

Vergaderjaar 2020–2021

35 591

Initiatiefnota van het lid Postma over aanpak van hufterig gedrag in het verkeer

Nr. 3

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID EN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2020

Op 6 oktober heeft het lid Postma (CDA) een initiatiefnota ingediend met verschillende voorstellen om verkeerhufters beter aan te pakken (Kamerstuk 35 591, nr. 2). Wij delen het belang van het aanpakken van verkeershufters, zij vormen een groot gevaar voor de verkeersveiligheid. We zijn dan ook blij met deze initiatiefnota en willen het lid Postma hiervoor bedanken. In deze brief geven we een reactie op de verschillende voorstellen die in de initiatiefnota zijn gedaan.

Pakkans

Inzet politie

De initiatiefnemer stelt terecht dat het verhogen van de pakkans een belangrijke rol speelt in de oplossing van het probleem van verkeershufters. Het verhogen van zowel de objectieve als subjectieve pakkans zorgt ervoor dat bestuurders zich beter aan de regels houden. Om de pakkans te vergroten stelt de initiatiefnemer ten eerste voor om verkeersveiligheid weer als een van handhavingsprioriteiten te gaan zien. In het kader van het Strategisch plan Verkeersveiligheid (SPV) en het Landelijk Actieplan verkeersveiligheid (LAP) zijn afspraken gemaakt over de inzet op verkeershandhaving. De inzet van de politie wordt bepaald door het openbaar ministerie en de burgemeesters. Om ervoor te zorgen dat verkeersveiligheid eerder onderwerp van gesprek is in de driehoek, is in het kader van het SPV en het LAP afgesproken dat hier vanuit het OM permanent aandacht voor wordt gevraagd bij de arrondissementsparketten. Daarnaast heeft het kennisnetwerk SPV een handleiding opgesteld, zodat gemeenten verkeersveiligheid makkelijker in de driehoek kunnen agenderen. Ook wordt actief ingezet op het versterken van de regionale en lokale samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid. Tot slot heeft de politie actief handhaven in het publieke domein een impuls gegeven.

Het gaat om het handhaven van de zogenaamde «kleine norm», waaronder lichte verkeersovertredingen. Dit sluit aan bij de beweging die de korpsleiding van de politie in 2016 heeft gemaakt om verkeershandhaving sterker neer te zetten, waardoor er gericht wordt gestuurd op meer zichtbare handhaving door middel van staandhoudingen. Dit is in lijn met het voorstel van de initiatiefnemer om meer staandhoudingen te gaan verrichten. Als gevolg van deze aanpak van de politie, is het aantal staandhoudingen in 2019 al met zo'n 30 procent gestegen ten opzichte van 2018. Ook dit jaar is, ondanks de verminderde verkeersdruk, een stijging van het aantal staandhoudingen te zien.

Innovatieve handhaving

Daarnaast wordt voorgesteld om de pakkans te verhogen door de inzet van nieuwe technologieën. Dit pleidooi voor het inzetten op innovatieve handhaving onderschrijven wij. Over de verschillende ontwikkelingen op het gebied van innovatieve handhaving, bent u in de verzamelbrief verkeershandhaving van 5 november jl.¹ nader geïnformeerd. In de initiatiefnota wordt bijvoorbeeld de inzet van mobiele flitspalen voor de handhaving op snelheidsovertredingen genoemd. Momenteel loopt hiervoor een pilot bij het OM. In een eerste pilot in het voorjaar van 2019, is een flitspaal langs de A76 in Limburg en bij werkzaamheden langs de N7 in Groningen getest. Doel van die pilot was het testen van de camera en het systeem van de flitspaal. Uit de evaluatie van deze pilot blijkt dat de verplaatsbare flitspalen goed werken. Ook was te zien dat het aantal snelheidsovertredingen op die plek duidelijk daalde. Daarom heeft de proef een vervolg gekregen. Momenteel loopt er een tweede pilot in de gemeente Tilburg, de gemeente Rotterdam en de provincie Noord-Brabant. Doel van deze tweede pilot is meer inzicht krijgen in de kosten, flexibiliteit en inzetbaarheid van de verplaatsbare flitspalen ten opzichte van de vaste flitspalen. De pilot zal naar verwachting eind volgend jaar worden afgerond. Vervolgens zal worden bekeken of de inzet van dergelijke camera's verder kan worden uitgerold. Hiervoor zal een nieuwe aanbesteding gestart moeten worden. Ook moet hiervoor het benodigde budget beschikbaar komen.

