

Vergaderjaar 2000–2001

26 115

Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1998–2002

Nr. 22

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 december 2000

Het gebruik door burgers van apparatuur die de snelheidsmeting door de politie verstoort, dan wel hiervoor waarschuwt, belemmert de handhaving van de wetgeving inzake de rijsnelheden door politie en justitie. Door het Openbaar Ministerie wordt al enige tijd nadrukkelijk om een verbod op deze apparatuur gevraagd. Een verbod van deze apparatuur, die ook wel met de niet geheel dekkende term «**radardetectoren**» wordt aangeduid, is reeds in de Evaluatienota Rijsnelhedenbeleid (Kamerstukken 1996/1997, 24 722, nr. 17) van 20 december 1996 genoemd als één van de beleidsvoornemens om de doelstellingen van het snelhedenbeleid te halen. Tijdens Algemeen Overleg over verkeersveiligheid in de Tweede Kamer heb ik meerdere keren aangegeven een voorstander te zijn van een verbod op genoemde apparatuur. In het Algemeen Overleg van 23 november 1999 heb ik de Kamer laten weten dat een verbod juridisch nogal gecompliceerd is en toegezegd de Kamer te informeren over de mogelijkheden van een wettelijk verbod.

Een interdepartementale werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Justitie (waaronder Bureau Verkeershandhaving OM), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Volksgezondheid, Welzijn en Sport en Financiën, heeft de mogelijkheden van een verbod op apparatuur die de snelheidsmeting van voertuigen verstoort dan wel hiervoor waarschuwt onderzocht. Met deze brief wil ik u over de stand van zaken informeren.

Apparaten

Er kan een onderscheid worden gemaakt in apparaten die de opsporing actief belemmeren (laserecho en laserschild) en apparaten die de bestuurder waarschuwen dat er een snelheidsmeting plaatsvindt. Eerstgenoemde categorie bestaat uit apparatuur die het feitelijk uitvoeren van controles onmogelijk maakt doordat zij signalen met behulp van laser uitzenden. De tweede categorie bestaat uit apparaten die detecteren door middel van radar dan wel laser.

Overigens geschiedt 80–85% van alle snelheidsmetingen door middel van radarcontroles. Slechts 5% van de snelheidsmetingen geschiedt door middel van lasercontroles. De overige 10% gebeurt door middel van traject-controles, lussen en surveillance-teams. Het aantal mobiele controles en staande-houdingen neemt de laatste tijd relatief toe, mede in verband met toenemende criminaliteit.

Gebleken is dat de omvang van het gebruik van de apparatuur lastig is vast te stellen omdat er nagenoeg geen gegevens beschikbaar zijn over het aantal verkochte apparaten in ons land. Leveranciers en importeurs staan niet te springen om deze informatie aan de overheid ter beschikking te stellen. Wel kan worden geconstateerd dat er de afgelopen jaren nogal wat advertenties voor snelheidsmeting-verklikkers en verstoorders zijn verschenen. Ook zijn er leasemaatschappijen die dergelijke apparatuur optioneel meefinancieren in leasecontracten. Uit een telefonisch contact met de importeur van de zogenaamde Stinger-apparaten (verklikkers) kan worden afgeleid dat er mogelijk enkele duizenden van deze Stinger-apparaten in Nederland zijn verkocht in de afgelopen jaren. Op grond van deze summiere informatie wordt het aantal verkochte apparaten in ons land geschat op 10 000. In verhouding tot de ongeveer 6 miljoen geregistreerde auto's is dat overigens slechts 1 tot 2 promille. Bijna alle apparaten hebben uiteindelijk geen andere functie dan het de bestuurder mogelijk te maken om onopgemerkt harder te rijden dan is toegestaan.

Mogelijkheden voor een verbod

Het spreekt voor zich dat dergelijke apparaten geen plaats verdienen in onze samenleving en met goede reden kunnen worden verboden. Een dergelijk verbod lijkt het meest effectief te zijn indien het verbod zo ruim mogelijk is. Dat wil zeggen: niet alleen «het aanwezig hebben» van dergelijke apparatuur in het voertuig zou moeten worden verboden, maar ook het «te koop aanbieden» (waaronder reclame maken), «in voorraad hebben» en «afleveren». Op die wijze wordt het probleem bij de bron aangepakt. Bovendien zou enkel het verbod tot het aanwezig hebben van dergelijke apparaten weinig zinvol zijn omdat controle hierop niet goed mogelijk is. In de huidige opsporingspraktijk vindt jaarlijks minder dan 5% staande-houdingen door de politie plaats. Het aantonen van het aanwezig hebben van dergelijke apparaten in een voertuig noodzaakt veelal tot tamelijk uitvoerige handelingen. De apparatuur is meestal gering van omvang en kan op diverse plaatsen in een voertuig worden ingebouwd. Zonder demontage van een deel van het voertuig zal de aanwezigheid van de apparatuur vaak niet aangetoond kunnen worden. Het handhaven van een verkoopverbod is daarentegen relatief eenvoudig.

