

Vergaderjaar 2018–2019

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 641

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2018

In deze brief ga ik in op een tweetal toezeggingen die ik heb gedaan tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 25 september 2018 (Kamerstuk 29 398, nr. 615). Het betreft de toezegging te bevestigen dat de kosten van de digitale flitspalen voor rekening van het Rijk zijn en de toezegging om uw Kamer te informeren over de hoogte van de boete voor stilstaan op het fietspad in relatie tot de boete voor stilstaan op de weg. Daarnaast ga ik in op de motie van het lid Von Martels, ingediend bij het VAO Verkeersveiligheid van 7 november 2018 (Handelingen II 2018/19, nr. 20, item 6), over het bevorderen van het beschikbaar stellen van EDR gegevens aan slachtoffers van verkeersongevallen.¹

Kosten van de digitale flitspalen

De aanschaf, het beheer en het onderhoud van de digitale flitspalen is, net zoals de beleidsmatige verantwoordelijkheid, belegd bij het Openbaar Ministerie (OM). De kosten hiervan (en van de trajectcontrolesystemen) zijn voor rekening van het Rijk. Het OM ontvangt hiervoor vanuit het Rijk een (verkeers)budget. Uit dit budget worden zaken gefinancierd die bijdragen aan de verkeersveiligheid.

De procedure voor het plaatsen van de digitale flitspalen ziet er als volgt uit. Indien de wegbeheerder en de politie van mening zijn dat er op een bepaalde plek handhaving nodig is en er een flitspaal moet komen, kunnen zij een aanvraag voor een flitspaal indienen bij het OM. Het OM beoordeelt vervolgens aan de hand van het beleidskader flitspalen of er op de betreffende plek inderdaad een flitspaal moet en kan komen. Tot het plaatsen van een flitspaal wordt overgegaan indien dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Het vergroten van de verkeersveiligheid is immers het primaire doel van de verkeershandhaving. De meeste flitspalen staan op het onderliggend wegennet. Op de snelwegen staan geen flitspalen.

¹ Kamerstuk 32 861, nr. 39.

Naast de inzet van de digitale handhavingsmiddelen, die gericht zijn op het vergroten van de verkeersveiligheid, zijn gemeenten bevoegd digitaal (met behulp van camera's) te handhaven op een aantal lichte verkeers-overtredingen die de leefbaarheid aantasten. Inzet van deze camera's wordt door de gemeente voorgelegd in de lokale driehoek (burgemeester, het OM en de politie). Omdat het plaatsen van dergelijke camera's een bevoegdheid is die aan de gemeenten is voorbehouden, zijn de kosten van deze camera's voor rekening van gemeenten.

Tijdens het Algemeen Overleg opperde het lid Sienot (D66) om de meeropbrengsten van de flitspalen terug te sluisen naar ingrepen om de infrastructuur veiliger te maken. Dit is binnen de begrotingsregels echter niet mogelijk. Meevallers bij de ontvangsten kunnen niet worden gebruikt voor extra uitgaven. 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 ook een generaal dossier op de begroting van JenV. Dit betekent dat hogere ontvangsten in de staatskas vloeien en lagere ontvangsten uit de staatskas worden gedekt. Op deze manier wordt geborgd dat er primair wordt gehandhaafd voor de verkeersveiligheid.

Boete voor stilstaan op het fietspad versus stilstaan op de weg

Tijdens het Algemeen Overleg is door het lid Kröger (GroenLinks) gevraagd waarom de boete voor stilstaan op de weg hoger is dan de boete voor stilstaan op het fietspad.

De hoogte van de boetes worden vastgesteld na advies van de Commissie Feiten en Tarieven van het OM. Sinds 2005 is de hoogte van de verkeersboetes ingekaderd in het zogeheten Tarievenhuis van het OM. Met dit Tarievenhuis is een beoordelingskader ingevoerd waarmee de tarieven op een eenvoudige en uniforme wijze door middel van een aantal criteria worden vastgesteld. Dit beoordelingskader zorgt ervoor dat er vaste verhoudingen bestaan tussen de sancties voor de verschillende strafbare gedragingen. Overtredingen zijn daarin ingedeeld in verschillende rubrieken waarbij geldt: hoe gevaarlijker, hoe duurder. Specifieke weegfactoren zorgen er bovendien voor dat overtredingen op gevaarlijke plekken of overtredingen die worden begaan met bijvoorbeeld grotere voertuigen extra zwaar worden bestraft.

Ook in het onderhavige geval is de hoogte van de boete bepaald aan de hand van de mate van gevaarzetting. Het onderscheid is dan ook genuanceerder dan dat de boete voor stilstaan op de weg hoger is dan voor stilstaan op het fietspad. Voor het laten staan van een voertuig op de weg waardoor gevaar of hinder ontstaat, dan wel kan ontstaan, is het boetebedrag € 140,-. Ditzelfde boetebedrag wordt opgelegd voor het laten staan van een voertuig op een kruispunt, omdat het laten staan van een voertuig op een kruispunt hinder, gevaar, schade of nadeel tot gevolg kan hebben. Voor alle overige overtredingen wordt een boete van € 95,- opgelegd. Deze boete is van toepassing op het laten stilstaan van een voertuig op een fietsstrook, maar bijvoorbeeld ook op een rijbaan langs een fietsstrook, op of nabij een oversteekplaats of op een rijbaan langs een busstrook. Bij deze categorie overtredingen is het aspect van (mogelijk) gevaar/hinder over het algemeen niet of minder aanwezig. Indien er wel sprake is van (mogelijk) gevaar of hinder zal hier rekening mee worden gehouden. In dat geval volgt een boete van € 140,-.

Motie bevorderen beschikbaar stellen van EDR gegevens aan slachtoffers van verkeersongevallen

Het lid Von Martels (CDA) heeft een motie ingediend waarin de regering wordt verzocht te bevorderen dat, indien verkeersslachtoffers dat wensen, de EDR-gegevens door de politie beschikbaar worden gesteld aan verkeersslachtoffers (Kamerstuk 32 861, nr. 39). Ik zie deze motie als ondersteuning van bestaand beleid. Als sprake is van strafrechtelijke vervolging, dan heeft een slachtoffer, naast het recht om zich te voegen in het strafproces, recht om kennis te nemen van alle processtukken die voor het slachtoffer van belang zijn. Dit is geregeld in artikel 51b van het Wetboek van Strafvordering. Als de politie na een verkeersongeval ook een EDR heeft uitgelezen en die bevindingen in een proces-verbaal heeft neergelegd, kan het slachtoffer om deze gegevens vragen. Die gegevens kunnen vervolgens ook bijdragen aan de bewijsvoering in een civiele procedure.

Als geen sprake is van strafrechtelijke vervolging heeft een slachtoffer in een civiele procedure de mogelijkheid te verzoeken dat de gegevens van een EDR – die in het bezit zijn van zijn wederpartij – worden verstrekt. Deze mogelijkheid heeft de burger nu al. Om het inzagerecht te vereenvoudigen, wordt momenteel gewerkt aan modernisering van het civiele bewijsrecht. Deze modernisering moet ertoe leiden dat voor partijen duidelijker wordt dat zij relevante gegevens over hun geschil met elkaar moeten delen.

Met deze brief beschouw ik de hierboven genoemde toezeggingen en motie als afgedaan.

De Minister van Justitie en Veiligheid,
F.B.J. Grapperhaus