Tevens wordt in het kader van de inzet op innovatieve handhaving geopperd om speciale radarauto's in te zetten die tijdens het rijden de snelheid kunnen meten van inhalend of zelfs tegemoetkomend verkeer. Het gevoel om gepakt te worden neemt volgens de initiatiefnemer dan waarschijnlijk flink toe doordat in elke auto een agent kan zitten die de snelheid vastlegt. Alle snelheidsmeters van de opvallende voertuigen van de politie zijn geïjkt. Dit betekent dat zij bij constatering van een te hoge snelheid, op basis van een vergelijking van de eigen snelheid op de kilometerteller met het rijgedrag van de andere automobilist, een boete kunnen opleggen. Dit gebeurt in de praktijk ook. Daarnaast gebruikt de politie onopvallende videosurveillance voertuigen, die ingezet worden om een reeks van overtredingen vast te leggen op de video en daarmee de overtreder – na staandhouding – te confronteren. Het voordeel van radarauto's is, zoals de initiatiefnemer ook stelt, dat daarmee ook de snelheid van tegemoetkomend verkeer (vanuit een stilstaande of rijdende auto) gemeten kan worden. In de eerste helft van 2021 zal nader onderzoek naar deze voor Nederland nieuwe methodiek worden gedaan. Voordat deze radarauto's eventueel ingezet kunnen worden voor de handhaving dienen er nog verschillende juridische aspecten onderzocht te worden en de nodige stappen worden gezet ten aanzien van de certificering. Het is op dit moment conform het huidige Voorschrift Meetmid-

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 880

delen Politie nog niet mogelijk om een radarauto als wettig meetmiddel te certificeren.

Ook pleit de initiatiefnemer voor een landelijke uitrol van camera's om appende automobilisten te kunnen bekeuren. De politie werkt momenteel aan de uitrol van de zogenaamde MonoCam². Er zijn twee werkende proefmodellen. Beide camera's worden door de eenheid Midden Nederland en de Landelijke Eenheid al ingezet en per maand worden er enkele tientallen bekeuringen naar het CJIB verzonden. De software wordt momenteel nog verder doorontwikkeld. De voorbereidingen voor de aanschaf van meer camera's voor reguliere operationele inzet zijn in volle gang.

In de eerste helft van 2021 zullen 15 van deze camera's worden aangeschaft die over de eenheden worden verdeeld. Op basis van de ervaringen in de praktijk kan op een later moment worden besloten tot verdere uitbreiding van het aantal camera's. Op 16 november jl. is het OM ook een pilot gestart om met slimme camera's op handheld telefoongebruik te handhaven. Het gaat hierbij, in tegenstelling tot de MonoCam van de politie, om camera's waarmee volautomatisch gehandhaafd kan worden. De camera's van het OM hoeven dus niet bediend te worden door een agent. Er zullen in totaal vier camerasystemen ieder minimaal twee maanden handhaven. De evaluatie van deze pilot wordt in de tweede helft van 2021 verwacht. Wanneer de pilot een succes is, zal worden bekeken of er voldoende middelen beschikbaar kunnen worden gesteld om de inzet van deze camera's landelijk uit te rollen.

