

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

735

Vragen van de leden **Van Nispen** en **Laçin** (beiden SP) aan de Ministers van Justitie en Veiligheid en van Infrastructuur en Waterstaat over *onvoldoende mogelijkheden voor de politie om verkeershufters aan te pakken*. (ingezonden 7 oktober 2020).

Antwoord van Minister **Grapperhaus** (Justitie en Veiligheid) (ontvangen 9 november 2020) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 503.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Noodkreet: pak Tik Tok-patsers die met bijna 300 km/uur over de A16 racen keihard aan»? Welke plannen heeft u om de pakkans van deze snelheidsduivels te vergroten?¹

Antwoord 1

Ja ik heb kennisgenomen van dit bericht. Dit zijn natuurlijk absurde en levensgevaarlijke snelheden. Het is ook zeer onwenselijk dat beelden van dergelijke snelheidsovertredingen op sociale media worden geplaatst om hiermee te pochen en zo mogelijk anderen aan te sporen hetzelfde te doen. De pakkans wordt bepaald door de inzet van verschillende handhavingsmiddelen. Staandehoudingen zijn van belang alsmede de digitale handhavingsmiddelen zoals flitspalen, trajectcontroles en mobiele radarsets. De korpsleiding van de politie heeft in 2016 besloten verkeershandhaving sterker neer te zetten, waardoor er gericht wordt gestuurd op meer zichtbare handhaving door middel van staandehoudingen. Deze aanpak heeft resultaat. Het heeft geleid tot een stijging van het aantal staandehoudingen in 2019 (ruim 530 duizend) ten opzichte van 2018 (ruim 400 duizend). Dat is een stijging van ruim 30 procent. Deze stijging lijkt zich dit jaar, ondanks de (tijdelijke) lagere verkeersdrukke vanwege de coronamaatregelen, door te zetten. Om op meer feiten digitaal te kunnen handhaven is het OM in samenwerking met de politie verschillende pilots gestart. Het gaat hierbij onder andere ook om snelheidscontroles met behulp van verplaatsbare flitspalen. Daarnaast is het OM momenteel bezig om op 20 locaties op N-wegen trajectcontrolesystemen

¹ BN De Stem, 2 september 2020, «Noodkreet: pak Tik Tok-patsers die met bijna 300 km/uur over de A16 racen keihard aan», <https://www.bndestem.nl/breda/noodkreet-pak-tik-tok-patsers-die-met-bijna-300-km-uur-over-de-a16-racen-keihard-aan~a4bb5e7e/>

te plaatsen. Momenteel zijn er al 9 systemen op N-wegen in werking, de overige systemen zullen naar verwachting later dit jaar operationeel worden.

Vraag 2

Zou het in de strijd tegen dit soort asociale verkeersdeelnemers helpen als er meer trajectcontroles zouden zijn? Zo ja, bent u bereid deze in te voeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Trajectcontroles zorgen voor een verlaging van de gemiddeld gereden snelheid op het desbetreffende traject. Handhaving middels een trajectcontrolesysteem is dus zeker effectief. Het bepalen van de locaties van de trajectcontroles op het hoofdwegennet gebeurt in samenspraak tussen het OM, de politie en Rijkswaterstaat. Een belangrijk criterium bij de plaatsing van trajectcontroles is de mate waarin de snelheidslimiet wordt overschreden. Zoals ik ook in het antwoord op vraag 1 heb aangegeven, worden er momenteel trajectcontrolesystemen geplaatst op N-wegen.

Vraag 3

Worden verkeersovertreders die hun overtredingen zelf online plaatsen, al dan niet via social media platforms, altijd opgespoord en desnoods buiten heterdaad aangehouden dan wel bekeurd? Zo nee, waarom niet en welk percentage van deze overtreders komt met hun overtredingen dus gewoon weg?

