

Vergaderjaar 2013–2014

33 930 VI

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Veiligheid en Justitie 2013

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 juni 2014

Op 6 juni 2014 heeft u de antwoorden op de door de Kamer gestelde vragen over het Jaarverslag 2013 van het ministerie van VenJ ontvangen (Kamerstuk 33 930 VI, nr. 5).

Daarin ontbrak, zoals aangeven, het antwoord op vraag 96. De beantwoording vergde meer tijd. Hierbij het antwoord op deze vraag. Ook ontvangt u de abusievelijk niet opgenomen tabel met de aantallen geraamde en gerealiseerde boetes per trajectcontrole behorend bij vraag 90.

Vraag 96 en antwoord:

Kan de verdubbeling van het aantal Mulder-afdoeningen worden uitgesplitst naar de hoeveelheid die het gevolg is van het wegwerken van de voorraad Mulderberoepen en die het gevolg is van de intensivering van de trajectcontroles? Is er nu nog sprake van een voorraad Mulderberoepen of is deze volledig weggewerkt?

Het hogere aantal Mulder-afdoeningen kan worden verklaard door zowel een hogere instroom van beroepschriften als het wegwerken van de bestaande voorraad beroepsschriften. In totaal is ca. 70.000 aan voorraad Mulder-beroepen weggewerkt, waarbij de voorraad aan het eind van 2013 was gereduceerd tot een reguliere werkvoorraad. De hogere productie van reguliere beroepsschriften wordt onder andere verklaard door meer 30-WAM (Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen) beroepschriften en een hogere instroom beroepsschriften door nieuwe trajectcontroles (waaronder de A2).

Vraag 90 en volledig antwoord

Kan er een uitsplitsing worden gegeven van de opbrengsten van de verschillende modaliteiten van de verkeersboetes, dat wil de opbrengsten per traject met trajectcontroles en hoeveel met andere verkeersboetes? Kan er een uitsplitsing worden gemaakt van de verwachte en gerealiseerde boetes per trajectcontroleplaats in 2013?

De opbrengst in 2013 die direct te relateren is aan de Wet Administratieve Handhaving Verkeer (WAHV) bedroeg € 880,6 mln. Dit bedrag is onder te verdelen naar snelheid € 537,4 mln. (waarvan € 136 mln. uit de trajectcontrolesystemen), parkeren € 72,9 mln., roodlicht € 47,6 mln., APK € 53 mln., 30-WAM € 93,4 mln. en overige overtredingen € 76,3 mln.

Aantallen	Raming 2013	Realisatie 2013
Trajectcontroles hoofdwegen		
A4: Hoofddorp – Nieuw Vennep	114.869	55.866
A4: Leiden links	64.200	507.757
A4: Leiden rechts	64.200	308.211
A2: Maarssen-Holendrecht links	70.000	374.321
A2: Holendrecht-Maarssen rechts	70.000	616.549
A12: Harmelen – Woerden	111.215	63.334
A13: Rotterdam links	41.527	132
A13: Rotterdam rechts	23.794	62
A20: Rotterdam links	35.000	0
A20: Rotterdam rechts	72.563	69
A12: Den Haag – Voorburg links	78.705	29.193
A12: Den Haag – Voorburg rechts	18.796	6.918
A12: Utrecht hoofdrijbaan links	216.339	63.809
A12: Utrecht hoofdrijbaan rechts	35.000	0
A12: Utrecht parallelrijbaan links	117.950	32.566
A12: Utrecht parallelrijbaan rechts	76.996	29.320
A10: West rechts richting Zaandam	25.000	7.910
A10: West links richting Amstelveen	30.000	7.718
A58: De Stolk links	70.000	29.805
A58: De Stolk rechts	70.000	26.357
Totaal hoofdwegen	1.406.154	2.159.897
Trajectcontroles onderliggend wegennet		
N62: Zeeland Westerscheldetunnel west	12.582	2.900
N62: Zeeland Westerscheldetunnel oost	7.159	1.099
Totaal onderliggend wegennet	19.741	3.999
Totaal trajectcontroles	1.425.895	2.163.896

Grootste afwijking tussen realisatie en raming is gelegen in het feit dat de nieuwe trajectcontroles op de A2 en A4 meer overtredingen hebben geconstateerd dan waarmee in de raming is gerekend. Dit komt met name voort uit het gegeven dat het gewinningseffect zich in mindere mate heeft voorgedaan dan waarmee in de raming rekening was gehouden. Daarnaast zijn een aantal trajectcontroles verouderd, waardoor het aantal storingen is toegenomen en er regelmatig niet gehandhaafd kon worden. Gevolg hiervan is dat het aantal boetes uit deze systemen lager was dan was gepland.

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I.W. Opstelten