

AH 1262
2020Z22447

Antwoord van minister Grapperhaus (Justitie en Veiligheid), mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 8 januari 2021)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020-2021, nr. 1101

Vraag 1

Wilt u een overzicht verstrekken van alle trajectcontroles die momenteel actief zijn in Nederland, waarbij per trajectcontrole wordt aangegeven: hoeveel geld aan boetes hiermee is binnengehaald, en wat het effect is geweest op de verkeersveiligheid, aan de hand van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers vóór en ná invoering van de desbetreffende trajectcontrole? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 1

Hierbij treft u een overzicht aan van de trajecten waarop momenteel een trajectcontrolesysteem actief is en de geïnde wahv-boetes¹ en OM-strafbeschikkingen in 2018 en 2019. De cijfers over 2020 zijn nog niet compleet omdat de inning van een deel van de boetes nog onderhanden is. Daarom zijn de cijfers over 2020 niet opgenomen in onderstaande tabel.

Traject	2018	2019
A2 (Amsterdam - Utrecht rechts)	€ 16.426.727	€ 14.377.491
A2 (Utrecht - Amsterdam links)	€ 22.714.250	€ 14.854.522
A2 (Maastricht A2 en N2 links)	€ 1.612.074	€ 1.283.259
A2 (Maastricht A2 en N2 rechts)	€ 2.896.265	€ 1.947.845
A4 (Amsterdam - Den Haag) Leidschendam rechts	€ 2.114.692	€ 7.697.166
A4 (Den Haag - Amsterdam) Leidschendam links	€ 3.038.594	€ 10.514.867
A4 (Hoofddorp links)	€ 4.996.772	€ 3.931.437
A4 (Hoofddorp rechts)	€ 2.238.823	€ 1.806.632
A10 (West links richting Amstelveen)	€ 5.495.168	€ 4.071.604
A10 (West rechts richting Zaandam)	€ 8.037.835	€ 5.965.395
A12 (Den Haag-Voorburg links)	€ 3.372.836	€ 2.377.617
A12 (Den Haag-Voorburg rechts)	€ 2.497.836	€ 2.273.180
A12 (Utrecht hoofdrijbaan links)	€ 3.606.923	€ 3.490.371
A12 (Utrecht hoofdrijbaan rechts)	€ 5.884.554	€ 4.300.979
A12 (Utrecht parallelrijbaan links)	€ 6.703.350	€ 5.191.018
A12 (Utrecht parallelrijbaan rechts)	€ 6.057.422	€ 4.685.928

¹ Administratieve sancties grond van de wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften

A13 (Rotterdam links)	€ 3.613.539	€ 2.561.577
A13 (Rotterdam rechts)	€ 1.540.814	€ 1.051.274
A20 (Rotterdam links)	€ 4.570.953	€ 4.229.905
A20 (Rotterdam rechts)	€ 5.267.594	€ 4.208.074
A58 (Bergen op Zoom - Roosendaal links)	€ 2.334.975	€ 1.083.093
A58 (Roosendaal - Bergen op Zoom rechts)	€ 2.181.824	€ 1.105.684
N11 (Alphen aan den Rijn – Leiden links)	€ 0	€ 0
N11 (Leiden - Alphen aan den Rijn rechts)	€ 0	€ 0
N62 (Westerscheldetunnel oostbuis)	€ 461.711	€ 428.779
N62 (Westerscheldetunnel westbuis)	€ 533.005	€ 461.992
N201 (Zijdelweg – Legmeerdijk links)	€ 0	€ 0
N201 (Legmeerdijk – Zijdelweg rechts)	€ 0	€ 0
N205 (tussen de N207 en N232)	€ 0	€ 0
N230 (Zuilense ring)	€ 0	€ 0
N253 (Heileweg - St Anna ter Muiden links)	€ 0	€ 0
N253 (St Anna ter Muiden – Heileweg rechts)	€ 0	€ 0
N256 (Zierikzee – Colijnsplaat links)	€ 0	€ 0
N256 (Colijnsplaat – Zierikzee rechts)	€ 0	€ 0
N260 (Stokhasseltlaan – Rugdijk links)	€ 0	€ 0
N260 (Rugdijk – Stokhasseltlaan rechts)	€ 0	€ 0
N261 (Tilburg)	€ 0	€ 0
N270 (Venray – Ysselsteyn links)	€ 0	€ 0
N270 (Ysselsteyn – Venray rechts)	€ 0	€ 0
N275 (Blerick – Nederweert)	€ 0	€ 0
N277 (Ysselsteyn – Vredepeel links)	€ 0	€ 0
N277 (Vredepeel – Ysselsteyn rechts)	€ 0	€ 0
N325 (Huissen – Westervoortsedijk links)	€ 0	€ 0
N325 (Westervoortsedijk – Huissen rechts)	€ 0	€ 0
N333 (Steenwijk – Blokzijl links)	€ 0	€ 0
N333 (Blokzijl – Steenwijk rechts)	€ 0	€ 0
N351 (Nijeholtpade – Oldeberkoop links)	€ 0	€ 0
N351 (Oldeberkoop – Nijeholtpade rechts)	€ 0	€ 0
N 381 (Drachten – Donkerbroek)	€ 0	€ 0
N414 (Bunschoten – Eembrugge links)	€ 0	€ 0
N414 (Eembrugge – Bunshoten rechts)	€ 0	€ 0
N564 (Havenweg – Kazerneweg links)	€ 0	€ 0
N564 (Kazerneweg – Havenweg rechts)	€ 0	€ 0
N639 (Chaam - Baarle-Nassau links)	€ 0	€ 0
N639 (Baarle-Nassau – Chaam rechts)	€ 0	€ 0
N706 (N302 - Almere Hout links)	€ 0	€ 0
N706 (Almere Hout - N302 rechts)	€ 0	€ 0
N787 (Brummen – Eerbeek links)	€ 0	€ 0
N787 (Eerbeek – Brummen rechts)	€ 0	€ 0