Tot slot wordt ingegaan op de inzet van bestaande en nieuwe camera's om roodkruisnegatie aan te pakken. Zoals eerder aan uw kamer gemeld in onder andere de antwoorden op het SO verkeersveiligheid van 28 mei en 12 november, zijn de bestaande camera's van Rijkswaterstaat op de portalen en de ANPR camera's niet geschikt om op roodkruisnegatie te handhaven. De initiatiefnemer stelt voor om te bezien of het juridisch en technisch wel mogelijk gemaakt zou kunnen worden dat ook bestaande camera's van Rijkswaterstaat een rol zouden kunnen spelen bij het beboeten van het negeren van een rood kruis. Om het technisch mogelijk te maken om de camera's op de portalen van Rijkswaterstaat hiervoor te gebruiken, zouden deze vervangen moeten worden door camera's met een betere beeldkwaliteit. Dit zou hoge kosten met zich meebrengen. Het ligt niet voor de hand dat Rijkswaterstaat deze duurdere camera's aanschaf, omdat Rijkswaterstaat dergelijke camera's voor het uitvoeren van haar primaire taken als wegbeheerder niet nodig heeft. Daarnaast stelt de initiatiefnemer voor om de mogelijkheden te bezien van de inzet van andere camera's, al dan niet op een auto of een camera bij een spitsstrook, om het negeren van een rood kruis actiever te kunnen handhaven. Uw Kamer is al eerder geïnformeerd over de verkenning die Rijkswaterstaat momenteel uitvoert naar de mogelijkheden om bij te dragen aan de handhaving op roodkruisnegatie. Hierin wordt bekeken of de camera's op de auto's van de weginspecteurs van Rijkswaterstaat mogelijk wel gebruikt kunnen worden voor de handhaving op roodkruisnegatie. Ook wordt bekeken of en hoe een juridische basis voor het gebruik van beelden van Rijkswaterstaat voor handhaving gecreëerd zou kunnen worden. Deze verkenning is nog niet afgerond; zodra de uitkomsten van deze verkenning bekend zijn, wordt uw Kamer hierover nader geïnformeerd. Roodkruisnegatie vinden we een ernstig probleem. Om een beter beeld te krijgen van de problematiek zal in januari aanstaande een gesprek plaatsvinden met een aantal ervaringsdeskundigen van roodkruisnegatie. Daarnaast organiseren we in februari een rondetafelge-

² Deze camera die langs de weg kan worden geplaatst en door een agent wordt bediend, kan bestuurders herkennen die met een mobiel apparaat in de hand rijden. De bestuurder en het kenteken worden vastgelegd. Een politieagent moet de beelden daarna nog wel beoordelen.

spreek met betrokken organisaties en experts over de mogelijkheden om de aanpak van roodkruisnegatie te versterken. Uw Kamer wordt over de uitkomsten hiervan geïnformeerd.

Verkeershufters bewust maken van hun gedrag

Om mensen die hufterig gedrag vertonen in het verkeer meer bewust te maken van hun eigen gedrag stelt de initiatiefnemer voor om boetes van snelheidsovertredingen binnen één week op de mat te laten vallen. Volgens de initiatiefnemer kan er op deze manier – net als bij een staandehouding – voor gezorgd worden dat bestuurders snel geconfronteerd worden met het gedrag. Dit zou bijdragen aan de effectiviteit van de sanctie. Daarbij stelt de initiatiefnemer voor om bij boetes die voortkomen uit hufterige verkeersovertredingen ook een persoonlijke brief toe te voegen over de gevaren en de mogelijke gevolgen. Jaarlijks worden circa 9 miljoen beschikkingen (Wahv-boetes en strafbeschikkingen) verzonden in verband met verkeersovertredingen. In 2020 lag de dagtekening hiervan in 85% van de gevallen binnen 14 dagen na de pleegdatum. Omdat het CJIB de dagtekening standaard in de toekomst zet (om te voorkomen dat mensen hun beschikking na de dagtekening ontvangen en dan niet langer de volle tijd kunnen benutten om te betalen of in beroep te gaan), zullen veel mensen hun beschikking in de praktijk sneller ontvangen. Gelet op het grote aantal beschikkingen dat jaarlijks wordt verzonden vind ik dat dit over het algemeen snel gebeurt. Het merendeel hiervan betreft Wahv-beschikkingen. Het proces van verwerking en verzending is al zo efficiënt ingericht, dat er nauwelijks ruimte is voor verdere versnelling. Verdere versnelling kan bovendien ten koste gaan van de zorgvuldigheid. Daarbij zal een verdere versnelling van het Wahv-proces naar verwachting ook geen of nauwelijks effect hebben op hufterfeiten, omdat die doorgaans met een strafbeschikking worden gesanctioneerd, zoals bijvoorbeeld het geval is bij het negeren van een rood kruis of het onterecht gebruik maken van de vluchtstrook. Bij de strafbeschikkingen kan de verzending soms wel langer op zich laten wachten, bijvoorbeeld in verband met onderzoek naar de bestuurder en de schuldvaststelling. De kentekenhouder wordt aangeschreven met het verzoek aan te geven of de kentekenhouder zelf of een ander heeft gereden. In geval van een andere bestuurder dan de kentekenhouder, wordt deze aangeschreven. Dit proces kost tijd. Het is van belang dat het Openbaar Ministerie dit zorgvuldig kan doen. Er is daarom geen ruimte voor verdere versnelling.

