Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2026–2027

**Aanhangsel van de Handelingen**

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 282

Vragen van de leden **Jumelet** en **Straatman** (beiden CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid over *de aanpak van veelplegers in het verkeer naar aanleiding van het dodelijke ongeval bij Vogelwaarde* (ingezonden 4 september 2026).

Antwoord van Minister **Van Weel** (Justitie en Veiligheid) (ontvangen 6 oktober 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2026–2027, nr. 121.

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de berichten «Verdachte dodelijke aanrijding Vogelwaarde ging «keer op keer» in de fout»[1] en «Waarom kon de verdachte van het dodelijke ongeval in Terhole na zoveel verkeersovertredingen nog autorijden?»?[2]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Kunt u uiteenzetten wat er op dit moment gebeurt wanneer in zeer korte tijd een uitzonderlijk groot aantal snelheidsovertredingen op hetzelfde kenteken wordt geregistreerd?

Antwoord 2
Wanneer een snelheidsovertreding op kenteken wordt geregistreerd en het om een overtreding gaat die onder de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (hierna: Wahv) valt, krijgt de kentekenhouder voor elke overtreding een afzonderlijke boete opgelegd. Het boetebedrag loopt niet op bij meerdere overtredingen, omdat voor elke Wahv-overtreding een standaardtarief geldt. Dit past bij het systeem van kentekenaansprakelijkheid dat binnen de Wahv geldt.
De kentekenaansprakelijkheid houdt in dat de kentekenhouder verantwoordelijk wordt gehouden voor met diens voertuig begane snelheidsovertredingen. Dit draagt eraan bij dat verkeersovertredingen die onder de Wahv vallen,

[1] RTL Nieuws, 29 juli 2026, «Verdachte dodelijke aanrijding Vogelwaarde ging «keer op keer» in de fout» (Verdachte dodelijke aanrijding Vogelwaarde ging «keer op keer» in de fout).
[2] Omroep ZVL, 31 juli 2026, «Waarom kon de verdachte van het dodelijke ongeval in Terhole na zoveel verkeersovertredingen nog autorijden?» (Waarom kon de verdachte van het dodelijke ongeval in Terhole na zoveel verkeersovertredingen nog autorijden?).

ah-tk-20262027-282
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

geautomatiseerd en dus snel en effectief kunnen worden afgedaan. De kentekenhouder is echter niet in alle gevallen de daadwerkelijke bestuurder. De verkeersovertredingen kunnen door verschillende bestuurders zijn begaan. Bij de invoering van de wet is expliciet gekozen voor kentekenaansprakelijkheid met het oog op een efficiënte, snelle en effectieve afdoening van veelvoorkomende lichte verkeersovertredingen.
Indien een verkeersovertreding van zodanige aard is dat deze niet onder de Wahv maar onder het strafrecht valt (hierbij gaat het om zwaardere verkeersovertredingen, zoals een snelheidsovertreding van boven de 30 kilometer per uur of boven de 40 kilometer per uur op een autosnelweg), zal bij constatering op kenteken door de opsporingsambtenaar onderzoek gedaan worden naar de daadwerkelijke bestuurder van het voertuig waarmee de overtreding is begaan. Op deze manier wordt bevorderd dat de sanctie aan de bestuurder kan worden opgelegd. Bij een staandehouding of aanhouding van de bestuurder door de politie, zal er proces-verbaal worden opgemaakt. In het strafrecht wordt wel rekening gehouden met recidive. Bij herhaalde onherroepelijke verkeersovertredingen kunnen de straffen oplopen. In het strafrecht kan ook een ontzegging van de rijbevoegdheid worden opgelegd.

Vraag 3 en 4
Vindt er op dit moment enige vorm van signalering plaats wanneer op één kenteken in korte tijd veel verkeersovertredingen worden geregistreerd? Zo ja, bij welke aantallen of patronen gebeurt dit en welke opvolging wordt daaraan gegeven?
Op welke wijze worden geautomatiseerd geconstateerde snelheidsovertredingen die op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) worden afgedaan op dit moment betrokken bij de aanpak van veelplegers in het verkeer?

Antwoord 3 en 4
Verkeersovertredingen die geautomatiseerd op kenteken worden geconstateerd en afgedaan, worden op dit moment niet meegenomen in de veelplegersaanpak die door de politie is ontwikkeld en wordt uitgerold. Er zal worden verkend wat de mogelijkheden daartoe zijn. Zie voor meer informatie mijn antwoord op vraag 7 hieronder.
Er is inmiddels een landelijke definitie van de verkeersveelpleger door de politie opgesteld die in deze aanpak wordt gehanteerd. Voor overtredingen op grond van de Wahv kent de politie één punt toe, voor overtredingen waarvoor een strafbeschikking wordt opgelegd twee punten en voor misdrijven drie punten. Bij zes punten in één jaar wordt iemand gekwalificeerd als een veelpleger.

Vraag 5
Kunt u toelichten hoe de aanpak «Op de radar», de Recidiveregeling Veelplegers verkeer en de in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2026–2029 aangekondigde landelijke persoonsgerichte aanpak van veelplegers in het verkeer zich tot elkaar verhouden?

Antwoord 5
«Op de radar» is opgegaan in de bredere veelplegersaanpak van de politie. Dit vormt de preventieve pijler van de persoonsgerichte veelplegersaanpak van de politie, zoals aangekondigd in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2026–2029. De Recidiveregeling Veelplegers verkeer is verankerd in de strafvorderingsrichtlijnen van het Openbaar Ministerie. Bestuurders die binnen twee jaar na de onherroepelijke afdoening van minimaal drie eerdere ernstige verkeersovertredingen opnieuw de fout in gaan en een overtreding plegen die onder deze regeling valt, krijgen een hogere straf opgelegd (strafbeschikking) of een hogere strafeis (in geval van een zaak die op zitting wordt gebracht).

Vraag 6
Klopt het dat bij de aanpak «Op de radar» voor de selectie van veelplegers gebruik wordt gemaakt van overtredingen waarbij iemand persoonlijk is staande gehouden en dat geautomatiseerd geconstateerde overtredingen op kenteken daarbij niet op dezelfde wijze worden meegenomen?

Antwoord 6
Ja, zie ook het antwoord op vragen 3 en 4.

Vraag 7
In hoeverre wordt bij de ontwikkeling van de landelijke persoonsgerichte aanpak van veelplegers in het verkeer ook gekeken naar bestuurders of voertuigen waarbij in korte tijd een uitzonderlijk groot aantal geautomatiseerd geconstateerde Wahv-overtredingen wordt geregistreerd?

Antwoord 7
Ik begrijp de wens om deze overtredingen ook mee te kunnen wegen goed, zeker met het oog op het dodelijke ongeluk in Vogelwaarde. In het kader van de doorontwikkeling van de veelplegersaanpak van de politie wordt op dit moment onderzocht *of het mogelijk is, en zo ja op welke wijze, om de geautomatiseerd geconstateerde Wahv overtredingen mee kunnen nemen bij de veelplegersaanpak.* Deze aanpak is op dit moment gebaseerd op de eigen observaties en staandehoudingen van de politie, omdat in die situaties de persoon van de overtreder bekend is, in tegenstelling tot (geautomatiseerde) constateringen op kenteken. Omdat de kentekenhouder niet in alle gevallen de bestuurder is en veelplegers ook niet altijd een voertuig op hun naam hebben staan, kan met de beschreven persoonsgerichte aanpak van de politie het gedrag van de daadwerkelijke bestuurder beter worden aangepakt.

Vraag 8
Wat is de stand van zaken van de in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2026–2029 aangekondigde verkenning naar de mogelijkheid om herhaalde Wahv-overtredingen binnen de persoonsgerichte aanpak anders af te doen dan uitsluitend met een standaard Wahv-boete?

Antwoord 8
Dit wordt meegenomen bij de verdere doorontwikkeling van de veelplegers-aanpak waarbij door politie, het Ministerie van JenV, OM, CJIB, CBR en het Ministerie van IenW wordt gekeken naar gepaste interventie strategieën voor deze doelgroep.

Vraag 9 t/m 14
Welke juridische, technische en praktische mogelijkheden en belemmeringen bestaan er om een uitzonderlijke opeenstapeling van geautomatiseerd geconstateerde verkeersovertredingen op hetzelfde kenteken te gebruiken als signaal voor nader onderzoek of gerichte aandacht, zonder daaruit zonder meer af te leiden dat de kentekenhouder ook bij iedere overtreding de bestuurder was?
Deelt u de opvatting dat bij een uitzonderlijk groot aantal verkeersovertredingen op hetzelfde kenteken in zeer korte tijd aanleiding kan bestaan voor een incheckmoment of andere vorm van gerichte opvolging, juist omdat een dergelijk patroon kan wijzen op een verhoogd verkeersveiligheidsrisico?
Zou u willen onderzoeken of het mogelijk en wenselijk is om bij een uitzonderlijke opeenstapeling van verkeersovertredingen op hetzelfde kenteken in korte tijd een signalering te laten plaatsvinden, waarna kan worden bezien wie het voertuig gebruikt en of aanvullende actie nodig is?
Zou u daarbij willen onderzoeken welke vorm van opvolging het meest passend en effectief kan zijn, bijvoorbeeld contact met de kentekenhouder, gerichte handhaving of, wanneer de bestuurder kan worden vastgesteld en daar aanleiding toe bestaat, inzet van bestaande persoonsgerichte maatregelen?
Zou u bij de ontwikkeling van de landelijke persoonsgerichte aanpak van veelplegers in het verkeer expliciet willen bezien hoe kan worden voorkomen dat juist bestuurders die in korte tijd veel overtredingen begaan maar daarbij niet worden staande gehouden buiten beeld blijven?
Bent u bereid de Kamer te informeren over de uitkomsten hiervan en daarbij aan te geven of en op welke wijze een dergelijk signaal- of incheckmoment onderdeel kan worden van de toekomstige aanpak van veelplegers in het verkeer

Antwoord 9 t/m 14
Zie hiervoor het antwoord op vraag 7. Op een aantal van deze vragen kan ik pas na de verkenning antwoord geven.