De trajectcontrolesystemen op de N-wegen (behalve de N62) zijn pas zeer recent in werking getreden. Daarom zijn op deze trajectcontrolesystemen in 2018 en 2019 nog geen boetes geïnd. De bedragen kunnen fluctueren tussen verschillende jaren omdat trajectcontroles bijvoorbeeld vanwege wegwerkzaamheden een tijd uit kunnen hebben gestaan.

Trajectcontrolesystemen worden geplaatst om de naleving van de maximumsnelheid te verbeteren, ze zijn niet bedoeld om boeteopbrengsten te generen. Om het stelsel zo zuiver mogelijk in te richten en te voorkomen dat er een budgettaire prikkel is om extra te handhaven, zijn de ontvangsten van de verkeersboetes sinds 2017 een generaal dossier op de begroting van JenV. Dit betekent dat hogere ontvangsten niet ten gunste van de begroting van JenV komen, maar in de staatskas vloeien en lagere ontvangsten uit de staatskas worden gedekt.

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld^[1], kan in zijn algemeenheid worden gesteld dat analyses van gereden snelheden laten zien dat door het instellen van trajectcontroles op het betreffende traject de gemiddelde snelheid, het aantal overtredingen en snelheidsverschillen tussen voertuigen duidelijk daalt. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geeft aan dat in zijn algemeenheid geldt 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 wegen met grotere snelheidsverschillen en voertuigen met een hogere snelheid dan gemiddeld op die weg een verhoogd ongevalsrisico; voertuigen die langzamer rijden hebben geen hoger of lager risico^[2].

Het precies aangeven van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers vóór en ná invoering van deze trajectcontroles zou een uitgebreid separaat onderzoek vergen, gelet op het aantal trajectcontroles en het gegeven dat deze verspreid over een lange periode sinds 2002 zijn ingevoerd. Bovendien kan met zo'n overzicht geen antwoord kan worden gegeven op de vraag wat het effect van trajectcontroles is op de verkeersveiligheid, aangezien ook andere factoren een belangrijke rol spelen in het verschil tussen het aantal ongevallen tussen twee periodes. Zo gaat het instellen van trajectcontroles regelmatig samen met andere wijzigingen, zoals verandering van de snelheidslimiet of aanpassing van de weg. Daarnaast veranderen verkeersintensiteiten en de registratiegraad van verkeersongevallen over de tijd. Daarnaast zijn er ook meer autonome ontwikkelingen zoals op het gebied van voertuigveiligheid en gedrag die van invloed zijn op de ontwikkelingen van het aantal ongevallen over de tijd.

Vraag 2

^[1] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 1644

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

Bent u bereid om alle trajectcontroles in Nederland te heroverwegen, zodat alleen de trajectcontroles die daadwerkelijk een overduidelijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid, in stand blijven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 2

De huidige locaties van de trajectcontroles zijn in samenspraak tussen het OM, de politie en de wegbeheerders bepaald. Daarbij is gekeken naar locaties waar de maximumsnelheid vaak werd overschreden. De trajectcontroles leveren zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 1, een belangrijke bijdrage aan een goede naleving van de maximumsnelheid. Ik acht het daarom niet nodig en wenselijk om de bestaande trajectcontroles te heroverwegen.