De Wahv ziet op lichte(re) overtredingen en gaat uit van kentekenaansprakelijkheid. De overtredingen in de Wahv worden als ethisch neutraal bestempeld. Dit houdt in dat het gaat om feiten waarvan het plegen als zodanig geen ernstige morele blaam op de overtreder werpt. Ik zie daarom geen reden om bij Wahv-boetes een persoonlijke brief mee te sturen. Deze komt immers mogelijk bij een ander dan de bestuurder die de overtreding heeft begaan terecht. En aangezien bepaald is dat er geen sprake van ernstige morele blaam is, ligt het ons inziens niet voor de hand een brief te sturen waarin de bestuurder met zijn gedrag wordt geconfronteerd. Bovendien worden de meeste hufterfeiten in het strafrecht afgedaan. Hierdoor wordt al een signaal afgegeven dat dit gedrag de bestuurder extra zwaar wordt aangerekend. Bovendien is op deze feiten de recidiveregeling veelplegers verkeer van toepassing en kunnen verkeershufters dus zwaarder worden bestraft. Op de zitting of de OM-hoorzitting wordt ook aandacht besteed aan het gevaar van de gedragingen. Op deze manier wordt mijns inziens al tegemoet gekomen aan de wens van de initiatiefnemer om verkeershufters te confronteren met de risico's van hun gedrag.

Tot slot stelt de initiatiefnemer voor om bij veelplegers een intensievere aanpak te hanteren waarbij tevens een bezoek van de wijkagent plaatsvindt. Dit naar het voorbeeld van een pilot in de regio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek. In situaties waar een positief effect wordt verwacht, kan in het kader van de zogenaamde persoonsgebonden aanpak een huisbezoek al deel uitmaken van de aanpak.

Overheidscampagne

Om ervoor te zorgen dat de sociale omgeving van iemand die asociaal rijgedrag vertoont dit gedrag gaat ontmoedigen stelt de initiatiefnemer voor om een grote overheidscampagne te starten. Wij delen dit want wij zien ook dat vrienden of collega's vaak een belangrijke rol spelen. Voor iedere nieuwe campagne wordt onderzocht waar de doelgroep wel en niet door beïnvloed wordt en daar wordt de insteek van de campagne op gebaseerd. Wij kiezen ervoor om campagnes te richten op de meest risicovolle gedragingen en om concrete handelingsperspectieven mee te geven. We betrekken hierbij vaak zowel de bestuurder als zijn of haar sociale omgeving. Belangrijk onderdeel van de lachgascampagne, die op 19 november jl. gelanceerd is, is bijvoorbeeld het helpen van vrienden om de bestuurder aan te spreken. Ook voor BOB en MONO geldt dat je sociale omgeving een belangrijke rol speelt. Met MONO-zakelijk richten we ons sterk op de rol van de werkgever die ervoor kan zorgen dat medewerkers onderweg niet gestoord worden.

Tijdens de behandeling van de motie van de leden Postma (CDA), Van der Graaf (CU) en Stoffer (SGP) over het duidelijk maken dat gamen en appen en andere vormen van afleiding tijdens rijden in het geheel niet zijn toegestaan (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 28), heeft de Minister van IenW aangegeven voor het kerstreces te laten weten wanneer zij u hierover zal informeren (Handelingen II 2020/21, nr. 27, Debat over de begroting Infrastructuur en Waterstaat 2021). De verwachting is dat u hier medio 2021 schriftelijk over geïnformeerd wordt.

