

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister Justitie en Veiligheid over zijn brief met de laatste stand van zaken in de uitvoering van eerder gedane toezeggingen op het terrein van de verkeershandhaving (Kamerstuk 29 398, nr. 880).

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	6
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 betreuen 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 snorfietsers, 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 verkeersshufters 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 snorfietsers 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 gevaarstelling 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 vooralsnog 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 verkeersshuften. In de antwoorden op deze vragen (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2019–2020, 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 verkeersshuften. 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.