

Vergaderjaar 2020–2021

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 889**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 22 december 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Justitie en Veiligheid over de brief van 5 november 2020 over de laatste stand van zaken in de uitvoering van eerder gedane toezeggingen op het terrein van de verkeershandhaving (Kamerstuk 29 398, nr. 880).

De vragen en opmerkingen zijn op 13 november 2020 aan de Minister van Justitie en Veiligheid voorgelegd. Bij brief van 18 december 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inhoudsopgave

Inleiding	2
VVD-fractie	2
PVV-fractie	4
CDA-fractie	4
D66-fractie	7
SP-fractie	7
SGP-fractie	8

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de agenda-stukken die voorliggen voor het schriftelijk overleg Verkeersveiligheid (Justitie & Veiligheid) en hebben daarover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrief en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het stuk op de agenda. Deze leden hebben de volgende vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agenda voor het schriftelijk overleg Verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is volgens deze leden een belangrijk doel om naar te streven, omdat mensen zich vrij en veilig moeten voelen in het verkeer. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van het schriftelijk overleg en hebben de volgende vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en zij hebben nog enkele vragen.

### VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een impactanalyse is uitgevoerd over het advies van de Commissie Feiten en Tarieven (CFT) over het verlagen en verhogen van verkeersboetes. Kan deze impactanalyse met de Kamer gedeeld worden? Deze leden vragen tevens wanneer de Minister verwacht dit in de ministerraad voor te leggen. Er wordt gesproken over «deze winter». Kan de Minister hier concreter over zijn? Wanneer kunnen we implementaties van deze adviezen in het Nederlandse boetestelstel verwachten? Ziet de Minister, net als deze leden, de noodzaak dit nog deze kabinetsperiode te regelen, gelet op de afspraken die hierover zijn gemaakt in het regeerakkoord? Deze leden lezen dat de wijzigingen budgettair neutraal moeten plaatsvinden. Kan de Minister de beweegredenen hieromtrent delen? Hoe verhoudt dit «budgettair neutraal wijzigen» zich met het feit dat andere boetes de afgelopen jaren wel verhoogd zijn en daar juist meeropbrengsten tegenover staan? Deelt de Minister de mening dat «budgettair neutraal» dient te slaan op het geheel van boetes?

De leden van de VVD-fractie hebben de brief met betrekking tot aansprakelijkheid van fietsers in het verkeer gelezen. Deze leden vragen of er meer duidelijkheid gegeven kan worden over de aansprakelijkheid voor e-bikes. Deze leden merken op dat de maximumsnelheid voor een e-bike de mate van gevaarzetting en medeaansprakelijkheid bepaalt, maar horen dat hier ook veel uitzonderingen op mogelijk zijn. Kan de Minister hier duidelijkheid over verschaffen? Deze leden lezen dat er geen verplichte WA-verzekering is voor de e-bike, maar dat deze valt onder de aansprakelijkheidsverzekering. Is de Minister het met deze leden eens dat dit onduidelijkheid veroorzaakt?

De leden van de VVD-fractie constateren daarnaast dat er in het verkeer ook een aantal fietsers deelneemt dat zich niet aan wet- en regelgeving houdt. Zij fietsen bijvoorbeeld zonder goede verlichting of begaan verkeersovertredingen. Desondanks blijft de automobilist (gedeeltelijk) aansprakelijk. Is de Minister het met deze leden eens dat er een groter risico moet gelden voor fietsers die zich (meermaals) «asociaal» gedragen in het verkeer? Is de Minister bereid onderzoek te doen naar de ontwikkeling in gedragingen van fietsers? Gedragen fietsers zich tegenwoordig anders dan vroeger? Dienen deze ontwikkelingen gevolgen te hebben voor de mate van aansprakelijkheid wanneer schade bij een ongeval een fietser kan worden aangerekend?

De leden van de VVD-fractie delen de mening van de Minister dat spijkermatten bij rode kruizen niet de geschikte oplossing zijn om overtredingen tegen te gaan, nu dit zeer gevaarlijke situaties kan veroorzaken. Deze leden zien wel graag andere oplossingen voor dit probleem. Zij lezen dat inbeslagname op basis van wet- en regelgeving bij deze overtreding niet mogelijk is. Wat kan de Minister eraan doen om dit wel mogelijk te maken? Deze leden vinden namelijk dat een auto vaker in beslag genomen zou moeten kunnen worden. Wat zijn de mogelijkheden voor een (levenslange) rijontzegging voor notoire verkeershufters? Deze leden zien uit naar de voorstellen om het negeren van rode kruizen adequaat aan te pakken.

De leden van de VVD-fractie vinden nog steeds dat boa's als extra ogen en oren op de straat een rol kunnen spelen in verkeershandhaving. Deze leden betreuren het dat vertraging is ontstaan om dit te realiseren, maar begrijpen dat prioriteit wordt gegeven aan handhaving van coronamaatregelen. Helaas duren verkeersovertredingen voort en deze leden pleiten dan ook voor een snelle hervatting, zodra dit mogelijk is. Deze leden blijven daarnaast pleiten voor een goede uitrusting in materiaal en kennis, zodat boa's deze taak op een veilige manier op zich kunnen nemen. Deze leden zien uit naar de resultaten.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de mobiele, verplaatsbare flitspalen. Wat is de verwachting van het gebruik van deze flitspalen? Wat betekent dit voor de vaststaande flitspalen? Is er een maximum aan het aantal flitspalen dat er gebruikt mag worden in een bepaald gebied? Wordt hier nauwkeurig naar gekeken?

De leden van de VVD-fractie pleiten voor trajectcontroles, maar alleen daar waar de kans op verkeersslachtoffers groot is. Deze leden zijn van mening dat dit veelal op N-wegen is. Deze leden vinden het daarnaast van belang dat huftergedrag wordt aangepakt. Is de Minister, gelet op het voorgaande, bereid om trajectcontroles in te zetten op N-wegen, maar tegelijkertijd de trajectcontroles op Rijkswegen te verminderen en daar juist te focussen op het aanpakken van huftergedrag?

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd te vernemen dat de controles op snorfietzen werken. Wel vragen deze leden wat de pakkans is en hoe deze verhoogd kan worden. Deze leden lezen dat het aantal staandhoudingen voor opgevoerde snorfietzers in 2019 is teruggelopen ten opzichte van 2018. Hoe valt deze daling te verklaren? Deze leden zien graag dat scooter/snorfietsrijders die asociaal gedrag in het verkeer vertonen, waaronder het fors overschrijden van de toegestane constructiesnelheid, aangepakt worden, bijvoorbeeld door over te gaan tot inbeslagname. Deze leden hebben al eerder in januari 2018 aandacht hiervoor gevraagd. Zij zouden willen weten hoeveel recidivisten er zijn bij opvoeringen en of daar wat aan gedaan wordt. Wordt bijvoorbeeld bij een recidivist het voertuig in beslag genomen? Deze leden vinden het van belang dat waar nu voornamelijk gesproken wordt over een helmplicht voor snorfietzers, juist de (recidiverende) asociale verkeersovertreder wordt aangepakt.

### **PVV-fractie**

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister waarom hij niet hard wil optreden tegen verkeersshuften die rode kruizen op de snelweg negeren en daarmee ons personeel dat bezig is met wegwerkzaamheden in levensgevaar brengen. Waarom schuift hij de inzet van spijkermatten of het in beslag nemen van het voertuig zo makkelijk aan de kant? Denkt hij echt dat een kleine boete van € 240 deze asociale afschrikt? Waarom kiest hij de kant van de overtreders, neemt hij ze in bescherming en laat hij degenen die door dit gedrag in groot gevaar verkeren, keihard vallen?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of er bij de pilot voor meer bevoegdheden voor boa's in Utrecht ook meer bevoegdheden komen om harder op te treden tegen de Marokkaanse scooterterreur in de stad. Wordt hier in deze pilot ook tegen opgetreden, of gaat de pilot alleen maar over boetes uitdelen voor fietsers?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister hoe de daling van het aantal staandhoudingen voor opgevoerde snorfietzers heeft kunnen teruggelopen in 2019 ten opzichte van 2018. Is er sprake van een verbetering of heeft de Minister de controle over de handhaving hier verloren?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of hij al een keer stappen heeft gemaakt in het innen van buitenlandse boetes. Deze leden vinden het nog steeds absurd dat Nederlanders wel boetes aan het buitenland moeten betalen, maar dat daar andersom zeer weinig sprake van is.

### **CDA-fractie**

#### *Verhogen en verlagen verkeersboetes*

De leden van de CDA-fractie lezen dat in overleg met betrokken partijen nu kan worden bepaald op welke wijze opvolging wordt gegeven aan het CFT-advies over de mogelijkheden om binnen het huidige boetestelsel verkeersboetes te verhogen en/of te verlagen. De Minister geeft aan dat de uitgangspunten daarbij zijn dat er geen substantiële negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid mogen zijn en dat de wijzigingen budgettair neutraal moeten plaatsvinden. Een voorstel hiertoe zal nog deze winter in de ministerraad worden geagendeerd. Aan wat voor voorstel moet hierbij worden gedacht? In het regeerakkoord staat dat notoire verkeersovertreders harder worden aangepakt doordat het boetesysteem wordt gewijzigd, zodat voor overtredingen met veel gevaarzetting of herhaalde overtredingen de boetes worden verhoogd en

de boetes voor kleine overtredingen kunnen worden verlaagd. In hoeverre zal het voorstel in de geest zijn van het regeerakkoord? In hoeverre zal een gedragsprikkel extra worden ingebouwd?

#### *Innen van verkeersboetes van voertuigen met een buitenlands kenteken*

De leden van de CDA-fractie constateren dat het innen van boetes voor kleinere verkeersovertredingen, zoals een parkeerboete niet meer lukt voor auto's met een buitenlands kenteken. Zo gaf de stad Utrecht het voorbeeld dat ze geen parkeerboetes meer kunnen innen van een auto met een Duits kenteken, omdat ze de gegevens niet meer bij RDW kunnen opvragen. Alleen al de gemeente Utrecht loopt hierdoor jaarlijks € 160.000 mis. In Amsterdam loopt het in de miljoenen. Is de Minister het met deze leden eens dat een boete een boete is en dat iedereen die een boete krijgt deze dient te betalen? Is hij het met deze leden eens dat mensen met een Nederlands kenteken in deze situatie benadeeld worden, omdat zij wel de boete moeten betalen en bestuurders van een auto met een buitenlands kenteken vaak niet?

De leden van de CDA-fractie merken op dat de Europese Cross Border Enforcement (CBE)-richtlijn bepaalt van welke overtredingen informatie gedeeld wordt. Dat gaat slechts over een beperkt aantal ernstige overtredingen. Volgens deze leden zou deze lijst uitgebreid moeten worden. Is de Minister hier bereid actie op te ondernemen? Is hij het ermee eens dat Europees moet worden aangekaart dat landen die lid zijn van de Europese Unie ook de gegevens van automobilisten verstrekken om parkeerboetes te kunnen innen? Is hij bereid dit te doen? Op welke termijn verwacht de Minister daar verandering in te kunnen brengen?

#### *Roodkruisnegatie*

De leden van de van de CDA-fractie vinden roodkruisnegatie een gevaarlijke overtreding. De Minister geeft aan dat het Openbaar Ministerie (OM) om de pakkans te vergroten een pilot heeft uitgevoerd om met camera's op roodkruisnegatie te handhaven. Deze is succesvol verlopen. Wanneer zal dit worden uitgerold, zodat de pakkans van het negeren van een rood kruis snel omhoog zal gaan? Welke camera's zijn hierbij ingezet? Is er ook gekeken naar het gebruik van bestaande camera's boven de weg, waar deze leden eerder naar hebben gevraagd? De Minister geeft verder aan dat er een rondetafelgesprek zal worden georganiseerd om samen met betrokken partijen en experts te kijken hoe de aanpak van roodkruisnegatie verder kan worden verbeterd. Hoe wil de Minister ervoor zorgen dat we niet alleen blijven praten over roodkruisnegatie, maar op korte termijn meerdere instrumenten worden ingezet om de pakkans op roodkruisnegatie flink te verhogen?

#### *Boa-pilot verkeershandhaving*

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de vorderingen met de motie van het lid van Dam (CDA) waarin de regering wordt verzocht om in nauwe samenwerking met de gemeente Utrecht te bezien of er door middel van een pilot geëxperimenteerd kan worden met het uitbreiden van taken van boa's op het vlak van de verkeershandhaving. De Minister geeft aan dat er inmiddels overeenstemming over is bereikt dat de bevoegdheden van de boa's in Utrecht gedurende de pilot met drie feiten worden uitgebreid: het niet voeren van verlichting op de fiets, het handheldgebruik van telecommiddelen op de fiets en roodlichtnegatie op de fiets. Waarom is gekozen voor deze drie feiten? De Minister geeft aan dat start van de pilot zal worden uitgesteld. De gemeente Utrecht streeft ernaar de pilot in het eerste kwartaal van volgend jaar te starten. Hoe wil

de Minister ervoor zorgen dat de pilot zo snel mogelijk start en niet nog meer vertraging gaat oplopen? Kan de Minister aangeven wanneer hij uitslagen van de proef in Utrecht verwacht? Kan de Minister toezeggen dat alle voorbereidingen die geen verband hebben met COVID-19 uiterlijk eind dit jaar gereed zullen zijn?

#### *Innovatieve handhaving*

De leden van de CDA-fractie danken de Minister voor de stand van zaken van de inzet van slimme camera's voor het handhaven op handheld telefoongebruik. Kan de Minister aangeven waarom de MonoCam nog steeds alleen wordt ingezet door de Eenheid Midden-Nederland en de Landelijke Eenheid? De Minister geeft aan dat de verwachting is dat deze camera's in de eerste helft van 2021 kunnen worden ingezet, waarbij elke politie-eenheid voorsnog de beschikking krijgt over één mobiele cameraset. Hoeveel camera's zullen het uiteindelijk worden? Kan de Minister schetsen hoe de uitrol over Nederland er precies uit zal gaan zien? Daarnaast loopt er ook bij het OM een pilot met slimme camera's om op handheld telefoongebruik te handhaven. De evaluatie van deze pilot wordt in de tweede helft van 2021 verwacht. Ziet de Minister mogelijkheden om dit proces te versnellen? Wanneer verwacht de Minister dat deze camera's werkelijk in heel Nederland gebruikt gaan worden?

#### *Trajectcontroles op provinciale wegen*

De leden van de CDA-fractie constateren dat verkeersveiligheid ook op provinciale wegen een groot probleem is. Deze leden hebben begrepen dat hier 15% van de slachtoffers valt, terwijl provinciale wegen maar ongeveer 5% van het totaal aantal wegen uitmaakt. Kan de Minister aangeven of het klopt dat er recent negen nieuwe trajectcontroles op N-wegen zijn geplaatst en in werking gesteld en dat daar nog dit jaar elf systemen bijkomen? Klopt het dat de praktijk uitwijst dat hier een preventieve werking van uitgaat en dat trajectcontroles zorgen voor een goede naleving van de maximumsnelheid? Hoe kijkt de Minister ertegenaan om in overleg met provincies te bezien hoe deze positieve trend door te zetten en het aantal trajectcontrolesystemen verder uit te breiden?

#### *Staandehoudingen*

De leden van de CDA-fractie zien, om de pakkans te vergroten, ook kansen door weer meer staandehoudingen te gaan verrichten. Klopt het dat het aantal staandehoudingen op snelheid door de Landelijke Eenheid in de jaren 2012–2017 zo'n 70% lager is dan in 2007 en dat vergeleken met de 100.000 staandehoudingen op snelheid in 1993 de afname zelfs 96% is? Hoe verklaart de Minister dit en hoe kijkt de Minister aan tegen deze ontwikkeling? Is de Minister bereid een overzicht naar de Kamer te sturen met hierin het aantal staandehoudingen in de afgelopen vijftien jaar? Is de Minister van mening dat ook meer staandehoudingen nodig zijn om de pakkans te vergroten? Zo ja, op welke wijze wil de Minister dit gaan doen? Kan de Minister verder aangeven in hoeverre verkeersveiligheid op dit moment als een van de handhavingsprioriteiten wordt gezien? Welke kansen ziet de Minister om meer prioriteit te geven aan handhaving van de verkeersveiligheid? En klopt het dat het aantal staandehoudingen voor opgevoerde snorfietzers is teruggelopen in 2019 ten opzichte van 2018? Hoe valt deze daling te verklaren?

## **D66-fractie**

De leden van de D66-fractie lezen dat het aantal staandehoudingen voor opgevoerde snorfietzers in 2019 is teruggelopen ten opzichte van 2018. Deze leden vragen hoe deze daling te verklaren is. Deze leden vragen of de Minister van plan is om naast het testen van de snelheid van de snor- en bromfietser op de rollerbank, ook gebruik te maken van elektronische handhaving op snelheidsovertredingen op de weg en het fietspad.

De leden van de D66-fractie vragen naar de stand van zaken van de uitvoering van de afspraak uit het regeerakkoord om het huidige boetesysteem te herzien naar een meer progressief boetesysteem.

De leden van de D66-fractie beschouwen de inzet van mobiele flitspalen als een kans om de verkeersveiligheid te verhogen. Deze leden vragen daarom welke ervaringen zijn opgedaan in gemeenten met de inzet van mobiele flitspalen en vragen tevens of de Minister bereid is om deze ervaringen voort te zetten door de trajectcontrolesystemen verder uit te breiden en daarbij ook innovatieve middelen zoals mobiele flitspalen in te zetten. Deze leden vragen tevens aan de Minister welke mogelijkheden en ervaringen er (in binnen- en buitenland) zijn met het Intelligent Speed Assistance (ISA)-systeem? En zij vragen welke (toegevoegde) bijdrage dit systeem zou kunnen hebben in het Nederlands verkeer.

## **SP-fractie**

De leden van de SP-fractie hebben schriftelijke vragen gesteld over het aanpakken van verkeershuffers. In de antwoorden op deze vragen (Aanhangsel Handelingen II, 2019/20, nr. 735) geeft de Minister aan dat er op dit moment verschillende gesprekken en initiatieven lopen om tot nieuwe mogelijkheden te komen voor het effectiever aanpakken van zware overtreeders. Deze leden willen graag weten wat de expertgroep met CBR, Reclassering, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Politie, OM, Fonds Slachtofferhulp, Ministerie van IenW en Ministerie van JenV inmiddels heeft opgeleverd en of er een moment komt waarop de expertgroep met concrete maatregelen naar buiten zal treden. Zo ja, wanneer is dat moment?

De leden van de SP-fractie constateren dat de Minister in gesprek is met socialemediaplatforms over de mogelijkheden om filmpjes met ernstige verkeersovertredingen offline te halen. Kan de Minister delen welke socialemediaplatforms dat zijn en welke mogelijkheden zij zien om hierop actie te ondernemen?

De leden van de SP-fractie hebben vernomen dat in het Verenigd Koninkrijk een effectief systeem is ontwikkeld waarbij video's op sociale media gebruikt kunnen worden voor het juridisch aanpakken van verkeershuffers. Is de Minister bekend met dit systeem, kan hij de werking van dit systeem toelichten en beschrijven welke belemmeringen er zijn om dit systeem te introduceren in Nederland?

De leden van de SP-fractie willen graag van de Minister weten hoever hij is met een structurele oplossing voor mensen die gedupeerd zijn door de aanscherping van de Wegenverkeerswet per 1 juli 2017. Het gaat om mensen die om medische redenen opiaten, cannabis of amfetamine gebruiken. Door een tijdelijke, verre van ideale oplossing kunnen zij alsnog deelnemen aan het verkeer. De Minister heeft toegezegd om met een structurele en wettelijke oplossing voor dit probleem te komen, maar deze leden hebben deze oplossing nog niet voorbij zien komen. Kan de Minister toelichten wanneer hij deze oplossing naar de Kamer zal sturen.



Deze leden willen van de Minister de toezegging dat dit nog voor de verkiezingen in maart 2021 gebeurt.

### **SGP-fractie**

De leden van de SGP-fractie waarderen de inzet op een twintigtal trajectcontrolesystemen op N-wegen. Het aantal trajecten waar deze effectieve vorm van handhaving plaatsvindt, is in de ogen van deze leden nog beperkt. Zij horen graag waarom trajectcontrolesystemen niet op meer provinciale wegtrajecten toegepast worden. Staat de Minister ervoor open om in overleg met provincies op meer trajecten trajectcontrole toe te passen?

De leden van de SGP-fractie hebben enkele vragen over de pilot voor de inzet van boa's bij verkeershandhaving. Deze leden constateren dat de pilot vertraging heeft opgelopen en heel beperkt wordt ingevuld, terwijl de realiteit is dat de politie onvoldoende toekomt aan verkeershandhaving en de inzet van boa's een waardevolle en effectieve versterking kan zijn. Deze leden vragen waarom niet ook handhaving op verkeersovertredingen door snorfietzers en bromfietzers en handhaving op snelheids-overtredingen (bestuursrechtelijk) binnen de bebouwde kom aan de pilot zijn toegevoegd. Verder vragen deze leden of een pilot in één gemeente voldoende representatief is. Zij willen voorkomen dat er een nieuwe ronde met pilots nodig is, omdat deze ene pilot onvoldoende representatief blijkt te zijn. Is de Minister alsnog bereid te bezien of de pilot ook in enkele andere belangstellende gemeenten uitgevoerd kan worden, zo vragen deze leden.

De leden van de SGP-fractie hebben begrepen dat het in de praktijk lastig blijkt te zijn om verkeershandhaving op de agenda van de lokale driehoek en in de integrale veiligheidsplannen van gemeenten te krijgen. Niet in alle gemeenten is er regulier overleg tussen het basisteam verkeer van de politie en het gemeentebestuur. De verkeerskolom en de bestuurskolom weten elkaar op gemeentelijk en regionaal niveau nog niet goed te vinden. Deze leden horen graag hoe de Minister dit beoordeelt en wat hij doet om ervoor te zorgen dat verkeershandhaving en samenwerking hieromtrent ook lokaal en regionaal versterkt worden.

## **II Reactie van de bewindspersoon**

### **Verhogen en verlagen van boetes en opvolging van het CFT-advies**

De leden van de VVD en het CDA hebben vragen gesteld over de opvolging van het CFT-advies in het kader van de regeerakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) afspraak om boetes voor gevaarzettende verkeersfeiten te verhogen en voor lichtere verkeersfeiten te verlagen. De leden van de VVD vragen allereerst of de impactanalyse met de Kamer gedeeld kan worden. Op het moment dat ik de Kamer informeer over de opvolging van het CFT-advies zal ik ook het CFT-advies en de impactanalyse delen met de Kamer. De leden van de VVD vragen om een verdere concretisering van de timing en ook de leden van de D66-fractie vragen naar de stand van zaken van de uitvoering van deze regeerakkoord afspraak. Naar verwachting kan er begin februari een voorstel worden ingebracht in de MR. De leden van de VVD hebben ook gevraagd wanneer de implementatie van de adviezen verwacht kan worden. Zoals in de verzamelbrief verkeershandhaving van 5 november<sup>1</sup> is aangegeven, zal ik eerst een besluit nemen over overname van (onderdelen van) het CFT-advies, daarna zal ik de uitvoering van het genomen besluit zo

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 880



spoedig mogelijk ter hand nemen. De leden van de VVD vragen ook waarom de uitvoering van deze afspraak uit het regeerakkoord budgetneutraal moet plaatsvinden en hoe zich dit verhoudt met het feit dat andere boetes de afgelopen jaren wel verhoogd zijn en daar juist meeropbrengsten tegenover staan. De boete ontvangsten zijn sinds 2017 een generaal dossier. Dit betekent dat autonome schommelingen in de boeteontvangsten, zowel meer als minder ontvangsten, ten laste van de algemene begroting komen. JenV moet wel voor compensatie van een vermindering van de boete ontvangsten zorgen indien dit het gevolg is van een beleidswijziging. Bij het regeerakkoord zijn geen middelen ter beschikking gesteld voor uitvoering van deze afspraak. Daarom zal uitvoering van deze afspraak budgettair neutraal moeten plaatsvinden. Daarbij deel ik de mening van de leden van de VVD dat het gaat om budgettaire neutraliteit ten aanzien van het totaal aan verkeersboetes. De leden van het CDA hebben gevraagd aan wat voor voorstel hierbij gedacht moet worden en of het voorstel in de geest van het regeerakkoord zal zijn. In het regeerakkoord is afgesproken om de boetes voor overtredingen met veel gevaarzetting of herhaalde overtredingen te verhogen en de boetes voor kleine overtredingen te verlagen. Het voorstel zal hieraan invulling geven.

### **Inning buitenlandse boetes**

De leden van de PVV-fractie vragen of er stappen zijn gezet in het innen van buitenlandse boetes. Niet-ingezetenen die in Nederland een verkeersovertreding begaan komen hier niet mee weg. In 2019 stuurde het CJIB bijna 1 miljoen verkeersboetes naar inwoners van Europese lidstaten omdat ze in Nederland een verkeersovertreding begingen. Uw Kamer heeft op 2 juli jongstleden een motie aangenomen waarin u de regering verzoekt om ervoor te zorgen dat het inningspercentage voor verkeersboetes door buitenlandse kentekenhouders zo snel mogelijk stijgt.<sup>2</sup> In 2018 werd bijna 73% van de aan niet-ingezetenen verzonden verkeersboetes betaald. Als de ontvanger van deze boete na een aanmaning nog niet heeft betaald, draagt het CJIB de inning van de boete over aan het land van de overtreder. Die nemen de inning van Nederland over en innen de boete volgens hun eigen wet- en regelgeving. Ik deel dan ook niet het beeld dat niet-ingezetenen zouden weggelaten worden met een verkeersovertreding die ze in Nederland begaan. Aan het begin van ieder jaar wordt een overzicht gepubliceerd van de aantallen verkeersovertredingen in het voorgaande jaar. Daarin wordt ook een overzicht gegeven van de inningspercentages van buitenlandse verkeersovertreders. Begin 2021 zal ik dit overzicht voorzien van een brief aan uw Kamer waarin ik nader inga op de meest actuele inningspercentages (waaronder de cijfers over 2019) en de invloed die Nederland hierop kan uitoefenen.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het innen van boetes voor kleinere verkeersovertredingen, zoals een parkeerboete niet meer lukt voor auto's met een buitenlands kenteken. De leden vragen of ik het met hen eens ben dat een boete een boete is en dat iedereen die een boete krijgt deze dient te betalen en dat mensen met een Nederlands kenteken in deze situatie benadeeld worden, omdat zij wel de boete<sup>3</sup> moeten betalen en bestuurders van een auto met een buitenlands kenteken vaak niet. Op dit moment geldt dat Nederland met Duitsland en België bilaterale verdragen heeft zodat de gemeenten via de RDW informatie uit kunnen wisselen over de kentekenhoudergegevens. Er is inderdaad gedurende een beperkte tijd sprake van geweest dat gemeenten de persoonsgegevens horende bij een voertuig met een Duits kenteken niet

<sup>2</sup> Handelingen II 2019/20, nr. 91, item 105

<sup>3</sup> De CDA-leden refereren met de voorbeelden over Utrecht en Amsterdam aan de zogeheten naheffingsaanlagen parkeerbelasting.

bij het RDW konden opvragen. Inmiddels is dit wel weer mogelijk en kunnen deze aanslagen alsnog door gemeenten worden geïnd. Uw Kamer is hierover op 15 september 2020 geïnformeerd door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.<sup>4</sup> Inwoners van zowel Duitsland als België ontvangen dus een naheffingsaanslag als ze geen parkeerbelasting hebben betaald. Gemeenten kunnen ten behoeve van het innen van een naheffingsaanslag overigens ook gebruik maken van andere methoden, zoals het gebruik van een wielklem.

De leden van de CDA-fractie merken op dat de Europese Cross Border Enforcement (CBE)-richtlijn bepaalt van welke overtredingen informatie gedeeld wordt. Zij vragen of ik bereid ben actie te ondernemen om de lijst van overtredingen uit te breiden. Ook vragen zij of ik bereid ben om op Europees niveau aan te kaarten dat landen die lid zijn van de Europese Unie ook de gegevens van automobilisten moeten verstrekken om parkeerboetes te kunnen innen en op welke termijn ik verwacht hier verandering in te kunnen brengen. De Richtlijn beoogt bij te dragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid in Europa. De leden van het CDA merken terecht op dat de CBE-Richtlijn het mogelijk maakt om voor acht verkeersovertredingen informatie over de kentekenhouders uit te wisselen.<sup>5</sup> Met de leden van het CDA ben ik het eens dat er moet worden gekeken naar een uitbreiding van feiten. Hierover wordt op dit moment gesproken in de voorbereiding van een herziening van de CBE-Richtlijn door de Europese Commissie. Nederland heeft aangedragen te onderzoeken of parkeerovertredingen op grond van de Wahv (gevaarlijk parkeren) en bijvoorbeeld naheffingsaanslagen parkeerbelasting onder de Richtlijn kunnen worden gebracht. Het is echter wel de vraag of dit rijmt met het doel van de richtlijn, namelijk het bevorderen van de verkeersveiligheid.

### **Standehoudingen**

De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd in hoeverre verkeersveiligheid op dit moment als een van de handavingsprioriteiten wordt gezien en welke kansen ik zie om meer prioriteit te geven aan handhaving van de verkeersveiligheid. Ook stellen de leden van de CDA-fractie vragen over de aandacht voor verkeershandhaving door de politie. In het kader van het Strategisch plan Verkeersveiligheid en het Landelijk Actieplan verkeersveiligheid zijn afspraken gemaakt over de inzet op verkeershandhaving. De inzet van de politie wordt bepaald in de driehoek. Om ervoor te zorgen dat verkeersveiligheid eerder onderwerp van gesprek is in de driehoek, wordt hier vanuit het OM permanent aandacht voor gevraagd bij de arrondissementsparketten. Daarnaast heeft het kennisnetwerk SPV een handleiding opgesteld waarmee gemeenten verkeersveiligheid makkelijker in de driehoek kunnen agenderen. Ten slotte wordt er in het kader van het handhaven van de zogenaamde «kleine norm», waaronder lichte verkeersovertredingen, sinds 2016 door de korpsleiding gericht gestuurd op meer zichtbare handhaving door middel van standehoudingen. Deze aanpak heeft resultaat. Het aantal standehoudingen steeg in 2019 (ruim 530 duizend) ten opzichte van 2018 (ruim 400 duizend) met zo'n 30 procent. Ook dit jaar laat het aantal standehoudingen, ondanks de verminderde verkeersdruk, een stijging zien.

De leden van de CDA-fractie stellen vragen over het aantal standehoudingen op snelheid door de landelijke eenheid in de afgelopen jaren en of het klopt dat er sprake is van een daling en opzichte van de aantallen in

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 570 VII, nr. 5

<sup>5</sup> Dit betreffen: rijden met een te hoge snelheid; het niet dragen van een veiligheidsgordel; niet stoppen voor rood licht; rijden onder invloed van alcohol; rijden onder invloed van drugs, het niet dragen van een veiligheidshelm; het rijden op een verboden rijstrook; illegaal gebruik van een mobiele telefoon of ander communicatie apparaat tijdens het rijden.

2007 en 1993, hoe dit wordt verklaard en hoe ik deze ontwikkeling aan kijk. Gevraagd wordt of er een overzicht naar de Kamer gestuurd kan worden met hierin het aantal staandhoudingen in de afgelopen vijftien jaar. De politie kan geen cijfers van voor 2009 leveren. De ontwikkeling van het aantal staandhoudingen op snelheid ziet er sinds 2009 als volgt uit:

Jaar	Aantal staandhoudingen op snelheid
2009	188.787
2010	154.972
2011	113.629
2012	80.609
2013	82.510
2014	79.341
2015	42.018
2016	67.448
2017	71.707
2018	66.341
2019	81.648
2020 (t/m oktober)	76.982

In antwoord op vragen van de leden van de CDA-fractie antwoord ik dat het totaal aantal staandhoudingen op snelheid eerder inderdaad gedaald is. Ook ik onderstreep het belang van staandhoudingen. Overtreders worden daarbij direct geconfronteerd met hun gedrag en dit is over het algemeen erg effectief. Daarom wordt er ook ingezet op het verhoging van het aantal staandhoudingen en neemt het totaal aantal staandhoudingen nu weer toe. De leden vragen of ik van mening ben dat meer staandhoudingen nodig zijn om de pakkans te vergroten en op welke wijze ik dit wil gaan doen. Met de politie is in het kader van het SPV afgesproken dat de positieve ontwikkeling van het aantal staandhoudingen de komende jaren wordt vastgehouden. De pakkans wordt daarnaast niet alleen door staandhoudingen bepaald. Ook met behulp van (al dan niet mobiele) flitspalen, trajectcontroles en radarcontroles wordt de pakkans beïnvloed. Zeker voor snelheidsovertredingen. Ook hierop wordt steeds meer ingezet.

### **Innovatieve handhaving**

De leden van de VVD-fractie hebben enkele vragen gesteld over de verplaatsbare flitspalen. Gevraagd is wat de verwachting is van het gebruik van deze flitspalen. Deze flitspalen moeten bijdragen aan de flexibele snelheidshandhaving, bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden, zonder dat dit veel capaciteit van de politie kost. De objectieve en subjectieve pakkans moet hiermee worden vergroot en het aantal snelheidsovertredingen moet zo worden verminderd. De leden hebben ook gevraagd wat dit betekent voor de vaste flitspalen. Er zijn momenteel 642 vaste flitspalen. De mobiele palen (in totaal 7 camera's) zitten nog in een pilotfase. De mobiele palen zijn een aanvulling op de vaste flitspalen, ze dienen niet ter vervanging van deze palen. De leden van de D66-fractie hebben gevraagd welke ervaringen er zijn opgedaan in gemeenten met de inzet van mobiele flitspalen. Bij de eerste pilot, in het voorjaar van 2019, werd 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. Doel van deze tweede pilot, waarover ik u in mijn brief van 5 november heb geïnformeerd, is meer inzicht krijgen in de kosten, flexibiliteit en inzetbaarheid van de verplaatsbare flitspalen ten

opzichte van de vaste flitspalen. Begin 2021 zal het evaluatierapport van deze pilot gereed zijn.

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd of er een maximum is aan het aantal flitspalen dat er gebruikt mag worden in een bepaald gebied. Voor de vaste flitspalen wordt gestreefd naar een landelijke spreiding. Onveilige locaties worden in eerste instantie aangepakt door aanpassing van de infrastructuur. Indien dit niet mogelijk is, niet het gewenste effect heeft of wegens omstandigheden lang op zich laat wachten, kan er een flitspaal worden geplaatst. Er is in principe geen maximum verbonden aan het aantal flitspalen, maar het beschikbare budget bepaalt uiteindelijk wel hoeveel flitspalen er kunnen worden aangeschaft.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de MonoCam<sup>6</sup> nog steeds alleen wordt ingezet door de Eenheid Midden-Nederland en de Landelijke Eenheid. Ook vragen zij hoeveel van deze camera's uiteindelijk zullen worden ingezet en of geschetst kan worden hoe de uitrol over Nederland er precies uit zal gaan zien. De twee camera's die op dit moment in gebruik zijn, zijn prototypes. Hier zijn positieve ervaringen mee opgedaan. Op dit moment worden aan de laatste stand van techniek aangepaste camera's aangeschaft. 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 uitbreiding van het aantal camera's.

De leden van de CDA-fractie hebben ook gevraagd of de pilot van het OM waarin met slimme camera's gehandhaafd wordt op handheld telefoongebruik, versneld kan worden. En wanneer deze camera's naar verwachting in heel Nederland gebruikt gaan worden. Deze pilot is zeer recent gestart met één leverancier. Een tweede leverancier start naar verwachting begin 2021. Beide leveranciers komen uit Australië en mochten lange tijd niet uitreizen vanwege Corona, dit heeft dus voor vertraging in de pilot gezorgd. De camerasystemen zullen ieder minimaal twee maanden handhaven. Dit is nodig om een goed beeld van de mogelijkheden en de resultaten te krijgen. Het is daarom niet mogelijk om de pilot te versnellen. Of de camera's vervolgens landelijk worden uitgerold hangt af van de resultaten van de pilot en of hiervoor budget gevonden kan worden, er zijn hiervoor momenteel geen middelen beschikbaar.

De vraag van leden van de CDA-fractie of het klopt dat er van trajectcontrolesystemen een preventieve werking uitgaat en dat deze systemen zorgen voor een goede naleving van de maximumsnelheid, kan ik bevestigend beantwoorden. Trajectcontroles zorgen voor een verlaging van de gemiddeld gereden snelheid op het desbetreffende traject. Handhaving middels een trajectcontrolesysteem is dus zeker effectief. In antwoord op een vraag van de CDA-fractie kan ik bevestigen dat er inderdaad in totaal 20 extra trajectcontrolesystemen op N-wegen in werking zullen treden. Inmiddels zijn er 18 systemen operationeel. De laatste 2 systemen volgen later deze maand en op 7 januari. De leden van de VVD-fractie, de CDA-fractie, D66-fractie en SGP-fractie hebben gevraagd of er meer trajectcontroles ingezet kunnen worden op N-wegen. Binnen het huidige verkeershandhabingsbudget van het OM is momenteel geen ruimte voor extra trajectcontrolesystemen op N-wegen. Op snelwegen zijn er momenteel 10 trajectcontrolesystemen actief. In verhouding gaat het dus al om een behoorlijk aantal trajectcontrolesystemen op de N-wegen. De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd of het aantal trajectcontroles op Rijkswegen verminderd kan worden. De huidige locaties van de trajectcontroles zijn in samenspraak tussen het OM, de politie en Rijkswaterstaat bepaald. Daarbij is gekeken naar locaties waar de maximumsnelheid vaak wordt overschreden. Zoals gezegd

<sup>6</sup> Deze camera kan zelf 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.

leveren de trajectcontroles een belangrijke bijdrage aan een goede naleving van de maximumsnelheid. Ik acht het daarom niet wenselijk om het aantal trajectcontroles op snelwegen te verminderen.

### **Roodkruisnegatie**

De leden van de VVD-fractie en de PVV-fractie hebben vragen gesteld over de mogelijkheden voor inbeslagname van voertuigen bij roodkruisnegatie. Ik heb deze vragen zo geïnterpreteerd dat de leden van deze fracties graag willen weten of bij roodkruisnegatie, verbeurdverklaring na inbeslagname van het voertuig van bestuurder als strafrechtelijke sanctie opgelegd zou kunnen worden. De gronden voor inbeslagneming zijn opgenomen in artikel 94 van het Wetboek van Strafvordering. In de door het OM vastgestelde Aanwijzing inbeslagneming is geregeld in welke gevallen de politie tot inbeslagneming kan overgaan. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de maximum toegestane snelheid met tenminste 100% wordt overschreden en er daarbij sprake is van concrete gevaarstelling. Ook in andere gevallen van recidiverend zeer verkeersgevaarlijk gedrag is inbeslagneming mogelijk. Als er bij (herhaaldelijke) roodkruisnegatie dus sprake is van zeer verkeersgevaarlijk rijgedrag is een verbeurdverklaring mogelijk. De auto wordt inbeslaggenomen nadat daarover overleg met de officier van justitie heeft plaatsgevonden. Voor een verbeurdverklaring als sanctie op de enkele overtreding van roodkruisnegatie (zonder dat er sprake is van recidive of zeer gevaarlijk rijgedrag) bestaat geen juridische grondslag. Ik acht het vanwege het disproportionele karakter van een dergelijke maatregel ook niet wenselijk om die juridische grondslag te creëren. Naar verwachting zal een dergelijke ook in strijd zijn met art. 1 Eerste Protocol bij het EVRM (betreffende het eigendomsrecht).

De leden van de PVV-fractie hebben gevraagd waarom ik niet hard wil optreden tegen verkeersshuffers die rode kruizen op de snelweg negeren en waarom ik niet overga tot het inzetten van spijkermatten. Ook vragen de leden of een boete van € 240 deze overtreeders wel afschrikt. Zoals ik ook in mijn brief van 5 november heb aangegeven, acht ik de inzet van spijkermatten juist gevaarlijk voor degenen die beschermd moeten worden tegen roodkruisnegatie (en ook voor de overige weggebruikers). Indien er spijkermatten worden neergelegd, lopen ook de hulpdiensten, die van deze wegdelen gebruik moeten kunnen blijven maken, gevaar als ze hier overheen zouden rijden. Daarom wil ik niet overgaan tot de inzet van spijkermatten. Dit laat onverlet dat ik bestuurders die rode kruizen negeren hard aan wil pakken. Ik ben van mening dat een boete van € 240 euro voor veel overtreeders een fors bedrag is, en hier dus wel degelijk een afschrikwekkend effect van uitgaat. Daarnaast kan de politie, zoals ik ook in mijn brief van 5 november heb aangegeven, wanneer bij het negeren van een rood kruis gevaar wordt veroorzaakt, ook verbaliseren voor feiten waarvoor strenger gestraft kan worden (bijvoorbeeld artikel vijf van de Wegenverkeerswet 1994). Tot slot wordt momenteel bekeken of de pakkans verhoogd kan worden door de inzet van camera's.

De leden van de CDA-fractie hebben enkele vragen gesteld over de pilot van het OM waarin met een camera op roodkruisnegatie werd gehandhaafd. Zo hebben de leden gevraagd welke camera hierbij is ingezet. Het ging om een camera van het OM<sup>7</sup>. Deze camera kan zowel het rode kruis herkennen als het kenteken van voertuigen die het rode kruis negeren. De leden vragen of ook gekeken is naar het gebruik van bestaande camera's en wanneer de inzet van camera's om te handhaven op roodkruisnegatie zal worden uitgerold. Over de (on)mogelijkheden van het gebruik van de ANPR-camera's voor de handhaving op roodkruisnegatie heb ik u in de antwoorden op de vragen van het SO verkeersveiligheid van 28 mei jl. geïnformeerd over de juridische en technische knelpunten ten aanzien van

<sup>7</sup> Het ging een om camera van de firma Connection System

het gebruik van ANPR-camera's voor de handhaving op roodkruisnegatie. Zoals de Minister van IenW eerder heeft gemeld in de verzamelbrief voor het AO van 18 december 2019<sup>8</sup> zijn ook de bestaande camera's van Rijkswaterstaat op de portalen niet geschikt om op roodkruisnegatie te handhaven. De kwaliteit van de camera's is onvoldoende om de kentekens te herkennen. Het vervangen van de camera's voor een betere beeldkwaliteit zou hoge kosten meebrengen. Het ligt niet voor de hand dat Rijkswaterstaat deze duurdere camera's aanschaft, omdat Rijkswaterstaat dergelijke camera's voor het uitvoeren van haar primaire taken niet nodig heeft. Daarnaast is er geen juridische grondslag voor het gebruik van de beelden van Rijkswaterstaat voor de handhaving. 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, mede naar aanleiding van de resultaten van de pilot van het OM. Hierin wordt bekeken of de camera's op de auto's van de weginspecteurs van Rijkswaterstaat mogelijk gebruikt zouden kunnen worden voor de handhaving op roodkruisnegatie. En of en hoe een juridische basis voor het gebruik van beelden van Rijkswaterstaat gecreëerd zou kunnen worden. Zodra deze verkenning is afgerond wordt uw Kamer nader geïnformeerd over de uitkomsten.

In reactie op de vraag van de leden van de CDA-fractie over hoe we ervoor zorgen dat we niet alleen blijven praten over roodkruisnegatie, wil ik erop wijzen dat de handhaving het sluitstuk is van de aanpak. Er dient niet alleen te worden ingezet op handhaving en vergroting van de pakkans, maar er moet juist ook worden gekeken welke overige maatregelen de verschillende partners kunnen treffen om roodkruisnegatie tegen te gaan. Daarom zal naast de mogelijkheden om de handhaving te verbeteren, tijdens de ronde tafel ook over de overige aspecten van de aanpak worden gesproken.

### **Aanpak verkeershufters**

De leden van de VVD hebben gevraagd wat de mogelijkheden zijn voor een (levenslange) rijontzegging voor notoire verkeershufters. Op basis van de Wegenverkeerswet 1994 kan de rechter, afhankelijk van het strafbare feit, een ontzegging van de rijbevoegdheid van maximaal twee tot vijf jaar opleggen. Bij recidive worden die maxima verdubbeld en kan dus een ontzegging van de rijbevoegdheid van ten hoogste vier respectievelijk tien jaar worden opgelegd. Het is de vraag in hoeverre een levenslange ontzegging van de rijbevoegdheid juridisch houdbaar zou zijn, gelet op de proportionaliteit van een dergelijke maatregel. Daarnaast is de vraag relevant in hoeverre in de praktijk gebruik gemaakt zou worden van een dergelijke ontzegging van de rijbevoegdheid. In het kader van het onderzoek naar de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten uit 2017, en de naar aanleiding van dit onderzoek gehouden expertsessies, is niet gebleken dat er vanuit de praktijk behoefte is aan een hogere maximumduur van de ontzegging van de rijbevoegdheid.<sup>9</sup> De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd of op Rijkswegen in plaats van in te zetten op trajectcontroles, vooral gefocust kan worden op het aanpakken van huftergedrag. Het aanpakken van verkeershufters vind ik ook erg belangrijk. Zoals ik onlangs in de beantwoording van schriftelijke Kamervragen van de leden Van Nispen en Laçin<sup>10</sup> heb aangegeven, worden de opsporingsbevoegdheden in het kader van artikel 5a van de WVV dan ook verruimd. Dit maakt onderdeel uit van een conceptvoorstel voor een verzamelwet dat ik aan de bij de strafrechtsheten betrokken organisaties in consultatie heb gegeven. Daarnaast worden momenteel in

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 783

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 567

<sup>10</sup> Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 735



een expertgroep met CBR, Reclassering, SWOV, Politie, OM, Fonds Slachtofferhulp Ministerie van IenW en het Ministerie van JenV de mogelijkheden om zware overtreeders effectiever aan te pakken verkend. Daarbij wordt onder andere gekeken naar technische oplossingen om deze groep bij te sturen.

De leden van de SP-fractie hebben gevraagd wat de expertgroep met CBR, Reclassering, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Politie, OM, Fonds Slachtofferhulp, Ministerie van IenW en Ministerie van JenV inmiddels heeft opgeleverd en of er een moment komt waarop de expertgroep met concrete maatregelen naar buiten zal treden en zo ja, wanneer. In deze expertgroep wordt breed gesproken over herziening van bestaande maatregelen en de mogelijkheden voor aanvullende maatregelen. De Minister van IenW zal uw Kamer medio 2021 nader informeren over de stand van zaken.

De leden van de SP-fractie hebben gevraagd met welke social media platforms ik in gesprek ben om filmpjes van ernstige verkeersovertredingen offline te halen en welke mogelijkheden er zijn om actie te ondernemen. Ik ben momenteel in gesprek met social media platforms over het voorkomen en verwijderen van strafbare content. Zoals ik eerder heb aangegeven in de beantwoording op de schriftelijke vragen van de leden van Nispen en Laçin (SP)<sup>11</sup> is het in het geval van delen van filmpjes waarin verkeersovertredingen worden begaan geen sprake van illegale of onrechtmatige content. Dit is dan ook geen onderwerp van gesprek. Indien er voldoende aanknopingspunten zijn, kan er op basis van beelden op sociale media wel een strafrechtelijk onderzoek gestart worden. De leden van de SP-fractie hebben gevraagd of ik bekend ben met het systeem van het Verenigd Koninkrijk waarbij video's op social media gebruikt kunnen worden voor het juridisch aanpakken van verkeershufters. Ik ben bekend met het systeem van de Engelse politie genaamd «Operation Snap». Uit openbare bronnen blijkt dat alleen filmpjes ingestuurd kunnen worden van verkeersovertredingen, waar de indiener daadwerkelijk ook getuige van is geweest<sup>12</sup>. Filmpjes die op social media zijn geplaatst kunnen niet door iemand worden aangeleverd worden als bewijs voor een verkeersovertreding als diegene hier geen getuige van is geweest. Ook in Nederland kunnen de beelden van een verkeersovertreding bij de politie ingediend worden onder dezelfde voorwaarden als de Engelse «Operation Snap». De filmer dient dan zelf de originele beelden af te staan en een verklaring af te leggen. Operation Snap verschilt dus weinig met de Nederlandse aanpak. Ik ben verder niet bekend met een ander systeem.

### **Intelligent Speed Assistance (ISA)**

De leden van de D66-fractie hebben gevraagd welke mogelijkheden en ervaringen er (in binnen- en buitenland) zijn met het Intelligent Speed Assistance (ISA)-systeem en welke (toegevoegde) bijdrage dit systeem zou kunnen hebben in het Nederlands verkeer. Dit zijn systemen die op basis van de lokale snelheidslimiet kunnen informeren, waarschuwen, tegendruk kunnen geven via het gaspedaal of de auto hard kunnen begrenzen wanneer de snelheidslimiet bereikt wordt. Navigatiesystemen en sommige moderne auto's waarschuwen vaak al bij te hard rijden. Voor een ISA die hard begrenst moeten positiebepaling en de snelheidsinformatie heel betrouwbaar zijn. In 2012 is onderzocht of een hard ingrijpende ISA geschikt is voor de aanpak van zware overtreeders. Het systeem bleek eenvoudig te omzeilen en niet in iedere auto in te bouwen. Als comfort-systeem, mensen ertoe te bewegen zich aan de maximumsnelheid te houden en de verkeersveiligheid te vergroten, is het op dit moment een

<sup>11</sup> Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 735

<sup>12</sup> <https://www.devon-cornwall.police.uk/contact/contact-forms/operation-snap-dashcam-footage/>



geschikt systeem. In nieuwe voertuigen wordt vanaf 2022 een ISA variant verplicht. Om welke variant (waarschuwen, tegendruk geven of hard ingrijpen) het zal gaan, is nog onderwerp van gesprek in Brussel. Om ook in de transitiefase het gebruik van ISA te stimuleren kijkt lenW, 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 rijkhulpsystemen met een campagne gestimuleerd, ISA is hier onderdeel van.

### **Boa-pilot**

De leden van de VVD-fractie en de CDA-fractie willen graag dat er zo min mogelijk verdere vertraging wordt opgelopen bij de boa-pilot in Utrecht. Zoals ik ook in mijn brief van 5 november heb aangegeven, worden de voorbereidingen voor de uitvoering van de pilot zo veel mogelijk voortgezet. De gemeente Utrecht heeft mij inmiddels te kennen gegeven in februari voldoende capaciteit beschikbaar te hebben om deze pilot goed uit te kunnen voeren.

De leden van de PVV-fractie, de CDA-fractie en SGP-fractie hebben vragen gesteld over de feiten die meegenomen worden in de pilot en hoe er tot deze keuze gekomen is. Gevraagd wordt waarom niet ook overtredingen van snor- en bromfietzers en snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom worden meegenomen. Het uitgangspunt van het huidige stelsel is dat handhaving van overtredingen die de verkeersveiligheid betreffen een taak is van de politie, de boa's handhaven op overtredingen die de leefbaarheid raken. Met de drie feiten die ik heb genoemd in mijn brief van 5 november, worden de grenzen van dit leefbaarheids criterium al opgezocht en kunnen de boa's gaan handhaven op feiten die op het scheidsvlak van leefbaarheid en verkeersveiligheid liggen. Bij deze feiten is vooral sprake van (potentieel) gevaar voor de overtreder zelf en minder voor andere deelnemers. Snelheidsovertredingen zien bijvoorbeeld echt puur op de veiligheid en vallen daarmee onder de verantwoordelijkheid van de politie. Ook is er gekozen om eerst met drie overtredingen te beginnen om de pilot niet te complex te maken. Omdat het om veelvoorkomende overtredingen gaat, betekent dit mijns inziens een wezenlijke uitbreiding van de taken en bevoegdheden waarmee in de pilot geëxperimenteerd kan gaan worden.

De leden van de VVD-fractie pleiten voor een goede uitrusting in materiaal en kennis, zodat boa's deze taak op een veilige manier op zich kunnen nemen. De boa's zullen voorafgaand aan de start van de pilot een instructie krijgen van de politie over hoe ze op deze drie overtredingen kunnen handhaven en hiervoor een kwalitatief goed proces verbaal op kunnen stellen. Boa's van de gemeente Utrecht hebben daarnaast al ervaring met verkeerscontroles, op deze kennis en kunde wordt voortgebouwd bij de uitvoering van de pilot. De boa's krijgen voor de uitvoering van deze pilot geen (extra) geweldsmiddelen toegekend. In Utrecht worden goede afspraken gemaakt over de samenwerking met de politie. Zodat boa's bij agressie of geweld assistentie van de politie kunnen vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben gevraagd of een pilot in één gemeente voldoende representatief is en of ik bereid ben te bezien of de pilot ook in enkele andere belangstellende gemeenten uitgevoerd kan worden. Aan de uitbreiding van bevoegdheden kleven mogelijke risico's, bijvoorbeeld op gebied van gevaarstelling voor de boa's en de eventuele benodigde inzet van politie indien er sprake is van agressie en geweld. Daarom geef ik er de voorkeur aan om eerst te bezien hoe de uitbreiding van de bevoegdheden in de gemeente Utrecht uitpakt, voordat dit eventueel breder beproefd wordt.

De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd wanneer de resultaten van de pilot worden verwacht. Na 6 maanden zal er een eerste (tussen) evaluatie van de pilot plaatsvinden. Op basis van de uitkomsten van die pilot wordt met de gemeente Utrecht, OM en politie besproken hoe de pilot verder wordt voortgezet. Daarbij zal bekeken worden of er op basis van de resultaten over het eerste half jaar al iets gezegd kan worden over het succes van de pilot en of aantal feiten dat wordt meegenomen in de pilot eventueel kan worden uitgebreid.

### **Medicijngebruikers**

De leden van de SP-fractie willen graag weten wat de stand van zaken is met betrekking tot het vinden van een structurele oplossing voor medicijngebruikers die door de aanscherping van de Wegenverkeerswet per 1 juli 2017 strafbaar zijn als zij deelnemen aan het verkeer. De leden verzoeken om een toezegging om voor de verkiezing in maart 2021 een structurele en wettelijke oplossing voor te leggen aan de Kamer. Inmiddels blijkt dat, door de huidige werkwijze van politie en OM, maar een gering aantal geneesmiddelengebruikers in het strafrechtelijke proces terecht komt. In 2019 zijn 5.500 zaken voor rijden onder invloed van drugs bij het OM binnengekomen. In twaalf van die zaken is medicinaal verweer gevoerd<sup>13</sup>. Slechts één bestuurder heeft een medische verklaring overhandigd ter onderbouwing van zijn verweer, de verklaring bleek echter te oud om als onderbouwing van het verweer te kunnen dienen. Van overige bestuurders in deze zaken is niks ontvangen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat in de praktijk het Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer (hierna; het Besluit) nauwelijks heeft geleid tot strafrechtelijke gevolgen voor de geneesmiddelengebruikers. Alhoewel er in de praktijk dus geen sprake is van een probleem in de strafrechtuitvoering, zijn in een interdepartementale werkgroep van JenV, lenW en VWS in de afgelopen 3 jaar verschillende oplossingsrichtingen verkend, waaronder;

- *Het vastleggen van de huidige werkwijze van het OM en politie in wet- en regelgeving*
- *Het opnemen van (nieuwe) hogere grenswaarden voor geneesmiddelengebruikers in het Besluit alcohol,*
- *Een strafuitsluitingsgrond of uitzondering voor geneesmiddelengebruikers*
- *Het tonen van een formulier als bewijsstuk bij aanhouding: actueel medicatieoverzicht, verklaring van de arts, verklaring van het CBR of CAK.*

De bovenstaande oplossingsrichtingen blijken alleen niet zonder nadelen en risico's voor de verkeersveiligheid of de geneesmiddelengebruikers. Er dient daarom een afweging te worden gemaakt tussen de waarborging van de verkeersveiligheid en het oplossen van de huidige positie waarin geneesmiddelengebruikers zich bevinden. Daarom zal ik tezamen met de ministers van VWS en lenW in beraad gaan en zal ik de Kamer voor maart 2021 per brief informeren over de gezamenlijke keuze.

### **Aanpak opgevoerde snorfietzen**

De leden van de VVD-fractie, PVV-fractie, de CDA-fractie en de D66-fractie hebben gevraagd naar de ontwikkeling in het aantal staandhoudingen voor opgevoerde snorfietzers. Deels in aanvulling op wat ik in de verzamelbrief van 5 november 2020 schreef, bedroeg het aantal boetes voor opgevoerde snorfietzen in 2018 7.910, in 2019 7.317 en zijn tot en met september 2020 4.819 boetes opgelegd. De politie zet de afgelopen

<sup>13</sup> Bij deze 12 verweren was in 3 zaken sprake van cannabis, in 7 zaken sprake van amfetamine-achtige stoffen en in 2 zaken sprake van morfine.

jaren juist in op intensivering van het aantal staandhoudingen voor verkeersovertredingen. Het totaal aantal staandhoudingen neemt, zoals ik al eerder melde, de laatste jaren dan ook toe. Mogelijk dat er dus minder opgevoerde snorfietzen zijn en de politie er bij staandhoudingen daardoor ook minder tegenkomt. Ik beschik echter niet over gegevens op basis waarvan een uitspraak gedaan kan worden over de ontwikkeling in het aantal opgevoerde snorfietzen.

De leden van de VVD fractie hebben gevraagd naar de aanpak van brom-/snorfietzbestuurders die asociaal gedrag in het verkeer vertonen. Ik ben het met de leden eens dat hard opgetreden moet worden tegen bestuurders die asociaal gedrag in het verkeer vertonen. Er zijn de afgelopen jaren verschillende maatregelen genomen om strenger te handhaven op opgevoerde brom- en snorfietzen, waaronder het eerder in beslag nemen van brom- en snorfietzen. Het is nu mogelijk om bij de derde geconstateerde overtreding het voertuig in beslag te nemen. Uit de cijfers van het OM blijkt dat in de afgelopen 5 jaar 417 recidivisten waren die een brom-/snorfietz hebben opgevoerd. Hiervan zijn 42 brom-/snorfietzen in beslaggenomen<sup>14</sup>. Eerder hebben de toenmalige ministers van Infrastructuur en Milieu en Veiligheid en Justitie aangegeven geen verdere mogelijkheden tot aanscherping op het gebied van handhaving te zien<sup>15</sup>. Ik sluit aan bij dit standpunt. Uit een verkenning van het OM naar aanleiding van de motie van het lid Remco Dijkstra (VVD)<sup>16</sup> bleek dat het risico ontstaat dat bij een verdere aanscherping van het beleid ten aanzien van het in beslag nemen van opgevoerde brom- en snorfietzen het geheel van straffen en maatregelen uit de pas gaat lopen met andere (snelheid gerelateerde) verkeersdelicten<sup>17</sup>.

De leden van de D66-fractie vragen of ik van plan ben om naast het testen van de snelheid van de snor- en bromfietser op de rollerbank, ook gebruik te maken van elektronische handhaving op snelheidsovertredingen op de weg en het fietspad. De politie kan met de lasergun handhaven op de feitelijk gereden snelheid van een snorfietz. Om te kunnen constateren dat een snorfietz is opgevoerd moet de constructiesnelheid van de snorfietz worden gemeten. Dit kan met een meting op een rollerbank.

De leden van de VVD-fractie hebben opgemerkt dat het van belang is dat waar nu voornamelijk gesproken wordt over een helmplicht voor snorfietzers, juist de (recidiverende) asociale verkeersovertreder wordt aangepakt. De helmplicht voor snorfietzen is een maatregel die kan bijdragen aan het terugdringen van het aantal hoofdletsels veroorzaakt door verkeersongelukken met snorfietzen. De helmplicht is echter niet ter vervanging van de handhaving op de maximale voertuigsnelheid of het verbod op het opvoeren van snorfietzen.

### **Aansprakelijkheid fietsers**

De leden van de VVD-fractie vragen of er meer duidelijkheid kan worden gegeven over de aansprakelijkheid voor e-bikes. Deze leden merken op dat de maximumsnelheid voor een e-bike de mate van gevaarstelling en medeaansprakelijkheid bepaalt, maar horen dat hier ook veel uitzonderingen op mogelijk zijn. Zij vragen of hier meer duidelijkheid over kan worden verschaft. Er zijn twee aansprakelijkheidsnormen in het verkeer. Ten eerste geldt er een risicoaansprakelijkheid. Deze is opgenomen in artikel 185 WVV. Dit artikel bevat een risicoaansprakelijkheid voor de

<sup>14</sup> Het aantal recidivisten ziet op het totaal van tweede en derde overtreding. Alleen bij de derde overtreding kan de brom-/snorfietz in beslag worden genomen. Verder is de wijze van aanlevering van zaken en registratie gedurende de afgelopen 5 jaar gewijzigd, waardoor het aantal aangegeven recidivisten en de inbeslagname mogelijk hoger ligt dan het aangegeven aantal.

<sup>15</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 540

<sup>16</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 601

<sup>17</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 608

eigenaar of houder van een motorrijtuig. De eigenaar of houder van een motorrijtuig is in beginsel aansprakelijk voor veroorzaakte schade aan niet door hem vervoerde personen of zaken, los van de vraag of hij onzorgvuldig en daarmee verwijtbaar heeft gehandeld. Deze risicoaansprakelijkheid strekt ertoe kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen. Dit zijn kort gezegd de ongemotoriseerde verkeersdeelnemers, onder wie fietsers en voetgangers. Ten tweede geldt er een schuldaansprakelijkheid. Artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek (BW) regelt een algemene schuldaansprakelijkheid voor veroorzakers van schade. Dit artikel is van belang voor de overige verkeersdeelnemers die schade toe brengen in het verkeer. De WVV bepaalt wat er onder een motorrijtuig dient te worden begrepen en voor wie dus de risicoaansprakelijkheid geldt. Fietsen met trapondersteuning, omwille van de eenvoud hierna ook aangeduid als e-bikes, worden expliciet uitgezonderd van de definitie van motorrijtuig (zie artikel 1, onder c, WVV). Voor e-bikes geldt hierdoor niet de risicoaansprakelijkheid van de WVV, maar de schuldaansprakelijkheid van artikel 6:162 BW. Daarnaast zijn er fietsen die wel als motorrijtuig worden aangemerkt, omdat ze bijvoorbeeld meer vermogen hebben dan 0,25 kW. Een voorbeeld is de speed pedelec. Voor de eigenaar of houder van een speed pedelec geldt daarom de aansprakelijkheidsnorm van artikel 185 WVV. De leden merken dus terecht op dat de maximumsnelheid een van de factoren is om te bepalen welke aansprakelijkheidsregels gelden. De leden van de VVD-fractie lezen dat er geen verplichte WA-verzekering is voor de e-bike, maar dat deze valt onder de aansprakelijkheidsverzekering. Zij vragen of ik het met hen eens ben dat dit onduidelijkheid veroorzaakt. Het klopt dat er geen verzekeringsplicht geldt voor e-bikes, net zoals deze ook niet geldt voor reguliere fietsen. Dat er geen verzekeringsplicht geldt, volgt uit het Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. Dit besluit zondert bezitters van een fiets met trapondersteuning, als bedoeld in artikel 1, onderdeel ea, WVV uit van de verzekeringsplicht. Uit de toelichting bij dit besluit blijkt dat ervoor is gekozen om aan te sluiten bij reguliere fietsen, omdat de e-bike vergelijkbare risico's met zich mee brengt. Of schade veroorzaakt door een e-bike wordt gedekt door een aansprakelijkheidsverzekering, hangt af van de polisvoorwaarden. In veel gevallen zal dit onder de dekking vallen<sup>18</sup>. De leden van de VVD-fractie constateren daarnaast dat er in het verkeer ook een aantal fietsers deelneemt dat zich niet aan wet- en regelgeving houdt. Zij fietsen bijvoorbeeld zonder goede verlichting of begaan verkeersovertredingen. Desondanks blijft de automobilist (gedeeltelijk) aansprakelijk. Zij vragen of de Minister bereid is onderzoek te doen naar de ontwikkeling in gedragingen van fietsers. De ontwikkelingen in de meest risicovolle gedragingen van fietsers te weten telefoongebruik en fietsverlichting worden al gemonitord (Rijkswaterstaat onderzoekt sinds 2016 elke twee jaar de lichtvoering van fietsers). De leden vragen daarnaast of fietsers zich tegenwoordig anders gedragen dan vroeger en of deze ontwikkelingen gevolgen dienen te hebben voor de mate van aansprakelijkheid wanneer schade bij een ongeval een fietser kan worden aangerekend. De hoofdregel is dat de eigenaar of houder van een motorrijtuig aansprakelijk is voor de door hem veroorzaakte schade aan ongemotoriseerde verkeersdeelnemers (zie artikel 185 WVV). Zoals hierboven aangegeven is het doel van deze maatregel de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers; een motorrijtuig verhoogt het gevaar op de weg en draagt hiervan het risico. Wel wordt bij het bepalen van de toerekenbaarheid van de schade de eigen schuld van de fietser aan het ongeval meegewogen. Uit jurisprudentie volgt dat de eigenaar of houder van een motorrijtuig aansprakelijk is voor in ieder geval 50% van de schade. Voor de aansprakelijkheid voor de overige 50% wordt door de

<sup>18</sup> zie <https://www.vanatotzekerheid.nl/met-een-hoverboard-de-weg-op-mag-dat/>

rechter onder andere gekeken naar de ernst van de fouten van de fietser zelf en de mate van verwijtbaarheid. Hoe meer eigen schuld van de fietser, hoe meer schade aan hem zelf wordt toegerekend en hoe lager de schadevergoeding voor de fietser. Gevaarlijk gedrag door fietsers heeft dus al gevolgen voor de mate van aansprakelijkheid antwoord ik op de vraag van de leden van de VVD-fractie of ik het met hen eens ben dat er een groter risico moet gelden voor fietsers die zich (meermaals) «asociaal» gedragen in het verkeer. Ik meen dat hiermee op een juiste wijze het evenwicht is getroffen tussen de gevaarstelling in het verkeer door motorrijtuigen enerzijds en eigen gedrag van niet gemotoriseerde verkeersdeelnemers anderzijds.

### **Governance**

De leden van de SGP-fractie hebben gevraagd hoe ik de samenwerking tussen de verkeerskolom en de bestuurskolom op gemeentelijke en regionaal niveau beoordeel en wat ik er aan doe om ervoor te zorgen dat verkeershandhaving en samenwerking hieromtrent ook lokaal en regionaal versterkt worden. Ik ben het met de leden van de SGP-fractie eens dat de samenwerking op regionaal en lokaal niveau nog niet altijd en overal optimaal is. Effectieve verkeershandhaving vraagt om structureel overleg tussen gemeente, provincie, vervoersregio, OM en politie. Dat is nog niet overal even goed ingeregeld. Het OM heeft 2019 een pilot gedraaid om bij de arrondissementsparketten meer aandacht te vragen voor verkeershandhaving. In deze pilot zijn mooie stappen gezet in de bewustwording van het lokaal bestuur, de politie en verkeersveiligheidspartners over het belang van agendering van verkeersveiligheid/handhaving in de driehoek. Gemeenten lijken zich steeds meer bewust te worden van de rol die de driehoek heeft voor handhaving en de aanpak van verkeersveiligheid. In juli van dit jaar heeft het Kennisnetwerk SPV daarnaast de handreiking «Met elkaar in gesprek over effectieve verkeershandhaving» gepubliceerd. Hierin worden praktische adviezen gegeven over hoe het overleg en de samenwerking op lokaal en regionaal niveau beter georganiseerd kunnen worden.