Proefproces laserschild

Op 4 juli 2000 heeft bij de rechtbank te Middelburg een (proef)proces plaatsgevonden met betrekking tot het gebruik van een laserschild. Het betrof hier een apparaat dat de opsporing door het uitzenden van signalen actief belemmert en door het Openbaar Ministerie in strijd wordt geacht met artikel 184 Wetboek van Strafrecht (opzettelijke belemmering van een handeling van een ambtenaar ter uitvoering van enig wettelijk voorschrift). De rechtbank heeft op 18 juli 2000 uitspraak gedaan en heeft de verdachte veroordeeld omdat deze opzettelijk de snelheidsmeting (met behulp van een lasergun) door de politie onmogelijk heeft gemaakt en daarmee de controle op de naleving van de maximumsnelheid heeft belemmerd, hetgeen een overtreding van artikel 184 Wetboek van Strafrecht oplevert. De veroordeelde heeft aangegeven tegen deze uitspraak in hoger beroep te gaan.

Voor alle duidelijkheid benadruk ik dat bovengenoemd proces enkel het gebruik van een laserschild betrof, een apparaat dus dat actief de opsporing verstoort.

Door het Kamerlid Niederer (VVD) is een aantal schriftelijke vragen gesteld aan de Ministers van Justitie en Verkeer en Waterstaat over het gebruik van zogenaamde laserschilden op auto's. Over de beantwoording is de Kamer door de Minister van Justitie geïnformeerd per brief van 21 juli 2000 (Aanhangsel Handelingen II 1999/2000, nr. 1744).

Grondwettelijke en internationaalrechtelijke aspecten van een verbod op snelheidsmeting-verklikkers

Aangezien snelheidsmeting-verklikkers werken door middel van het ontvangen van signalen, is de vraag relevant of het recht op vrije informatie in het geding is. In overleg met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is evenwel de conclusie getrokken dat de Grondwet, noch artikel 10 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) aan een verbod in de weg staat.

Een tweede punt van aandacht is de verenigbaarheid van een verbod met het gemeenschapsrecht. Aangezien een verbod wordt ingesteld in het kader van de handhaving van de openbare orde en het bevorderen van de verkeersveiligheid, lijkt het EG-recht hieraan niet in de weg te staan. Interessant is verder dat een aantal landen binnen de EU al een verbod op snelheidsmeting-verklikkers en -verstoorders hebben ingesteld. Het gaat om België, Denemarken, Frankrijk, Luxemburg en Zweden. Het Verenigd Koninkrijk en Duitsland overwegen een dergelijk verbod in te stellen. Overigens is de reikwijdte van de verboden in genoemde landen verschillend.

Juridische vormgeving van een verbod

Het verbod op «het aanwezig hebben» in een voertuig van apparatuur die de snelheidsmeting door de politie verstoort, dan wel hiervoor waarschuwt, wordt geregeld in hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement (grondslag is artikel 71 van de Wegenverkeerswet 1994). Het verbod tot het «te koop aanbieden», «afleveren» en «in voorraad hebben» komt in een nieuw hoofdstuk in het Voertuigreglement (grondslag is artikel 34 WVV 1994).

Gezien de ruime strekking van het verbod zullen voor de handhaving ervan niet alleen inspanningen van de politie nodig zijn, maar ook van bijvoorbeeld organisaties als de Keuringsdienst van Waren en de Douane. Over de invulling hiervan vindt nader overleg plaats.

Het wetgevingstraject (wijziging AMvB) voor het verbod wordt nog dit jaar gestart en zal waarschijnlijk een jaar duren. Nadere afspraken over de handhaving van het verbod zullen met Justitie, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Financiën en Volksgezondheid, Welzijn en Sport worden gemaakt.

Ik hoop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos