

Vergaderjaar 2019–2020

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 775

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 december 2019

Hierbij geef ik, op verzoek van de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de Minister voor Rechtsbescherming en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, een reactie op de Appendix 2018 van het Zwartboek van de Vereniging van Verkeersslachtoffers (VVS). Om een beter inzicht te krijgen in de aanbevelingen uit het Zwartboek en de problemen die verkeersslachtoffers ervaren tijdens de afwikkeling van een verkeersongeluk, is de VVS uitgenodigd voor een gesprek met ambtenaren van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Justitie en Veiligheid.

In 2016 hebben de toenmalige ministers van Veiligheid en Justitie en Infrastructuur en Milieu een beleidsreactie op het oorspronkelijke Zwartboek gegeven¹. Daarom wordt in deze brief niet opnieuw op alle aanbevelingen ingegaan, maar worden alleen die punten uitgelicht die nieuw zijn, waar ontwikkelingen op zijn geweest of die in het gesprek met de VVS expliciet aan de orde zijn gekomen.

Voordat ik op deze specifieke punten in ga, wil ik graag benadrukken dat de verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp is voor het kabinet. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft tezamen met mij, andere overheden en maatschappelijke partijen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) opgesteld. De ambitie is dat er in 2050 nul verkeersslachtoffers vallen.

Positie van slachtoffers

De VVS heeft aangegeven dat zij op basis van persoonlijke ervaring zeer te spreken is over de wijze waarop slachtoffers direct na een ongeluk worden behandeld door de politie. Net zoals de VVS vind ik het belangrijk dat de politie adequate en persoonlijke hulp biedt aan verkeersslachtoffers. Ik ben dan ook blij om te horen dat dit in de praktijk ook gebeurt. Sinds een aantal jaren wordt meer aandacht gegeven aan de positie van

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 507

het verkeersslachtoffer binnen het strafrecht en civielrecht. Op 22 februari 2018 is de Meerjarenagenda slachtofferbeleid 2018–2021 opgesteld. De Meerjarenagenda valt uiteen in drie thema's:

1. Versterking rechtspositie slachtoffers

De afgelopen jaren hebben slachtoffers een steviger positie gekregen in het strafproces. De komende tijd zal dat verder worden uitgebreid. Op 27 november 2019 is het wetsvoorstel uitbreiding slachtofferrechten aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 33 349). In dit wetsvoorstel wordt geregeld dat specifieke categorieën verdachten verplicht worden om aanwezig te zijn op de zitting en bij de uitspraak. Daarnaast wordt met het wetsvoorstel geregeld dat slachtoffers in heel Nederland op een uniforme wijze gebruik kunnen maken van het spreekrecht. Het wetsvoorstel breidt ook de kring van spreekgerechtigden uit met de stieffamilie.

2. Verbetering bejegening slachtoffers in het strafproces

Slachtofferhulp Nederland informeert slachtoffers over hun rechten. Slachtoffers kunnen zich wenden tot Slachtofferhulp Nederland voor emotionele steun, ondersteuning in het strafproces en voor hulp bij het krijgen van een schadevergoeding. Om breder bekend te maken dat Slachtofferhulp Nederland hulp aan verkeersslachtoffers biedt, is zij gestart met de campagne «Als verkeersslachtoffer ben je ook slachtoffer». Daarnaast heeft Slachtofferhulp Nederland haar onlinedienstverlening uitgebreid met een chatfunctie, de mogelijkheid om te mailen en met webcare op sociale media waardoor meer slachtoffers hulp en ondersteuning krijgen. Ook wordt er gewerkt aan een digitaal slachtoffer informatieportaal.

3. Vergroting mogelijkheden tot verhaal van schade

Binnen het civielrecht en strafrecht wordt sinds kort niet alleen gekeken naar de positie van het slachtoffer, maar ook naar de positie van de nabestaanden. Per 1 januari jl. is een wet die voorziet in de vergoeding van affectieschade in werking getreden. Met deze wet hebben ook naasten en nabestaanden van het verkeersslachtoffer recht op vergoeding in de vorm van affectieschade. Het gaat hierbij om een vergoeding voor het leed dat een naaste of nabestaande ondervindt doordat het slachtoffer ernstig en blijvend gewond raakt of overlijdt. De vergoeding kan het verdriet van de naaste en nabestaanden niet wegnemen, maar biedt erkenning voor het toegebrachte leed.

Verzekeringen

De VVS heeft in het gesprek aangegeven dat de afwikkeling van letselschade langer kan duren dan de vastgestelde termijn van twee jaar in de Code Tilburg (ook wel bekend als de Gedragscode Behandeling letselschade). De Code Tilburg is ontwikkeld om ervoor te zorgen dat de afwikkeling van letselschadezaken binnen een proportionele termijn gebeurt en is bindend voor de leden van het Verbond van Verzekeraars. Per 1 januari 2019 worden de leden van het Verbond van Verzekeraars eens per drie jaar getoetst op de nakoming van de Code Tilburg.²

Omdat het voor slachtoffers met letselschade van cruciaal belang is dat hun schade voortvarend wordt afgehandeld, heeft de Minister voor

² Uit cijfers van het Verbond van Verzekeraars blijkt dat 90% van de schade in letselschadezaken binnen twee jaar wordt afgehandeld. Zie het Addendum.

Rechtsbescherming in februari 2018 gesproken met De Letselschade Raad. Dit heeft geresulteerd in een onderzoek naar de oorzaken van de lang lopende letselschadezaken. De resultaten van het onderzoek worden in het voorjaar van 2020 verwacht en aan de hand van de uitkomsten zal in samenspraak met de verschillende maatschappelijke belangenbehartigers worden bekeken welke acties mogelijk zijn om de afhandeling van letselschade te optimaliseren.³

Technologische ontwikkelingen

Ontwikkelingen zoals de Advanced Driver Assist Systems (ADAS) kunnen helpen bij het voorkomen van ongevallen mits de systemen doen wat ze suggereren en veilig gebruikt worden door de bestuurder. Insteek van het ADAS-convenant is dan ook om veilig gebruik van veilige ADAS te stimuleren, gebaseerd op onderzoek van de SWOV naar veiligheid van bestaande ADAS. Inmiddels is ook het onderzoek «Wie Stuur» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid verschenen. Hierin worden ook de risico's van ADAS genoemd. Dit benadrukt het belang om hier onze aandacht op te richten. In de Kamerbrief van 28 november jl. geeft de Minister van IenW een eerste reactie hierop en zegt toe binnen zes maanden met een uitgebreid antwoord te komen.

Snelheidsbegrenzer

De Intelligente Snelheid Assistent (ISA) wordt door de VVS genoemd als een kansrijke ontwikkeling voor de verkeersveiligheid. ISA is één van de ADAS-systemen die bij kunnen dragen aan de verkeersveiligheid, mits goed gebruikt. Er zijn verschillende vormen van de ISA, van puur informerende systemen die een waarschuwing afgeven tot systemen die fysiek ingrijpen bij het overtreden van de snelheidslimiet. In Europees verband is inmiddels ingestemd met een verplichte ISA-variant voor nieuwe voertuigen vanaf 2022. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal bij de uitwerking van dit voorstel inzetten op het maximaal effect voor de verkeersveiligheid.

Rijbewijsslot

De VVS zou graag zien dat een rijbewijsslot wordt ontwikkeld om te voorkomen dat personen zonder (geldig) rijbewijs de weg op gaan. Een rijbewijsslot is een interessant idee. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat geeft aan dat er ook kanttekeningen te maken zijn bij het idee van een rijbewijsslot. Voor het invoeren van een rijbewijsslot dient op Europees niveau overeenstemming te worden bereikt en dient medewerking te worden verkregen vanuit de autobranche. Auto's dienen te worden voorzien van een fraudebestendig systeem dat het rijbewijs van de desbetreffende bestuurder herkent. Dit betekent dat het rijbewijs actuele informatie dient te bevatten met betrekking tot de geldigheid.

Dat auto's niet voorzien zijn van een rijbewijsslot betekent overigens niet dat personen zonder geldig rijbewijs achter het stuur mogen gaan zitten. Ik ben van mening dat het rijden zonder (geldig) rijbewijs hard moet worden aangepakt. Bij brief van 17 september 2018 heb ik u geïnformeerd over de maatregelen die ik heb genomen om intensiever te handhaven op het rijden zonder (geldig) rijbewijs.⁴ Met de wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten, wordt ook het strafmaximum voor rijden zonder (geldig) rijbewijs verhoogd.

³ Zie ook <https://deletselschaderaad.nl/activiteit/onderzoek-langlopende-letselschadezaken/>

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 608

Telefoon gebruik in de auto

De VVS ziet graag dat telefoons tijdens het rijden automatisch geblokkeerd worden. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik achten telefoongebruik, anders dan voor de rijtaakondersteuning, in het verkeer als een grote afleidingsbron tijdens het rijden. In dit kader is de MONO-campagne gestart met de insteek: stel jouw telefoon op zo een wijze in dat tijdens het rijden automatisch geen meldingen worden ontvangen. Daarnaast stelt de MONO-campagne de norm om geen berichten te sturen naar een bestuurder die aan het verkeer deelneemt en dat men accepteert dat de bestuurder niet reageert tijdens het rijden. In september is voor de werkgevers de MONO-zakelijk gelanceerd. Een telefoon kan geen onderscheid maken tussen een bestuurder of een rijder. Desondanks kunnen apps een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Daarom heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, samen met een aantal maatschappelijke partijen, het convenant «Veilig Gebruik Smartfuncties in het Verkeer» gelanceerd. Doel van het convenant is om zoveel mogelijk stakeholders te stimuleren om acties te ondernemen zodat de bestuurders ongestoord aan het verkeer deelnemen. Dit betreffen onder andere aanpassingen van apps waardoor de bestuurder onderweg geen berichten ontvangt. Met het convenant worden bestuurders gestimuleerd om hun telefoon zodanig in te stellen dat deze automatisch in de niet-storen modus overgaat tijdens deelname aan het verkeer.

Handhaving en straffen

Handhaving

De VVS heeft in het gesprek aangegeven dat de pakkans van verkeersovertreders kan worden verhoogd met behulp van inzet van technologie. Ook ik vind dat digitale handhaving kan bijdragen aan de verhoging van de pakkans. Daarom worden verschillende maatregelen genomen. Er worden 20 trajectcontrolesystemen geplaatst op N-Wegen. Daarnaast is het OM meerdere innovatiepilots op het terrein van verkeershandhaving gestart. Het gaat hierbij om handhaving op de snelheid met meer flexibele handhavingsmiddelen (zoals verplaatsbare flitspalen) en handhaving bij het negeren van een rood kruis met behulp van camera's. Indien de pilots succesvol zijn, zal worden bezien of deze handhavingsmiddelen ook daadwerkelijk kunnen worden ingezet. Ook de camera's die de politie onlangs na een pilot in gebruik heeft genomen voor de controle op het handheldgebruik van mobiele elektronische apparaten zijn een goed voorbeeld van innovatie in de handhaving.

Recidiveregeling

De VVS heeft in het gesprek gepleit voor een «boetevermenigvuldigingsfactor» gebaseerd op het aantal en de ernst van de overtredingen. Dit is in de kern het progressief boetestelsel waar JenV uitgebreid onderzoek naar heeft gedaan. Uit dit onderzoek van JenV, samen met OM, politie, rechtspraak en andere ketenpartners, blijkt dat de houdbaarheid van het systeem van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) door een progressief boetestelsel onder druk kan komen te staan en dat een progressief stelsel tot een minder efficiënte afdoening leidt. Daarom wordt, zoals ik al reeds eerder heb gemeld aan uw Kamer, nu niet gekozen voor een progressief boetestelsel in de Wahv.⁵ In plaats daarvan kijk ik naar alternatieven voor aanpassen van het boetesysteem waarbij recht wordt gedaan aan het uitgangspunt in het Regeerakkoord,

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 642

maar waarbij tevens de effectiviteit en efficiëntie van de Wahv in stand blijven. Ik heb het OM gevraagd mij te adviseren. Verwachting is dat het OM in het voorjaar van 2020 een advies zal uitbrengen. Ik zal de Kamer in het voorjaar van 2020 informeren over de vervolgstappen die ik op basis van dit advies ga zetten.

Tevens kijk ik naar andere manieren om veelplegers in het verkeer harder aan te pakken. Indien bestuurders een overtreding en/of misdrijf begaan die strafrechtelijk wordt afgedaan, wordt bij het opleggen van de straf reeds rekening gehouden met recidive. In het wetsvoorstel rijden onder invloed staan bepalingen om recidivisten harder aan te pakken. Deze wet is 7 november jl., in consultatie gegaan. Ik zet in op een spoedige behandeling van dit wetsvoorstel. Daarnaast loopt er een pilot bij de politie om een kleine groep verkeersveelplegers aan te pakken die een groot risico voor de verkeersveiligheid vormen.

Strafmaat

De VVS pleit ook voor zwaardere straffen voor personen die ernstige verkeersdelicten plegen. Mede daarom heb ik het wetsvoorstel aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten ingediend.⁶ Met dit wetsvoorstel wordt het grote verschil weggenomen in het strafmaximum bij (zeer) gevaarlijk rijgedrag zonder en met gevolgen. Dit door het strafmaximum bij gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebeven (artikel 5 WVV 1994) te verhogen en een strafbaarstelling te introduceren, namelijk het zeer gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebeven (artikel 5a WVV 1994). In de wet wordt verder geëxpliciteerd waar roekeloosheid bij zeer gevaarlijk rijgedrag met gevolgen (artikel 175 WVV 1994) in kan bestaan. Daarnaast wordt het strafmaximum verhoogd bij rijden onder invloed, doorrijden na een ongeval en rijden zonder (geldig) rijbewijs. Tenslotte worden de opsporingsbevoegdheden van de politie bij doorrijden na een ongeval uitgebreid, zodat zij ook buiten heterdaad bijzondere opsporingsbevoegdheden kunnen inzetten bij het doorrijden na een ernstig ongeval. Het wetsvoorstel is in juni aangenomen door de Eerste Kamer en zal inwerking treden op 1 januari 2020. De VVS heeft in dit kader in het gesprek aangegeven dat zij positief staan tegenover het wetsvoorstel «aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten».

Slot

Verkeersveiligheid is een belangrijk doel voor dit Kabinet. Ik acht het net als de VVS van belang dat er zo min mogelijk verkeersslachtoffers vallen. Met de huidige ontwikkelingen hopen wij steeds een stap dichterbij dit doel te komen. Deze stappen neem ik niet alleen samen met de ministers voor Rechtsbescherming en Infrastructuur en Waterstaat, maar ook met de maatschappelijke partners en medeoverheden. Ik wil de VVS bedanken voor haar waardering voor het wetsvoorstel «aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten» en haar grote betrokkenheid bij het verbeteren van de verkeersveiligheid.

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

⁶ Kamerstuk 35 086, nr. 2