

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

1617

Vragen van het lid **Veltman** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Justitie en Veiligheid over *bevoegdheden van gemeenten en provincies voor het verbeteren van verkeersveiligheid* (ingezonden 8 maart 2024).

Antwoord van Minister **Yeşilgöz-Zegerius** (Justitie en Veiligheid), mede namens de Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 26 april 2024). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 1373.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Vier grote steden willen eigen flitspalen: «Met campagnes redden we het niet»»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het slecht gaat met de verkeersveiligheid en dat er actie moet worden ondernomen om de verkeersveiligheid te verbeteren?

Antwoord 2

Het aantal verkeersdoden lag in 2023, met een aantal van 648, weliswaar lager dan het jaar ervoor, zo zagen we in cijfers van het CBS². Maar de meerjarige trend is negatief. Het aantal ernstig verkeersgewonden stijgt, zo blijkt uit de nieuwste «Staat van de Verkeersveiligheid» van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)³. De trend is verontrustend. Het onderstreept de noodzaak om keihard te blijven werken aan verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid is daarom topprioriteit. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, is het van belang dat de infrastructuur veilig is ingericht dat verkeersdeelnemers de regels kennen en zich veilig kunnen en willen

¹ RTL nieuws, 7 maart 2024, Vier grote steden willen eigen flitspalen: «Met campagnes redden we het niet». (<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5438773/flitspalen-rotterdam-den-haag-utrecht-amsterdam>)

² CBS, 2024. 684 verkeersdoden in 2023 | CBS

³ SWOV, 2023. De Staat van de Verkeersveiligheid 2023 (<https://swov.nl/nl/node/161258>)

gedragen en dat voertuigen veilig zijn. Ook moet effectief worden opgetreden tegen mensen die de verkeersregels overtreden.

Daarom werkt het Rijk er hard aan om het verkeer zo veilig mogelijk te maken. Er wordt ingezet op veilige infrastructuur, veilige voertuigen en veilig gedrag van verkeersdeelnemers. Bijvoorbeeld door gemeenten, provincies en waterschappen te helpen bij het veiliger maken van de wegen waarvoor zij verantwoordelijk zijn met de investeringsimpuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) van 500 miljoen euro. En door via de overheidscampagnes BOB en Mono mensen bewust te maken van hun eigen verantwoordelijkheid.

Wat betreft verkeershandhaving wordt ingezet op zowel het vergroten van de pakkans als het effectief en streng straffen van verkeersovertreders.⁴ Zo wordt er met het extra geld uit de Voorjaarsnota 2023 de komende jaren aan een aanzienlijke uitbreiding van het aantal geautomatiseerde handhavingsmiddelen gewerkt. Het gaat om een uitbreiding van het aantal vaste flitspalen van 642 naar 750, het aantal flexflitsers van 50 naar 125 en het aantal focusflitsers van 10 naar 50. Omdat de flexflitsers en focusflitsers routeren over 3 locaties neemt het aantal handhavingslocaties toe van 642 locaties naar 1275, dit is bijna een verdubbeling. Daarnaast zijn per 1 januari de bevoegdheden van de boa's op het gebied van verkeershandhaving uitgebreid met het handhaven op het negeren van rood licht door voetgangers en fietsers, het voeren van geen of onjuiste fietsverlichting en het handheld gebruik van een mobiele telefoon op de fiets. Voorts neemt het aantal staandhoudingen door de politie toe: 618.003 in 2023 ten opzichte van 517.273 in 2022.

Ook zijn er middelen vrijgemaakt voor het wetsvoorstel Verbetering aanpak rijden onder invloed om rijden onder invloed en andere ernstige verkeersovertredingen effectiever te bestraffen. Deze wet regelt dat voor alle verkeersfeiten waarvoor een ontzegging van de rijbevoegdheid kan worden opgelegd – dus niet alleen voor bestuurders die onder invloed hebben gereden – strengere en effectievere maatregelen en straffen kunnen worden opgelegd. Zo wordt bijvoorbeeld een rijontzegging direct van kracht, ook in afwachting van een eventueel hoger beroep. En wordt de mogelijkheid gecreëerd om aan een veroordeelde die een onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid schendt, vervangende hechtenis op te leggen.

Vraag 3

Steunt u de voorgestelde aanpak genoemd in het artikel om gemeenten en provincies meer bevoegdheden te geven om zo de verkeersveiligheid te verbeteren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke stappen gaat u zetten om deze bevoegdheden toe te delen?

Antwoord 3

Wij begrijpen de behoefte van de gemeenten om stevig in te zetten op de verkeersveiligheid. En dat doen we ook, zoals in het antwoord op vraag 2 beschreven. Daarnaast nodigen wij de betrokken partijen bij verkeershandhaving binnenkort uit om in gesprek te gaan over de zorgen en voorstellen zoals deze in de propositie met ons zijn gedeeld. Het doorvoeren van deze aanpak brengt grote en financieel kostbare wijzigingen met zich mee en ook kleven aan het overhevelen van bevoegdheden aan gemeenten, zoals voorgesteld in de propositie van de vier grote gemeenten, diverse juridische en praktische belemmeringen. De voorgestelde aanpak dient daarom eerst nader uitgewerkt en bestudeerd te worden, alvorens wel of geen steun kan worden uitgesproken.

Wel merken wij op dat gemeenten op dit moment al verschillende mogelijkheden hebben om de verkeersveiligheid te verbeteren. In de eerste plaats doordat zij wegbeheerder zijn van de gemeentelijke wegen. Het merendeel van het Nederlandse wegennet bestaat uit gemeentelijke wegen. Door aanpassingen aan de weginrichting kan de verkeersveiligheid veelal flink verbeterd worden. Dit is echter kostbaar en vergt veel tijd om uit te voeren. Daardoor is hier niet altijd voldoende geld en tijd voor beschikbaar. Het Rijk ondersteunt hier met de middelen uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid wel bij. Daarnaast kunnen gemeenten, namelijk de betrokken burgemeesters, aandacht vragen voor de inzet van politie op verkeershandhaving

⁴ Kamerstukken II 2023/24, 29 398, nr. 834

in de lokale driehoek. Daar vindt de prioritering voor de politie plaats. Tot slot kunnen gemeenten bij het Parket CVOM een aanvraag indienen voor de plaatsing van een flitspaal. Er zijn op dit moment nog palen beschikbaar.

Vraag 4 en 5

Op welke wijze kunnen gemeenten en provincies sturen op het plaatsen van flitspalen? Wijzigt dit als de financiering voor het plaatsen van de flitspalen voor rekening komt van provincies en gemeenten? Ziet u of de voorgestelde aanpak inderdaad kan leiden tot verbetering van de verkeersveiligheid en het voorkomen van slachtoffers?

Bent u bereid de Wegenverkeerswet artikelen 158–174 en de «Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften» te wijzigen zodat gemeenten zelf de kans krijgen om flitspalen aan te schaffen en in te zetten?

Antwoord 4 en 5

Zoals hierboven genoemd, wordt er momenteel al gewerkt aan een aanzienlijke uitbreiding van het aantal flitspalen de komende jaren. Hierdoor komen er voor gemeenten en provincies de komende jaren veel meer palen beschikbaar. Gemeenten en provincies kunnen bij Parket CVOM een aanvraag indienen voor de plaatsing van een flitspaal. Parket CVOM bekijkt vervolgens, in samenspraak met politie en in afstemming met de wegbeheerder (de gemeente of provincie), of plaatsing van een flitspaal op die locatie opportuun is. Een flitspaal wordt geplaatst op locaties waar deze de verkeersveiligheid kan vergroten. 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 maximumsnelheid of dat de inrichting van de weg eerst moet worden aangepast om de naleving van de maximumsnelheid te bevorderen. Goede weginrichting zorgt immers voor een veel groter en duurzamer effect op de verkeersveiligheid. Een flitspaal zorgt vooral voor aanpassing van de snelheid in de buurt van de paal, terwijl een goede weginrichting op de hele weg voor verkeersveiligheid zorgt. Daarnaast is het goed om te beseffen dat handhaving op een niet goed ingerichte weg ook maakt dat gedrag vaak snel weer terugvalt bij het stoppen van de handhaving.

In de propositie waar het artikel naar verwijst, wordt voorgesteld dat gemeenten en provincies zelf de flitspalen aanschaffen en dan ook zelf mogen bepalen waar deze komen te staan. Hoewel meer handhaving kan leiden tot een grotere pakkans en daarmee een verbetering van het nalevingsgedrag van bestuurders, leidt dit voorstel tot een mogelijke perverse prikkel voor gemeenten en provincies om vooral in te zetten op handhaving in plaats van aanpassing van de infrastructuur wat over het algemeen veel duurder is, maar zoals eerder genoemd meer bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Naast bovenstaande risico's levert het overhevelen van deze bevoegdheid naar gemeenten en provincies ook nog problemen voor de uitvoering op. Als gemeenten zelf flitspalen gaan plaatsen, is er geen centrale regie meer op het totaal aantal handhavingsmiddelen dat in gebruik is of waar deze worden geplaatst. Hierdoor ontstaat er mogelijk een te grote druk op de strafrechtketen, want boetes moeten nog steeds via het Parket CVOM, CJIB en, als burgers het er niet meer eens zijn, via de rechtbank worden afgehandeld. Met name de rechtspraak loopt nu al vast op de beschikbare capaciteit voor zaken die op zitting moeten worden gebracht. Verkeerszaken maken nu al een groot deel uit van de totale werkvoorraad in de strafrechtketen en met de uitbreiding van het aantal flitsers de aankomende jaren zal deze druk verder toenemen. Met nog meer geautomatiseerde handhavingsmiddelen van gemeenten en provincies, bovenop de huidige uitbreiding van het aantal geautomatiseerde handhavingsmiddelen, zal het zwaartepunt nog meer naar verkeer verschuiven ten koste van andere (mogelijk zwaardere) zaken zoals gewelds- en zedenmisdrijven of georganiseerde criminaliteit. Dat is onwenselijk. Gemeenten stellen in de propositie ook voor om de inning en afhandeling van de boetes eventueel zelf op zich te nemen. Decentraal innen is echter niet in lijn met rijksincassovisie en één overheidsgedachte. Bovendien komt

een deel van deze overtredingen uiteindelijk voor de rechter. Het probleem van de beperkte zittingscapaciteit wordt met inning door de gemeenten niet opgelost. Daarnaast is de optie dat gemeenten verkeersovertredingen bestuursrechtelijk gaan handhaven met bijvoorbeeld een last onder dwangsom ter voorkoming van herhaling (zoals genoemd in de propositie) ook geen optie, omdat de Wahv geen mogelijkheid bevat tot het opleggen van een last onder dwangsom.

Wel zijn we, zoals eerder benoemd, van harte bereid om in gesprek te gaan met de bij de propositie betrokken partijen en het Openbaar Ministerie om te kijken hoe wij mogelijk tegemoet kunnen komen aan de zorgen die leven en de verkeersveiligheid verder kunnen verbeteren.

Vraag 6

Bent u bereid de inzet van boa's op snelheidsovertredingen en alcoholcontroles in de landelijke «Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar» op te nemen? Zo ja, wanneer wordt hier inzet op gepleegd?

Antwoord 6

Onlangs zijn de bevoegdheden van boa's op het gebied van verkeershandhaving reeds uitgebreid en worden de implementatie en landelijke uitrol hiervan gemonitord. Het gaat hierbij om het negeren van rood licht door fietsers en voetgangers, handheld telefoongebruik door fietsers en het niet voeren van de juiste fietsverlichting. Momenteel wordt er ook in kaart gebracht welke extra verkeersovertredingen gehandhaafd zouden kunnen worden door boa's en de wenselijkheid daarvan. Bij een eventuele bevoegdheidsuitbreiding voor boa's dient er rekening gehouden te worden met het in 2022 – in samenspraak met de partners, waaronder gemeenten – geactualiseerde inzetcriterium. Voor wat betreft de verkeershandhaving door boa's betekent dit inzetcriterium dat het takenpakket is beperkt tot ongemotoriseerd (rijdend) verkeer. Overtredingen met gemotoriseerd verkeer raken al snel aan veiligheid en aan het strafrecht, brengen een grotere gevaarstelling voor de boa en omgeving met zich mee en hebben een hogere complexiteit, bijvoorbeeld in termen van achtervolgingen, invorderingen en technische hulpmiddelen die nodig zijn om een overtreding te kunnen constateren. Hiervoor zijn boa's momenteel niet toegerust. Het ligt niet in de rede om dit, zo recent en in samenspraak afgestemde inzetcriterium, nu alweer te herzien. Het betreffende verzoek in de propositie voor de inzet van boa's op snelheidsovertredingen en alcoholcontroles moet binnen het bredere geheel van het boa-bestel worden gezien en worden meegenomen in de gesprekken die momenteel worden gevoerd over bevoegdheden en verantwoordelijkheden van boa's. Het vraagstuk over de uitbreiding van bevoegdheden van boa's speelt namelijk ook op andere terreinen waar boa's actief zijn en vraagt om een integrale blik op de bevoegdheden van boas en de aanvullende maatregelen die moeten worden getroffen bij een uitbreiding hiervan. De afweging voor een mogelijke uitbreiding zal binnen deze bredere scope plaats moeten vinden. Ik zie daarom nu geen taak voor boa's in de verkeershandhaving wanneer het gaat om snelheidsovertredingen en alcohol- en drugscontroles. Indien de gemeente vindt dat er op dit terrein meer zou moeten worden gehandhaafd, dan kunnen zij hierover in de lokale driehoek afspraken maken met de politie.