Antwoord 3

Indien mogelijk moeten deze verkeersovertreders worden opgespoord en vervolgd. Onlangs nog is een verdachte in hoger beroep op basis van videobeelden veroordeeld tot 2,5 jaar rijontzegging, waarvan 1 jaar voorwaardelijk, een voorwaardelijke celstraf en het betalen van 6.500 euro aan de Vereniging Verkeersslachtoffers. Dit is een flinke straf. Er zitten echter veel haken en ogen aan de opsporing (en vervolging) op basis van videobeelden. Op basis van enkel beelden is het moeilijk vast te stellen of daadwerkelijk te hard is gereden, welk voertuig het betreft en wie op dat moment het voertuig bestuurde. De beelden kunnen gemanipuleerd zijn en ook is niet duidelijk hoe betrouwbaar de snelheidsmeter is. Ook geven de beelden veelal een eenzijdig beeld vanuit het perspectief van de camera, zonder dat de aanleiding en context bekend is. Zo is het niet mogelijk om te zien wat zich buiten het zicht van de camera afspeelt en wat er voorafgaand aan de snelheidsovertreding heeft plaatsgevonden. Ook is de opsporing van de verdachte en precieze bepaling van pleegdatum en -plaats erg ingewikkeld.

Dit vergt dus veelal intensief opsporingsonderzoek onder leiding van het OM. Er vindt daarom altijd overleg plaats tussen de politie en OM om te bepalen of het mogelijk is om de bestuurder in de desbetreffende zaak op te sporen en te vervolgen. Helaas is dit dus niet in alle gevallen mogelijk.

Vraag 4

Erkent u dat er te weinig capaciteit is bij de opsporing om deze strafbare feiten adequaat en consequent op te sporen? Kunt u een overzicht geven van de feitelijk inzetbare capaciteit hiervoor de afgelopen jaren?

Antwoord 4

De capaciteit die voor dit soort zaken wordt ingezet, wordt mede bepaald door prioritering en te maken keuzes in het totaal van taken van de politie. Er zijn geen cijfers beschikbaar over hoeveel capaciteit er specifiek voor de opsporing van dit soort verkeersovertreders is ingezet.

Vraag 5

Wat is uw reactie op het pleidooi om een snelheidsbegrenzer in te voeren om te voorkomen dat met dit soort belachelijke snelheden gereden kan worden?

Antwoord 5

Voertuigeisen worden Europees geregeld en daar is gekozen om in te zetten op een Intelligente Snelheidsadaptatie/-assistent (ISA)². Dit zijn systemen die op basis van de lokale snelheidslimiet waarschuwen of ingrijpen zodra de limiet overschreden dreigt te worden. Voordeel hiervan is dat deze ook effectief zijn op het onderliggend wegennet waar de risico's het grootst zijn. In nieuwe voertuigen wordt een ISA vanaf 2022 verplicht. In Europees verband wordt nu gesproken over de concrete invulling van de eisen waar voertuigen aan moeten voldoen.

In 2012 is er onderzoek gedaan naar een snelheidsslot voor zware overtredders.

Dit betrof een variant die de snelheid hard begrenst. Hieruit bleek dat dit niet voor alle voertuigen mogelijk was en dat het relatief eenvoudig te omzeilen is.

Dat maakt het ongeschikt voor de aanpak van deze doelgroep. In een expertgroep met CBR, Reclassering, SWOV, Politie, OM, Fonds Slachtofferhulp, Ministerie van IenW en Ministerie van JenV verkennen we de mogelijkheden om zware overtredders effectiever aan te pakken. De inzet van nieuwe technische oplossingen is hier een belangrijk onderdeel van.

Vraag 6

Welke mogelijkheden bestaan er op dit moment om social mediaplatforms als Tik Tok aan te sporen om «dit soort opruiende filmpjes» te verwijderen? Bent u bereid te bekijken of hier meer actie op nodig is en hierover zo nodig in overleg te gaan?

Antwoord 6

Om content van social media platforms gedwongen te laten verwijderen dient het te gaan om illegale of onrechtmatige content. Illegale content (kinderpornografie, online hate speech en terroristische content) kan strafrechtelijk worden aangepakt. Onrechtmatige content (hierbij gaat het bijvoorbeeld om beeldmateriaal dat een persoon schade toe brengt, zoals naaktfoto's die onrechtmatig verkregen of verspreid worden) kan op grond van het civielrecht worden verwijderd of een social media platform dient hier zelf actie op te ondernemen. In het geval van het delen van filmpjes waarin een verkeersovertreding wordt begaan is geen sprake van illegale of onrechtmatige content, hoewel de overtreding zelf natuurlijk wel strafbaar is. Er is geen wettelijke grondslag om social media platforms te dwingen om dit beeldmateriaal te verwijderen. Sociale media platforms kunnen hier natuurlijk zelf tegen optreden, maar het zal in het geval van verkeersovertredingen niet altijd even duidelijk zijn of het opruiende beelden betreft. Er bestaan immers ook meerdere tv-programma's waarin beelden van verkeersovertredingen worden getoond, zonder dat hier een opruiende boodschap achter zit. Ik ben momenteel wel met social media platforms in gesprek over hun bredere maatschappelijke verantwoordelijkheid met betrekking tot het voorkomen en verwijderen van strafbare content.

