

Ministerie van Veiligheid en Justitie

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Directoraat-Generaal
Politie**
Regie en Strategie

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/venj

Ons kenmerk
2037308

Datum 24 februari 2017
Onderwerp Antwoorden Kamervragen over gebrek aan snelheidscontroles in
diverse gemeenten

Uw kenmerk
2017Z00320

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

In antwoord op uw brief van 13 januari 2017 deel ik u mee dat de schriftelijke
vragen van het lid Visser (VVD) over gebrek aan snelheidscontroles in diverse
gemeenten zijn beantwoord zoals aangegeven in de bijlage van deze brief.

De Minister van Veiligheid en Justitie,

S.A. Blok

Antwoorden Kamervragen van het lid Visser (VVD) aan de ministers van Infrastructuur en Milieu van Veiligheid en Justitie over gebrek aan snelheidscontroles in diverse gemeenten (ingezonden 13 januari 2017, nr. 2017Z00320)

Vraag 1:

Heeft u kennisgenomen van het artikel "Boos over uitblijven snelheidscontroles"? 1)

Antwoord vraag 1:

Ja.

Vraag 2:

Klopt het bericht dat de politie in diverse Nederlandse gemeenten de snelheid op 30 en 60 km wegen niet controleert? Is dit de officiële beleidlijn van de politie en het Openbaar Ministerie (OM)? Zo ja, wat is uw reactie hierop?

Antwoord vraag 2:

Handhaving, waaronder snelheidscontroles, is een van de aspecten van het verkeersveiligheidsbeleid. Het uitgangspunt is dat voorrang wordt gegeven aan aanpassing van de infrastructuur, maar als het enige tijd duurt voordat de infrastructuur is aangepast, kan omwille van de veiligheid in overleg worden besloten dat er op de betreffende weg tijdelijk wordt gehandhaafd. Ik sta achter deze handelwijze.

Vraag 3:

Deelt u de mening dat juist op deze wegen vanwege de verkeersveiligheid de fysieke (snelheids-)controles moeten worden aangescherpt? Zo nee, waarom niet? Hoe beoordeelt u dan de recente onderzoeksresultaten van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) dat de meeste verkeersdoden (61%) vallen op gemeentelijke wegen?

Antwoord vraag 3:

De verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen is een verantwoordelijkheid die decentraal is belegd. Handhaving vindt plaats op wegen waar aantoonbaar sprake is van een verkeersonveilige situatie. Wegbeheerders en politie voeren daartoe tenminste jaarlijks een verkeersonveiligheidsanalyse uit. Op basis van de analyse worden de meest onveilige wegvakken/wegen geselecteerd waar met handhaving een bijdrage geleverd kan worden aan het vergroten van de verkeersveiligheid. De onderzoeksresultaten van SWOV laten zien dat de meeste verkeersdoden inderdaad vallen op gemeentelijke wegen.¹

Dit onderstreept het belang van inzet voor verkeersveiligheid op lokaal niveau, zoals hierna in antwoord op vraag 6 nader aan de orde komt.

Vraag 4:

Deelt u de mening van de politie dat zij alleen vaker snelheidscontroles willen uitvoeren als gemeenten hun straten anders inrichten? Zo ja, welke afspraken worden/zijn er met de gemeenten gemaakt over aanpassingen in de weginrichting? Bent u bereid om op korte termijn in gesprek te gaan met gemeenten, politie en het OM om er snel voor te zorgen dat de verkeersveiligheid verhoogd kan worden?

Antwoord vraag 4:

Als er sprake is van een verkeersonveilige situatie in een gemeente wordt eerst in onderling overleg gekeken of een gemeente de weg zodanig kan aanpassen dat deze conform de visie Duurzaam Veilig wordt ingericht en niet uitnodigt tot te hard rijden. Zoals in de kabinetsreactie op het IBO verkeershandhaving² is aangegeven, is het belang van verkeersveiligheid bij de burgemeesters, OM en politie benadrukt. Ik zal dat blijven doen, maar het is uiteindelijk aan de lokale driehoek om de inzet ten aanzien van de verkeersveiligheid te bepalen.