Intelligente snelheidsbegrenzer

Om extreem problematisch rijgedrag tegen te staan stelt de initiatiefnemer voor om een Intelligente Snelheidsbegrenzer (ISB) in te stellen als blijkt dat mensen op structurele basis veel te hard hebben gereden. Dit moet voorkomen dat deze personen opnieuw over de schreef gaan. Wij delen de ambitie om zware overtreders effectief aan te pakken met technische oplossingen. In 2012 is een proef gedaan met een Snelheidsslot voor zware overtreders. Toen bleek dat het systeem eenvoudig te omzeilen en niet in iedere auto in te bouwen was. Als comfortstelsel om bestuurders te bewegen zich aan de maximumsnelheid te houden en de verkeersveiligheid te vergroten is het wel een geschikt systeem. In nieuwe voertuigen wordt vanaf 2022 een intelligent speed assistance (ISA) variant verplicht. Op welke manier het systeem waarschuwt of in moet grijpen is nog onderwerp van gesprek in Brussel. Om ook in de transitiefase het gebruik van ISA te stimuleren kijkt IenW, samen met een aantal provincies en gemeenten, naar een pilot voor 2021 om te bezien welke ISA varianten er nu beschikbaar zijn en voldoende zijn doorontwikkeld om gebruik hiervan te stimuleren. Ook wordt in 2021 het veilig gebruik van rijhulpsystemen met een campagne gestimuleerd, ISA is hier onderdeel van.

Om extreem problematisch rijgedrag te monitoren zou ook tijdelijk een kastje in de auto geplaatst kunnen worden waardoor informatie over het rijgedrag opgeslagen wordt en uitgelezen kan worden. Dit moet dan vanzelfsprekend wel AVG-proof. Het zou dan bijvoorbeeld gaan om informatie over op welke wegcategorieën de snelheid in welke mate

afweek van de limiet in een bepaalde periode. We zijn nu met een expertgroep, bestaande uit CBR, Reclassering, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Politie, OM, Fonds Slachtofferhulp, Ministerie van IenW en Ministerie van JenV, bezig om te verkennen welke aanvullende maatregelen genomen kunnen worden om de groep die structureel problematisch rijgedrag vertoont, aan te pakken. Technische toepassingen worden hierin meegenomen. Uw Kamer zal medio 2021 nader worden geïnformeerd over de stand van zaken.

Meelopen in een revalidatiecentrum

Tot slot stelt de initiatiefnemer voor om veroorzakers van ernstige verkeersmisdrijven aan de slag te laten gaan bij een revalidatiecentrum als zij tot een werkstraf veroordeeld zijn om hen zo in te laten zien wat de gevolgen van hun gedrag zijn. Graag wil ik u verwijzen naar mijn Kamerbrief van 5 november jl. waarin ik uitgebreid ben in gegaan op de motie van het Lid van Brenk waarin zij oproept te onderzoeken of en op welke wijze daders van ernstige verkeersdelicten geconfronteerd kunnen worden met de gevolgen van hun daden, door het werken met slachtoffers onderdeel te laten uitmaken van een mogelijke taakstraf. Ik heb in de brief aangegeven dat het OM en Reclassering Nederland tezamen met de Landelijke Organisatie Verkeersslachtoffers in 2018 zijn gestart met een pilot waarin als onderdeel van de taakstraf de daders een rondleiding krijgen in een revalidatiecentrum waar zij de verkeersslachtoffers zien en geconfronteerd worden met de gevolgen van roekeloos rijgedrag en/of het rijden onder invloed. Verder kan ook het herstelrecht in het strafrecht een uitkomst bieden om daders te confronteren met hun daden, doordat zij in gesprek treden met de slachtoffers en nabestaanden. De gevoelens en emoties van het slachtoffer/nabestaanden moet hierbij wel in acht worden genomen.

Vervolg

Het voorkomen van hufferig gedrag in het verkeer is van groot belang om de verkeersveiligheid te vergroten en de doelstelling van het SPV om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen te bereiken. De verschillende ontwikkelingen die in deze brief in reactie op de voorstellen van de initiatiefnemer zijn toegelicht, laten zien dat de aanpak van verkeershufters reeds onze aandacht heeft. Op 14 januari staat er een notaoverleg gepland in de Kamer waar de initiatiefnota zal worden besproken. Het is goed om te zien dat de Kamer dit ook een belangrijk onderwerp vindt om met elkaar verder over van gedachten te wisselen.

We kijken uit naar de eventuele aanvullende ideeën voor de aanpak die daaruit naar voren zullen komen.

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga