

Vergaderjaar 2017–2018

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 574

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 14 december 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Justitie en Veiligheid over de brief van 17 januari 2017 inzake kabinetsreactie IBO verkeershandhaving en stand van zaken moties verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 546).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 12 december 2017. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Vraag 1

Waarom kwam de kabinetsreactie op het IBO (interdepartementaal beleidsonderzoek) Verkeershandhaving pas na acht maanden en niet eerder?

Antwoord vraag 1

Het eindrapport van het IBO verkeershandhaving is een omvangrijk rapport waarin een aantal fundamentele vraagstukken aan de orde komen. Bij het opstellen van de kabinetsreactie is hier door de betrokken departementen en uitvoeringspartijen goed naar gekeken. Dit vergt tijd. Bovendien is (een deel van) de tijd gebruikt om uitvoering te geven aan de motie van de leden Zijlstra en Samsom¹.

Vraag 2

Kunt u voor iedere IBO-beleidsvariant en subbeleidsvariant afzonderlijk aangeven of u deze overneemt en waarom wel/niet?

Antwoord vraag 2

De eerste variant betreft de integrale afweging tussen de drie E's (Engineering, Education en Enforcement) en het leggen van de regie van de digitale handhavingsmiddelen bij de wegbeheerders. Op 23 juni 2017 is het plan «Verkeershandhaving in relatie tot infrastructuur en voorlichting» naar de Kamer gestuurd waarin wordt ingegaan op de afweging van de drie E's en de maatregelen die worden genomen om de afweging te versterken.² Zoals ook in dit plan wordt aangegeven, zal in het kader van het Strategisch plan verkeersveiligheid worden gezien of nog verdere verbeteringen kunnen worden doorgevoerd.

De tweede variant betreft de versterking van de verkeershandhaving. Ook op dit punt is ingegaan in de kabinetsreactie op het IBO verkeershandhaving (Kamerstuk 29 398, nr. 546) en het plan «Verkeershandhaving in relatie tot infrastructuur en voorlichting» (Kamerstuk 29 398, nr. 565). Voor de beantwoording wordt naar deze stukken verwezen. In aanvulling hierop kan nog het volgende over de subvarianten worden gemeld:

- Subvariant 1: Versterking governance stuurgroep verkeersveiligheid in de regio's.
In ongeveer de helft van de regio's is er een stuurgroep. In de meeste andere regio's wordt op een andere manier invulling gegeven aan de afstemming met de politie. De vorm waarin het overleg plaatsvindt, is wat mij betreft van ondergeschikt belang. Het gaat erom dat er overleg plaatsvindt.
- Subvariant 2: Centrale regie teams Verkeer bij CVOM.
Strekking van deze variant is onder meer om het gezag over de teams Verkeer vanuit de arrondissementsparketten te versterken door verdergaande regie en ondersteuning door het CVOM. Het CVOM heeft aangegeven voornemens te zijn capaciteit beschikbaar te stellen aan de arrondissementsparketten, onder meer om verkeer op de agenda van de lokale driehoeken te krijgen.
- Subvariant 3: Verkeershandhaving als landelijke prioriteit.
Bij het opstellen van de nieuwe Veiligheidsagenda zal de verkeersveiligheid als landelijke prioriteitsstelling vanuit JenV worden geagendeerd.
- Subvariant 4: Inzet van extra boa's.
De wenselijkheid van uitbreiding van de bevoegdheden van boa's met verkeersovertredingen wordt momenteel onderzocht. Ik ben hierover in gesprek met OM, politie en de VNG.

¹ Kamerstuk 34 550, nr. 7.

² Kamerstuk 29 398, nr. 565.

De derde variant is het anders beleggen van de boeteontvangsten. Aan deze aanbeveling is uitvoering gegeven doordat de ontvangsten uit verkeersboetes per 2017 een generaal dossier op de begroting van JenV zijn geworden.³ Dit betekent dat lagere ontvangsten dan geraamd niet ten koste gaan van de begroting van JenV maar worden gedekt door het generaal beeld en dat hogere ontvangsten aan het generaal beeld worden toegevoegd. Op deze manier wordt voorkomen dat de hoogte van de boetes en omvang en aard van de handhavingsinspanning budgettair gedreven zouden kunnen zijn.

De vierde variant betreft de invoering van een progressief en risicogericht boetestelsel. Over het progressief boetestelsel bent u geïnformeerd bij brief van 20 juni 2017.⁴ Vanwege de aanzienlijke gevolgen voor de uitvoering en in het belang van de haalbaar- en handhaafbaarheid worden het OM, het CJIB, de politie en de rechtspraak gevraagd een uitvoerings-toets te doen.

De vijfde variant betreft techniek. In het antwoord op vraag 18 wordt uitgebreid ingegaan op de technologische ontwikkelingen. Ik verwijs dan ook graag naar het antwoord op vraag 18.

Vraag 3

Waarom is ervoor gekozen kentekenaansprakelijkheid in stand te laten, waarbij het probleem blijft bestaan dat alleen de kentekenhouder de verhoogde boete krijgt, terwijl de dader zelf vrijuit blijft gaan? Wordt nog gezocht naar mogelijkheden om de daadwerkelijke dader te straffen?

Antwoord vraag 3

Ik neem aan dat u hiermee doelt op de randvoorwaarde die is gesteld bij het onderzoek naar een progressief boetestelsel. Deze randvoorwaarde is gesteld omdat door de kentekenaansprakelijkheid grote aantallen verkeerszaken efficiënt kunnen worden verwerkt. De enige manier om de daadwerkelijke bestuurder te kunnen beboeten is na een staandhouding. Alleen dan is immers met zekerheid vast te stellen wie de bestuurder is. Voor een efficiënte handhaving en het verwerken van grote aantallen verkeerszaken is het echter van belang dat ook (geautomatiseerd) kan worden gehandhaafd op kenteken. Behoud van kentekenaansprakelijkheid is daarvoor essentieel.

Vraag 4

Kan de vooraf gestelde randvoorwaarde van budgetneutraliteit nader worden onderbouwd, gelet op de strekking van de vorig jaar aangenomen motie-Zijlstra/Samsom (Kamerstuk 34 550, nr. 7) en het feit dat boetes idealiter effect hebben en er dus steeds minder boetes gegeven zouden moeten worden?

Antwoord vraag 4

Ik ga er vanuit dat u hiermee doelt op de voorwaarde van budgetneutraliteit bij het progressief boetestelsel. Het vereiste dat een nieuw boetestelsel in beginsel budgetneutraal moet zijn is door uw Kamer naar voren gebracht in het Algemeen Overleg Wegverkeer en Verkeersveiligheid van 28 mei 2015 (Kamerstuk 29 398, nr. 473). Naar aanleiding hiervan is deze randvoorwaarde door mijn ambtsvoorganger gesteld. In de brief over een progressief boetestelsel van 20 juni 2017 (Kamerstuk 29 398, nr. 563) is aangegeven dat uit de impactanalyse volgt dat een progressief boetestelsel niet tot een daling zal leiden van de boeteopbrengsten. Daarmee is de verwachting dat de voorwaarde van budgetneutraliteit ten aanzien van

³ Kamerstuk 34 550 VI, nr. 95.

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 563.

de boeteopbrengsten geen invloed zal hebben op de besluitvorming omtrent de invoering van een progressief stelsel binnen de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Er zijn geen negatieve gevolgen voor de boeteopbrengst te verwachten omdat enerzijds de verwachting is dat de boetebedragen bij recidive omhoog zullen gaan, terwijl anderzijds de verwachting is dat er minder boetes worden opgelegd, omdat een gedragseffect zal optreden waardoor er minder overtredingen worden begaan. Overigens wil ik benadrukken dat er wel aanzienlijke uitvoeringskosten te verwachten zijn.

Vraag 5

Wordt een rijontzegging, vordering van het rijbewijs of beslaglegging op het voertuig nu alleen gezien als een straf voor de overtreding? Of ook als een praktisch middel om herhaling te voorkomen?

Antwoord vraag 5

Er is sprake van een combinatie. De rechter kan voor bepaalde verkeersovertredingen/-misdrijven een ontzegging van de rijbevoegdheid opleggen. De ontzegging van de rijbevoegdheid is een straf, maar voorkomt ook dat betrokkenen opnieuw een verkeersdelict kunnen plegen. De vordering van het rijbewijs of de beslaglegging door de politie is vooral bedoeld om herhaling te voorkomen. Deze middelen kunnen direct na de overtreding worden toegepast en hebben direct effect. Bij de ontzegging van de rijbevoegdheid moet worden gewacht tot de veroordeling of strafbeschikking onherroepelijk is geworden. Overigens neemt dit niet weg dat de vordering van het rijbewijs of de beslaglegging ook als straf wordt ervaren.

Vraag 6

Welke prioriteit krijgt de terugdringing van verkeersslachtoffers?

Antwoord vraag 6

Het is gebleken dat het aantal verkeersslachtoffers toeneemt en dat de maatregelen uit het Strategisch plan verkeersveiligheid 2008–2020 (Kamerstuk 29 398, nr. 120) niet langer toereikend zijn. Vandaar dat het Ministerie van IenW samen met mijn ministerie, IPO en de VNG werkt aan een nieuw Strategisch plan verkeersveiligheid waarbij het terugdringen van verkeersslachtoffers uiteraard voorop staat.

Vraag 7

Zou «engineering» (de eerste van de drie E's) niet ook moeten gelden voor technische maatregelen aan het voertuig, het onmogelijk maken om achter het stuur te appen et cetera, in plaats van slechts de fysieke weginrichting?

Antwoord vraag 7

«Engineering» is zeker meer dan alleen de fysieke weginrichting. Er moet bijvoorbeeld ook worden gedacht aan technische verbeteringen van auto's en in car systemen. Hieronder vallen ook eventuele technologische mogelijkheden om het gebruik van smartphones te beperken.

Vraag 8

Is de visie Duurzaam Veilig, waarvan het eerste plan begin mei 2017 gereed was, aan de Kamer gezonden?

Antwoord vraag 8

De visie Duurzaam Veilig is al in het begin van de jaren negentig geïntroduceerd. De visie is in de loop van de jaren geactualiseerd. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is in 2016 gestart

met een nieuwe actualisering van de visie Duurzaam Veilig. Het is de verwachting dat deze medio 2018 gereed zal zijn.

Vraag 9

Wat is de stand van zaken ten aanzien van de vervulling van de vacatures binnen de teams Verkeer?

Antwoord vraag 9

In de voortgangsbrief nationale politie die in juni 2017 naar uw Kamer is gestuurd (Kamerstuk 29 628, nr. 717), is inzicht gegeven in de stand van zaken van het aantal vacatures onder de medewerkers die een directe relatie hebben met de politieverkeerstaak. Op dat moment was sprake van een vacaturepercentage van 14,4 procent. De politie heeft mij gemeld dat de stand van zaken op 31 oktober jl. laat zien dat het vacaturepercentage onder deze groep medewerkers is gedaald naar 13 procent. De vacaturevervulling heeft nadrukkelijk de aandacht van de korpsleiding; alle politiechefs zijn verzocht om deze vacatures mee te nemen in de regionale prioriteitsstelling. Er zijn echter ook veel andere vacatures binnen de politie die prioriteit hebben.

Vraag 10

Kunt u de volgende gegevens in tabelvorm verschaffen: de jaarlijkse aantallen beschikkingen van de afgelopen vijf jaar op het terrein van verkeershandhaving, uitgesplitst naar de verschillende handhavingsmiddelen (flitspalen, mobiele radarsets, trajectcontrolesystemen, laserguns, staandehoudingen, registervergelijking)?

Antwoord vraag 10

U treft de gevraagde aantallen in onderstaande tabel aan. De aantallen betreffen het aantal opgelegde beschikkingen voor overtredingen die onder de Wahv vallen. Dit betekent dat de strafbeschikkingen niet in de aantallen zijn verwerkt. Voor de aantallen in 2017 is het aantal opgelegde beschikkingen t/m de maand november genomen. Het is niet mogelijk om het aantal beschikkingen weer te geven dat is opgelegd voor overtredingen geconstateerd met een lasergun. Deze overtredingen worden geregistreerd onder staandehoudingen.

Bij de cijfers dient een voorbehoud te worden gemaakt. In de periode 2012 t/m 2016 zijn er verschillende ontwikkelingen geweest die invloed hebben gehad op de registratie van de digitale handhavingsmiddelen en de aantallen. Het gaat hierbij onder andere om de vervanging van de analoge flitspalen voor digitale palen en het aansluiten van de mobiele radarsets, flitspalen en trajectcontrolesystemen op de centrale verwerking van het CJIB. Doordat de registratie in de loop van de jaren is veranderd, kan dit ertoe leiden dat de aantallen over de verschillende jaren niet één-op-één vergelijkbaar zijn. Bovendien is het hierdoor niet mogelijk om het aantal overtredingen geconstateerd door flitspalen in de jaren 2012–2014 te geven. De registratie was in deze jaren niet eenduidig doordat een deel van de overtredingen werd geregistreerd bij het CJIB en een deel bij de politie. Ook is het niet mogelijk gebleken om in de gestelde termijn de aantallen van de mobiele radarsets te achterhalen.

Instroom WAHV	flitspalen	trajectcontroles	staandehou- dingen	registervergelij- kingen
2012	–	1.450.522	501.073	656.923
2013	–	2.164.711	554.357	455.666
2014	–	1.799.217	487.772	361.514
2015	3.605.669	1.903.109	241.741	361.029
2016	5.265.371	2.212.592	357.543	314.116
2017	3.849.523	1.990.115	376.386	210.230

Vraag 11

Kunt u aangeven hoe concreet opvolging is gegeven aan het besluit van de korpsleiding om gericht te sturen op meer zichtbare handhaving, onder andere door middel van staandehoudingen?

Antwoord vraag 11

Net als mijn voorgangers blijf ik met de korpschef in gesprek over de inzet van de politie op verkeer. Hij verzekert mij dat dit de volle aandacht heeft. De korpsleiding stuurt gericht op meer zichtbare handhaving door middel van staandehoudingen. Met de zogenoemde handhavingsmonitor wordt hier in de nationale briefing regelmatig aandacht voor gevraagd bij de politiechefs. Dit wordt ook actief binnen de eenheden uitgedragen en er zijn binnen de (basis)teams afspraken over de inzet op de aanpak van veiligheidsproblemen waaronder de verkeersveiligheid. Na een sterke daling de afgelopen jaren, is het aantal staandehoudingen met ingang van 2016 weer gestegen. De stijgende lijn heeft zich ook in 2017 doorgezet. Ik vind het van belang dat de politie aandacht besteedt aan de verkeersveiligheid. Wel merk ik op dat de inzet van de politie wordt gewogen en bepaald door de lokale driehoek.

Vraag 12

Op welke wijze stuurt het Openbaar Ministerie (OM) concreet op verbetering van de verkeershandhaving?

Antwoord vraag 12

Het OM stelt de prioriteiten voor de verkeershandhaving door de teams Verkeer twee jaarlijks vast. De huidige prioriteiten zijn verkeersveelplegers, alcohol, rood licht, afleiding en snelheid (VARAS feiten). Op basis van deze prioriteiten stelt de politie in afstemming met het OM handhavingsplannen op. Het OM wil de beschikbare capaciteit van de teams Verkeer maximaal inzetten ten behoeve van verkeersveiligheid. Daarnaast probeert het OM verkeer te agenderen in de lokale driehoeken. In het kader van de intensivering van de verkeershandhaving is het OM gestart met een aantal innovatieprojecten ter vergroting van de handhavingsdruk. Op dit moment loopt het project TCOWN (trajectcontroles onderliggend wegennet) en zijn de voorbereidingen gestart voor het handhaven met camera's bij wegwerkzaamheden, roodkruisnegatie en handheld bellen (zie ook antwoord vraag 18).

Vraag 13

Kunt u de (tussentijdse) resultaten verschaffen ten aanzien van het project alcoholmeter en het onderzoek naar de mogelijkheden om het alcoholslot-programma in het strafrecht onder te brengen?

Antwoord vraag 13

De proef met de Alcoholmeter is in januari 2017 gestart. De instroom van de Alcoholmeter is tot op heden laag. Daarom is besloten de proef uit te breiden en met een jaar te verlengen. Het streven is om u binnenkort te informeren over het onderzoek naar het onderbrengen van het alcoholslot

in het strafrecht. In die brief zal ook kort op de proef van de Alcoholmeter worden ingegaan.

Vraag 14

Welke prestatie-indicatoren zijn van belang bij de sterke daling van het aantal staandehoudingen? Zijn er doelstellingen geformuleerd voor het aantal staandehoudingen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoeveel? Welke rol heeft het OM hierin? Welke rol heeft de politie zelf? Hoe kan de politiek hierop sturen?

Antwoord vraag 14

Er zijn binnen de politie geen quota voor het aantal staandehoudingen. De bonnenquota zijn eind 2010 afgeschaft. Het is aan het lokale gezag om afspraken te maken met de politie over de inzet op verkeershandhaving, en aan het Openbaar Ministerie om via de regionale handhavingssystemen afspraken te maken over de inzet van de teams Verkeer. Wel zet de korpsleiding verkeershandhaving als onderdeel van de reguliere handhavingstaak van de politie sterker neer en stuurt gericht op meer zichtbare handhaving, zoals ik heb aangegeven in het antwoord op vraag 11. Het OM stuurt, mede met het oog op het bovenstaande, in beginsel niet op het aantal staandehoudingen. Dit laat onverlet dat het OM bij de politie continu aandacht vraagt voor het belang van staandehoudingen.

Vraag 15

Wanneer verwacht u de uitkomsten van het nader onderzoek naar het progressief boetestelsel aan de Kamer te sturen?

Antwoord vraag 15

Zoals in de brief van 20 juni 2017 (Kamerstuk 29 398, nr. 563) over het progressief boetestelsel is aangegeven wordt er, vanwege de grote gevolgen voor de uitvoering, eerst een uitvoeringstoets gevraagd aan het OM, CJIB, de politie en rechtspraak voordat een beslissing zal worden genomen over de invoering van een progressief boetestelsel. Daarvoor zijn de contouren van een stelsel binnen de Wahv in de afgelopen tijd nader uitgewerkt. Ik verwacht dat een gezamenlijke uitvoeringstoets door de betrokken organisaties in het eerste kwartaal van 2018 kan plaatsvinden. Aan de hand van de resultaten van deze uitvoeringstoets verwacht ik medio 2018 een standpunt te kunnen innemen over een progressief boetestelsel.

Vraag 16

Welke inspanningen heeft u gedaan om met gemeenten, provincies en waterschappen tot een optimale en effectieve mix van de drie E's te komen?

Antwoord vraag 16

In het plan «Verkeershandhaving in relatie tot infrastructuur en voorlichting» (Kamerstuk 29 398, nr. 565) is uitgebreid ingegaan op de afweging van de drie E's en de maatregelen die zijn genomen om de integrale afweging tussen de drie E's te verbeteren. Daarnaast is het verbeteren van de integrale afweging van de drie E's een belangrijk aandachtspunt in het Strategisch plan verkeersveiligheid.

Vraag 17

Is er enig zicht op betere samenwerking tussen uw ministerie en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als het gaat om afstemming van verkeershandhaving en verkeersveiligheid?

Antwoord vraag 17

Ja, de samenwerking tussen de Ministeries van IenW en JenV is versterkt. Er vindt periodiek overleg plaats tussen de ministeries over de maatregelen die worden genomen om de verkeersveiligheid te vergroten en er is een ketenoverleg verkeershandhaving ingesteld waarin beide ministeries met de uitvoeringsorganisaties zijn vertegenwoordigd. Daarnaast is JenV actief betrokken bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Vraag 18

Kunt u relevante informatie verschaffen over lopende dan wel afgeronde (Europese) onderzoeken naar het inzetten van technologische ontwikkelingen ten behoeve van de verkeersveiligheid en verkeershandhaving?

Antwoord vraag 18

Het onderzoeksveld «technologische ontwikkelingen voor verkeersveiligheid en handhaving» omvat een breed scala van onderzoeken die erop zijn gericht met slimme systemen de verkeersveiligheid te bevorderen, en die tevens zijn gericht op verbetering van de duurzaamheid en betere doorstroming. Het is niet doenlijk een uitputtend overzicht te geven, maar op hoofdlijnen kan ik u melden:

- Voor het verhogen van de veiligheid van voertuigen wordt gekeken naar de ontwikkeling van rijtaakondersteunende systemen. Dit varieert van slimme ruitenwissers tot systemen die de omgeving van het voertuig scannen en daarop inspringen. Deze systemen worden vaak als tussenstap gezien in de realisatie van zelfrijdende voertuigen.
- Nederland is nauw betrokken bij de ontwikkeling van nieuwe testen voor Euro NCAP⁵. Euro NCAP heeft een veiligheidsbeoordelingssysteem opgezet om voertuigen makkelijker te kunnen vergelijken op veiligheidsaspecten. Het systeem heeft de afgelopen twee decennia een wezenlijke bijdrage geleverd in het veiliger maken van het Nederlandse wagenpark.
- Gedragwetenschappers verzamelen data die kunnen bijdragen aan inzichten die kunnen leiden tot het bevorderen van goed gedrag in het verkeer. Een voorbeeld hiervan is UDRIVE.⁶ In dit project is gedurende twee jaar in verschillende Europese landen data verzameld van auto's, vrachtwagens, en gemotoriseerde tweewielers. Deze data geven een goed beeld van het dagelijks gedrag van bestuurders in het verkeer. Op basis van deze inzichten kan de veiligheid en milieuvriendelijkheid van het verkeer worden verbeterd.
- Daarnaast zijn wegbeheerders aan het onderzoeken of de wegen veiliger kunnen worden gemaakt, bijvoorbeeld door de inzet van smart mobility oplossingen.

Daarnaast heeft het OM meerdere innovatieprojecten op het terrein van verkeershandhaving in gang gezet. Zoals ook aangegeven in de beantwoording op vraag 12 worden er trajectcontrolesystemen geplaatst op N-wegen en is het OM gestart met het opzetten van een aantal pilotprojecten. Het gaat hierbij om: handhaving op snelheid bij wegwerkzaamheden, handhaving van rood kruisnegatie met behulp van camera's en handhaving van handheld bellen met camera's op voertuigen van de politie. Deze projecten worden nu voorbereid en zullen naar verwachting begin 2018 van start gaan.

⁵ <https://www.euroncap.com/nl>.

⁶ UDRIVE is een Europees project dat met behulp van een fonds van de Europese Commissie tot stand is gekomen.