¹ Op basis van de beschikbare gegevens kan niet worden vastgesteld op welk wegtype de meeste ongevallen plaatsvinden waarbij personen ernstig gewond raken.

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/01/17/tk-kabinetsreactie-ibo-verkeershandhaving-en-stand-van-zaken-moties-verkeersveiligheid>.

Vraag 5:

Kan worden toegelicht welke beoordelingscriteria de politie hanteert voor het al dan niet uitvoeren van fysieke controles op snelheid en hufgedrag in het verkeer? Hoe verhoudt zich dit tot de prioriteiten van het OM? Welke afspraken zijn hierover gemaakt?

Antwoord vraag 5:

Het OM en de politie hebben gezamenlijk de Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018 opgesteld (Leidraad) voor de verkeershandhaving door de teams Verkeer. In deze Leidraad zijn de nieuwe landelijke prioriteiten voor de verkeershandhaving opgenomen. De prioriteiten zijn: verkeersveelplegers, afleiding, rood licht, alcohol en snelheid. De Leidraad schrijft voor dat in de handhavingsplannen van de teams Verkeer moet staan hoe de teams Verkeer uitvoering geven aan de vastgestelde landelijke prioriteiten. Hiermee wordt geborgd dat de handhaving van de teams Verkeer voor een belangrijk deel is gericht op de landelijke prioriteiten voor de verkeershandhaving en de in de vraag genoemde feiten. De inzet hierbij wordt bepaald aan de hand van verkeersonveiligheidsanalyses.

Vraag 6:

Kunt u toelichten welke afspraken er tussen de politie en gemeenten van kracht zijn over de handhaving van de verkeersveiligheid? In hoeverre is verkeersveiligheid een speerpunt binnen de regionale driehoeken? Kan een overzicht worden gegeven van het aantal gemeenten dat de verkeersveiligheid als prioriteit in de veiligheids/handhavingsplannen heeft opgenomen?

Antwoord vraag 6:

Over de inzet van de politie spreken de burgemeester, het OM en de politie in de lokale driehoek. Het gezag over de inzet van de basisteams van de politie is daarmee decentraal belegd. In de driehoeken kan, indien de lokale situatie daartoe aanleiding geeft, de verkeersveiligheid (op specifieke locaties) in de gemeente worden besproken. Daarvoor is ook bij het gezag aandacht gevraagd.

Ik heb geen overzicht beschikbaar van het totaal aantal gemeenten dat de verkeersveiligheid als prioriteit in de veiligheidsplannen heeft opgenomen. Ik heb deze vraag ook gesteld aan de VNG en ook de VNG heeft hier geen zicht op. Uit een door studenten van de hogeschool Windesheim en verkeerskundig ICT-bureau VIA gemaakte eerste inventarisatie lijkt te volgen dat een groot deel van de gemeenten geen verkeersveiligheidsplan heeft (zie tabel).

	Wel een plan	Geen plan	Totaal ondervraagden
Gemeente tussen 0 - 20.000 inwoners	20	17	37
Gemeente tussen 20.000 - 50.000	40	33	77
Gemeente tussen 50.000 - 100.0000 inwoners	7	13	20
Gemeente met meer dan 100.000 inwoners	7	3	10
Provincie	5	1	6
Waterschap	1	1	2
Totaal ondervraagden	80	68	148

Bron: gebaseerd op een survey van hogeschool Windesheim en ICT-bureau VIA, begin 2016.

Vraag 7:

Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het Algemeen overleg Wegverkeer en Verkeersveiligheid voorzien op 18 januari a.s.?

Antwoord vraag 7:

Helaas is dat niet gelukt.

1) "Boos over uitblijven snelheidscontroles", De Gelderlander, 12 januari 2017