Vraag 7 en 8

Bereiken u ook signalen dat het vaak lastig is voor de politie om bewijs te vergaren tegen overtredders die hun overtredingen online plaatsen, omdat de verdenking van de overtreding van artikel 5a Wegenverkeerswet (Wvw) niet altijd genoeg bevoegdheden biedt om adequaat onderzoek te doen? Deelt u de mening dat de bevoegdheden die kunnen worden ingezet bij bijvoorbeeld het vermoeden van een poging tot doodslag (zoals het doorzoeken van woningen, het in beslag nemen en onderzoeken van gegevensdragers en aanhouden buiten heterdaad) ook wenselijk en zinnig kunnen zijn bij strafbare feiten zoals deze, voor die gevallen waar geen sprake is van verdenking van poging tot doodslag maar wel een ernstige overtreding van 5a Wvw wat dicht aan kan zitten tegen poging tot doodslag?

Bent u bereid te bezien of de in artikel 5a van de Wvw omschreven overtreding aangewezen kan worden als voorlopige hechtenisfeit in artikel 67, eerste lid, van het Wetboek van Strafvordering, zodat de politie en het openbaar

² Verordening (EU) 2019/2144, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>

ministerie, daar waar zij dat nodig en wenselijk achten, de juiste opsporingsmogelijkheden kunnen inzetten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7 en 8

Deze signalen hebben mij vanuit OM inderdaad bereikt. Ik deel de mening van de vragensteller dat het mogelijk moet zijn om waar nodig ook voor opsporing in het kader van artikel 5a van de WvW bepaalde opsporingsbevoegdheden in te zetten. Het gaat bij artikel 5a, zoals ik bij de totstandkoming van dit artikel heb benadrukt, om een ernstig strafbaar feit³. Voor het bewijs van de gedragingen die overtreding van artikel 5a WvW opleveren, zal doorgaans de vastlegging in een proces-verbaal nodig zijn, al dan niet vergezeld van foto-opnamen, camerabeelden, meetresultaten of getuigenverklaringen. Niet alleen van de gedragingen, maar ook van de aaneenschakeling of volgtijdelijkheid van die gedragingen, de omstandigheden ter plaatse op dat moment en het gevaar dat daarvan voor een ander te duchten was. Met name voor buiten de heterdaad situatie tekent zich de behoefte af ook voor wat betreft artikel 5a, teneinde opheldering van dit delict mogelijk te maken, bepaalde opsporingsbevoegdheden te kunnen toepassen, die slechts mogen worden aangewend bij verdenking van een voorlopige hechtenisfeit. Hierbij kan in het bijzonder worden gedacht aan het vorderen van gegevensverkeer met betrekking tot telecommunicatie, bijvoorbeeld om na te gaan of de verdachten kort voor of tijdens het ongeval gebruik maakte van een mobiele telefoon (artikel 126n Sv), of het vorderen van gegevens of camera-beelden (artikel 126nd Sv en artikel 126nda Sv). Daartoe wordt artikel 176, eerste lid, WvW (de strafbepaling voor artikel 5a) opgenomen in de opsomming in artikel 67, eerste lid, onderdeel c, Sv. Dit maakt onderdeel uit van een conceptvoorstel voor een verzamelwet dat ik aan de bij de strafrechtsketen betrokken organisaties in consultatie heb gegeven. Ik verwacht dat het wetsvoorstel naar verwachting begin volgend jaar ter advisering aan de Raad van State kan worden voorgelegd.

³ Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten op 1 januari 2020 in werking getreden (Stb. 2019, 413).