectcontrole kan bijdragen aan het terugdringen hiervan. De trajectcontroles zijn er niet op gericht zo veel mogelijk geld op te leveren, maar moeten ervoor zorgen dat weggebruikers zich beter aan de maximumsnelheid houden. Weggebruikers worden duidelijk gewezen op de geldende maximumsnelheid en tevens op de aanwezigheid van de trajectcontrole en kunnen hierop hun rijgedrag aanpassen.

#### Vraag 9

Hoeveel van het afgepakte geld ontvangt uw Ministerie van Justitie en Veiligheid? Welke afspraken met het Ministerie van Financiën zijn gemaakt? En hoeveel zou dit bedragen in 2020?

#### Antwoord 9

Het Ministerie van Justitie en Veiligheid ontvangt de geraamde opbrengsten. Voor 2020 zijn de totale ontvangsten uit boetes en transacties begroot op € 855 mln.<sup>3</sup> Om het stelsel zo zuiver mogelijk in te richten, zijn de ontvangsten van de verkeersboetes sinds 2017 een generaal dossier op de begroting van mijn ministerie. Dit betekent dat hogere ontvangsten in de staatskas vloeien en lagere ontvangsten uit de staatskas worden gedekt.

#### Vraag 10

Wanneer zou deze aanvullende trajectcontrole op de A2 geplaatst moeten zijn?

#### Antwoord 10

De trajectcontroles op de twee tussenliggende secties zijn maandag 16 december 2019 in werking getreden. Weggebruikers zijn hierover via de pers en media geïnformeerd.

#### Vraag 11

Staan er nog meer nieuwe trajectcontroles in de planning? Zo ja waar, wanneer en waarom?

<sup>3</sup> Kamerstuk 35 300 VI, nr. 2

Antwoord 11

Op het hoofdwegennet zijn op dit moment geen nieuwe trajectcontroles gepland. Op het onderliggend wegennet worden momenteel 20 systemen uitgerold. Een overzicht van deze nieuwe trajectcontroles is te vinden op [https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving- verkeer/snelheid/trajectcontrole/](https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving-verkeer/snelheid/trajectcontrole/). Deze systemen worden in 2020 gefaseerd in werking gesteld en zijn op verzoek van de wegbeheerders (provincies) en in afstemming met de politie en het OM tot stand gekomen met het oog op de verkeersveiligheid.

Vraag 12

Wilt u een overzicht van de huidige trajectcontroles aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord 12

De huidige trajectcontroles zijn voor een ieder te raadplegen op [https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving- verkeer/snelheid/trajectcontrole/](https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving-verkeer/snelheid/trajectcontrole/).

Vraag 13

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 13

Ja.

Vraag 14

Wilt u deze voor het komend algemeen overleg «Verkeersveiligheid» van 18 december aanstaande beantwoorden?

Antwoord 14

De vragen zijn zo spoedig als mogelijk beantwoord.