

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

3243

Vragen van het lid **Aptroot** (VVD) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *files en ongeluk door verkeerscontroles*. (Ingezonden 3 juni 2009)

1
Is het u bekend dat op donderdag 28 mei 2009 een file van 16 kilometer op de A12¹ en een ongeluk met een gewonde op de N203 (Uitgeest–Krommenie)² zijn veroorzaakt door verkeerscontroles?

2
Kunt u uiteenzetten waarom deze problemen steeds weer optreden en er bij verkeerscontroles nog steeds geen rekening wordt gehouden met het gevaar van ongelukken en files?

3
Deelt u de mening dat veiligheid en verkeersdoorstroming voorop staan en niet in gevaar mogen worden gebracht door controledrift?

4
Bent u bereid maatregelen te nemen zodat verkeerscontroles niet langer ongelukken en files veroorzaken? Zo ja, welke maatregelen en per wanneer? Zo nee, waarom niet?

¹ Website VerkeersInformatieDienst, 28 mei 2009: «Flitsen op de A12: ruim 16 kilometer file».

² www.webregio.nl/Zaanstreek, 28 mei 2009: «Vrouw gewond door remmen voor flitspaal».

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 14 juli 2009)

1
Beide voorvallen zijn mij bekend. Tijdens een controle van het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) op 28 mei van 14.30 tot 18.40 uur heeft er een file op de A12 gestaan tussen Woerden en Waarder. Aangezien er op dit traject en tijdstip dagelijks een file staat is het niet eenvoudig te bepalen welk aandeel van de file een direct gevolg is van de controle. Specifiek voor de N203 kan ik melden dat het politiekorps Zaanstreek-Waterland mij heeft verzekerd dat dit ongeval niet is veroorzaakt door een verkeerscontrole. De bestuurder van een motorvoertuig werd afgeleid door maaiwerkzaamheden in de berm waardoor hij door rood is gereden en een ongeval heeft veroorzaakt.

2
Specifiek voor de controle op de A12 zijn er vooraf afspraken gemaakt over het staken van de controles bij een dreigende file. Mede door een (menselijke) communicatiefout binnen de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat is er op 28 mei niet tijdig contact gelegd met het KLPD. Ik betreur dit incident maar stel tegelijkertijd vast dat de bestaande procesafspraken in beginsel voldoende.

Rijkswaterstaat en het KLPD stellen daarnaast alles in het werk om verkeerscontroles zorgvuldig en veilig uit te voeren.

3
De veiligheid en doorstroming staan inderdaad voorop bij het gebruik van het hoofdwegennet en mogen derhalve niet in gevaar worden gebracht door controles die primair gericht zijn op het bevorderen van de verkeersveiligheid.

4
Om de doorstroming van het verkeer tijdens controles niet te hinderen, zijn tussen het KLPD en de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat afspraken gemaakt over het (tijdelijk) opheffen van een controle wanneer een file dreigt te ontstaan. Voor wat betreft de veiligheid op het hoofdwegennet in relatie tot controles kan ik u het volgende meedelen. Geschat wordt dat circa 30% van de ongevallen (mede) door te hard rijden wordt veroorzaakt¹. Handhaving op snelheid is één van de middelen om het snelheidsgedrag te beïnvloeden. De kans dat bestuurders zich aan de maximumsnelheid houden is groter naarmate de pakkans groter is. Net als in andere landen levert snelheidstoezicht in Nederland positieve effecten op. Daarnaast is er binnen mijn dienst geen onderzoek bekend waaruit blijkt dat

verkeerscontroles een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. Het snelheidstoezicht wordt continu verbeterd door uitbreiding van de trajectcontroles en de proef met dynamische maximumsnelheden. Inmiddels zijn er in Nederland 12 trajectcontrolesystemen actief². Niet de snelheid op één punt maar het gemiddelde over een langere afstand wordt gemeten. Op trajecten waar aanvankelijk vaak de snelheid werd overschreden, is het overtredingspercentage teruggebracht naar enkele procenten. Doordat meer verkeersdeelnemers zich aan de snelheidslimiet houden, worden de snelheidsverschillen tussen de deelnemers kleiner, wat de doorstroming bevordert. Begin 2009 is de eerste proef met dynamische maximumsnelheden gestart. Door de maximumsnelheid af te stemmen op de omstandigheden is de snelheidslimiet geloofwaardiger.

¹ Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 1995. Handleiding Handhaving. Rotterdam.

² Openbaar Ministerie, 15 juni 2009: <http://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/thema's/trajectcontrole/>