

Vergaderjaar 2021–2022

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 961

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2021

In het commissiedebat Verkeersveiligheid van 1 juni (Kamerstuk 29 398, nr. 942) heb ik toegezegd na de zomer in een brief nogmaals terug te komen op wat we concreet nog meer kunnen doen om de verschillende procedures voor het plaatsen van flitspalen sneller en efficiënter te laten verlopen. Tevens zou ik in deze brief terugkomen op de mogelijkheden voor de inzet van zogenaamde geluidsflitspalen in de aanpak van geluidsoverlast door motorvoertuigen. Met deze brief doe ik deze toezegging, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, gestand.

Zoals uw Kamer bekend heb ik een brief van de G4 ontvangen over de plaatsing van flitspalen. Omdat deze brief raakt aan mijn toezegging aan uw Kamer, doe ik uw Kamer een afschrift van mijn reactie toekomen¹.

Versnelling procedure plaatsing flitspalen

Het lid Grinwis (CU) heeft tijdens het debat gevraagd wat er gedaan wordt om flitspalen sneller te laten plaatsen. Ik heb toen aangegeven dat de besluitvorming over de aanvraag voor een flitspaal door het OM ongeveer 2 weken duurt en de vertraging dus veelal zit in andere factoren. Zoals ook in de Kamerbrief van 20 mei jl.² aangegeven zijn er veel partijen betrokken bij de plaatsing van een flitspaal en spelen veel factoren een rol in de tijd die hiervoor nodig is. Voordat een flitspaal geplaatst is en voor de handhaving gebruikt kan worden, moeten verschillende processen worden doorlopen. Het gaat dan bijvoorbeeld over het regelen van de stroomvoorziening, verschillende vergunningsaanvragen en het regelen van ontheffingen van de wegbeheerders.

Het OM zet zich in om een flitspaal zo spoedig mogelijk voor de handhaving in te kunnen zetten. De wegbeheerder en netwerkbeheerders

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Kamerstuk 29 398, nr. 936

hebben hierin echter ook een belangrijke rol en het OM heeft dus slechts beperkt invloed op het versnellen van de verschillende procedures. Met name het regelen van de benodigde stroomvoorziening zorgt voor veel vertraging, dit duurt vaak enkele maanden. Mijn ministerie zal daarom samen met het Ministerie van IenW binnenkort in gesprek treden met de wegbeheerders om te bezien welke bijdrage zij kunnen leveren om de verschillende procedures te versnellen en om gezamenlijk te bezien hoe dit te bewerkstelligen bij de netwerkbeheerders.

Om de processen verder te versnellen wordt door het OM nu naast de verkeers-/beleidsverantwoordelijk medewerker ook de uitvoeringsverantwoordelijke medewerker van de wegbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium betrokken. Hierdoor kunnen verschillende voorbereidende werkzaamheden sneller worden gepland en uitgevoerd en vergunningen sneller worden verstrekt. Daarnaast wordt in het voortraject door het OM de toezegging van de wegbeheerder gevraagd dat bestaande energievoorzieningen gebruikt mogen worden. Tot slot zal in de aanbesteding voor de nieuwe flitspalen (de huidige palen moeten vervangen worden) die volgend jaar van start gaat, aandacht gevraagd worden voor de snelheid waarmee nieuwe palen geplaatst kunnen worden. Hoe sneller een leverancier een flitspaal kan plaatsen, hoe meer palen hij toegewezen krijgt binnen het contract.

Geluidsflitspalen

Tijdens het commissiedebat op 1 juni heeft het lid Grinwis (CU) ook gevraagd naar de inzet van flitspalen tegen geluidsoverlast door motorvoertuigen zoals die nu in Rotterdam worden ontwikkeld. In juni heb ik hierover ook schriftelijke Kamervragen van het lid Eerdmans (JA21) beantwoord³. Het gaat in Rotterdam echter (nog) niet om echte flitspalen, maar meer om geluidsmeters. De apparatuur is nog niet geschikt om volledig automatisch mee te kunnen handhaven. Daar waar de inzet van dergelijke innovatieve middelen de handhaving kan versterken, is dat zeker wenselijk, omdat het kan leiden tot een efficiënte inzet van de handhavingscapaciteit. Het is echter wel van belang dat de handhavingsmiddelen voldoende betrouwbaar zijn, voldoen aan de eisen conform de regeling meetmiddelen politie en gecertificeerd zijn door het NMI. In deze pilots wordt nagegaan welke technische en juridische belemmeringen er zijn voor de inzet van geluidsflitspalen. Zo is het bijvoorbeeld niet goed vast te stellen van welk voertuig het geconstateerde geluid afkomstig is. Dit komt onder andere omdat er vaak ook sprake is van omgevingsgeluid. Dit maakt deze geluidsmeters momenteel nog te onbetrouwbaar om volledig automatisch mee te kunnen handhaven en hierdoor kunnen ze momenteel nog niet gecertificeerd worden om als handhavingsmiddel gebruikt te mogen worden. Het is op dit moment niet duidelijk of dit in de toekomst wel het geval zal zijn.

Wel kunnen deze geluidsmeters als een preselectiemiddel gebruikt worden. Indien hiermee geconstateerd wordt dat op een bepaalde locatie de geluidsnormen vaak worden overschreden, kan de beschikbare politiecapaciteit met name op deze locaties worden ingezet om hierop te handhaven. De inzet van de politie voor de handhaving op geluidsoverlast wordt lokaal in de driehoek bepaald.

Mocht er een paal ontwikkeld worden die voldoet aan alle technische eisen om hiermee automatisch te kunnen handhaven op geluidsoverlast, dan is het ook nog de vraag bij wie deze palen in het beheer moeten komen, of daarvoor nog een wetswijziging nodig is met het oog op de

³ Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 3266

benodigde gegevensuitwisseling, wie deze flitspalen zal gaan bekostigen en of hiervoor geld beschikbaar is. Aangezien het hier gaat om overlast en niet om verkeersveiligheid, kan dit niet uit het verkeershandhavingsbudget van het OM worden betaald. Het gaat bij geluidsoverlast voorts veelal om een beperkte groep overtredders. Een dadergerichte aanpak werkt hierbij over het algemeen goed. Deze bestaat uit meer elementen dan het opleggen van een boete, al dan niet met behulp van een flitspaal.

Tot slot werkt mijn collega van Infrastructuur en Waterstaat op dit moment aan een vervolgaanpak op basis van het World Health Organization (WHO)-advies over de effecten van omgevingsgeluid.⁴ In dit kader worden door TNO ook beleidsopties gezien om de geluidsoverlast door motorvoertuigen, specifiek gemotoriseerde tweewielers, te reduceren.

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

⁴ Kamerstuk 29 383 nr. 343