

Vergaderjaar 2020–2021

**35 591**

## **Initiatiefnota van het lid Postma over aanpak van hufterig gedrag in het verkeer**

**Nr. 4**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 27 januari 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan het lid Postma over de initiatiefnota van 6 oktober 2020 over aanpak van hufterig gedrag in het verkeer (Kamerstuk 35 591, nr. 2). Het lid Postma heeft deze vragen beantwoordt bij brief van 27 januari 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

1

Onderschrijft u de focus op veelplegers en verkeersshuffers? Is onoplettendheid en telefoongebruik geen sterker vertrekpunt?

Deze initiatiefnota heeft voor zowel veelplegers en verkeersshuffers als voor onoplettendheid en telefoongebruik aandacht. In paragraaf 3.2.2. gaat over mobiel telefoongebruik bij automobilisten en fietsers en paragraaf 4.3.2 gaat over de landelijke uitrol van slimme camera's om appende automobilisten te kunnen bekeuren.

2

Welke overheids campagnes zijn in het verleden succesvol gebleken en welke strategieën kunnen nu gekozen worden? Hoe gaan jongeren worden aangesproken in deze campagne?

Er zijn zeker voorbeelden van succesvolle overheids campagnes. Uit de evaluatie van de MONO-campagne blijkt dat deze goed scoort. Men snapt de boodschap en staat er ook achter. Ook blijkt dat het verantwoordelijkheidsgevoel om in het verkeer niet met sociale media bezig te zijn, is gestegen.

De combinatie met handhaving is wel altijd belangrijk voor het slagen van een campagne. Dat zien we bijvoorbeeld bij de Bob-campagne. De echte notoire overtreders lijken weinig vatbaar voor een campagne. Daarom stelt de initiatiefnemer voor een overheids campagne te starten die niet per se gericht is op degene die het asociale rijgedrag vertonen, maar meer gericht op de sociale omgeving van deze personen. Meerdere onderzoeken tonen namelijk aan dat de sociale omgeving zeer belangrijk is voor iemand zijn gedrag in het verkeer. Het SWOV geeft aan dat mensen minder snel geneigd zijn om onder invloed te rijden als de sociale omgeving dit gedrag afkeurt<sup>1</sup>. Dit is helemaal het geval bij jongeren. Het SWOV geeft bijvoorbeeld aan dat het mobiele telefoongebruik van jongeren in het verkeer toeneemt wanneer de sociale omgeving van de respondenten positiever staat tegenover mobiel telefoongebruik<sup>2</sup>.

3

Is er overwogen om de veranderingen in het boetestelsel mee te nemen in deze initiatiefnota? Zo ja, waarom is ervoor gekozen dit niet te doen?

Omdat een wijziging van het boetesysteem was opgenomen in het regeerakkoord leek het de initiatiefnemer niet nodig dit specifiek op te nemen in deze initiatiefnota. Op 24 november is inmiddels de gewijzigde motie Ziengs c.s.<sup>3</sup> aangenomen over een wetsvoorstel waarbij kleinere boetes verlaagd worden. Het CDA heeft voor deze motie gestemd.

4

Wat is volgens u de definitie van een aso?

De initiatiefnemer verstaat onder een verkeersshuffter of verkeersaso iemand die zich willens en wetens niet aan de verkeersregels houdt in het verkeer en dan met name overtredingen begaat die een extra risico in het verkeer vormen om zichzelf of een andere weggebruiker in gevaar te brengen. Bijvoorbeeld het negeren van een rood kruis.

<sup>1</sup> <https://www.swov.nl/publicatie/verkeersovertreders-achtergronden-van-gedrag-en-mogelijkheden-voor-beinvloeding-door>.

<sup>2</sup> <https://www.swov.nl/publicatie/interpolis-barometer-2019>.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 882.

5

Geldt de definitie van een aso alleen voor automobilisten of kunnen er ook aso's zijn onder fietsers, voetgangers of bromfiets bestuurders?

Een verkeersshufter of verkeersaso kunnen ook fietsers, voetgangers of bestuurders van een bromfiets zijn.

6

Is het u ook opgevallen dat een veel meer uniforme maximumsnelheid (per traject maar ook tussen verkeersdeelnemers onderling) tot een veel rustiger verkeersbeeld leidt en veel minder uitnodigt tot racen, in gaten duiken, korte riskante inhaalmanoeuvres en ander risicovol gedrag? Welk gevolg zouden we hieraan moeten verbinden?

De initiatiefnemer vindt dit lastig te bepalen omdat bijvoorbeeld de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/uur tussen 06:00–19:00 en minder verkeer door de coronacrisis ongeveer gelijktijdig heeft plaatsvonden waardoor het lastig is om te bepalen of meer uniforme maximumsnelheden tot een veel rustiger verkeersbeeld hebben geleid en of er een significante correlatie zou zitten tussen meer uniforme maximumsnelheden en een rustiger verkeersbeeld. Uit de staat van de Verkeersveiligheid december 2020 van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt in ieder geval dat de maximumsnelheid naar 100 km/uur tussen 06:00–19:00 en de coronamaatregelen niet zal leiden tot een daling van het aantal verkeersdoden. Op basis van de beschikbare data over de eerste twee kwartalen van 2020, schat het SWOV met een voorspellend model dat er in heel 2020 uiteindelijk ongeveer 680 verkeersdoden te verwachten zijn. Zij voorzien dus ondanks deze wijzigingen een stijging van het aantal verkeersdoden ten opzichte van 2019<sup>4</sup>.

7

Welke rol speelt het gebrek aan handhaving bij de stijging van het aantal verkeersslachtoffers?

De afbouw van de verkeershandhaving op autosnelwegen wordt door Nederlandse deskundigen genoemd als een mogelijk verklarende factor voor de toename van onveilig gedrag en ongevallen op autosnelwegen. Ook in Groot-Brittannië is de toenemende onveiligheid op autosnelwegen in verband gebracht met de forse afbouw van surveillerende verkeersagenten.<sup>5</sup>

8

Bent u ermee bekend dat een buitenproportioneel aandeel van de verkeersslachtoffers (letsel, overlijden) valt onder oudere verkeersdeelnemers en dat deze groep vermoedelijk ook disproportioneel veroorzaker is van verkeersongevallen? Hoe kunnen we beleid maken op deze doelgroep? Hoe kan met maatregelen en beleid op deze relatief kleine groep relatief veel leed worden voorkomen? Hoe kan een afname van de verkeersvaardigheid (dus niet hufterigheid) worden meegenomen in de plannen?

Het ontstaan van verkeersslachtoffers kent meerdere oorzaken, verkeersvaardigheid zou hierbij ook een rol kunnen spelen. Deze initiatiefnota richt zich op aanpak van hufterig gedrag in het verkeer en heeft daarom geen voorstellen opgenomen over verkeersvaardigheid.

<sup>4</sup> <https://www.swov.nl/publicatie/de-staat-van-de-verkeersveiligheid-2020>.

<sup>5</sup> <https://www.swov.nl/publicatie/verkeershandhaving-op-nederlandse-autosnelwegen>.

9

Hoe beoordeelt u de pakkans van verkeersaso's?

Het aantal staandehoudingen op snelheid was door de Landelijke Eenheid in de jaren 2012–2017 zo'n 70% lager dan in 2007. Vergeleken met de 100.000 staandehoudingen op snelheid in 1993 is de afname zelfs 96%. Ondanks nieuwe technologieën die hun intreden hebben gedaan om meer digitaal te beboeten is de afname van het aantal staandehoudingen volgens de initiatiefnemer te fors geweest. De initiatiefnemers beoordeelt de pakkans van verkeersaso's daarom als niet optimaal en zou graag zien dat de pakkans wordt verhoogd.

10

Wat vindt u van de daling van het aantal staandehoudingen?

Ondanks nieuwe technologieën die hun intreden hebben gedaan om meer digitaal te beboeten is de afname van het aantal staandehoudingen volgens de initiatiefnemer te fors geweest.

11

Wie is er eindverantwoordelijk voor de handhaving van verkeersmaatregelen voor de verkeersveiligheid?

Deze vraag kan het beste aan het kabinet zelf worden gesteld. De initiatiefnemer neemt aan dat de handhaving van verkeersmaatregelen valt onder de Minister van Justitie en Veiligheid (portefeuille handhaving) in samenspraak met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (portefeuille verkeersveiligheid). Beide bewindspersonen zullen aanwezig zijn bij het notaoverleg.

12

Waar moet de «rekening» van 17 miljard schade door verkeersongevallen redelijkerwijs terechtkomen: bij de veroorzakers individueel, alle weggebruikers in hun collectieve aandeel of de maatschappij als geheel?

Dat zal in de werkelijkheid een balans hiertussen zijn. Door de extra aanpak op hufterig gedrag in het verkeer hoopt de initiatiefnemer de schade door verkeersongevallen te verlagen en door de pakkans te vergroten de rekening meer bij de veroorzaker neer te leggen.

13

Wat vindt u van de huidige doelstellingen van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen?

De doelstellingen zijn prima. Doelstellingen op zichzelf heeft Nederland echter niet zoveel aan als deze doelstellingen niet worden behaald. In het verleden blijkt namelijk dat doelstellingen rond verkeersdoden geregeld niet worden behaald. De nationale doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 en de Europese doelstelling van maximaal 320 doden in 2020 zal volgens het SWOV niet worden behaald. Voor de ernstig verkeersgewonden is de conclusie nog minder hoopgevend: met 21.400 ernstig verkeersgewonden in 2019 is de trend over de afgelopen tien jaar nog steeds stijgend. Ook hier blijft de doelstelling – maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020 – verre van haalbaar.<sup>6</sup> Er kan wat de initiatiefnemer betreft daarom zeker een tandje bij om ervoor te zorgen dat de doelen op verkeersveiligheid ook werkelijk zullen worden gehaald, vandaar de voorstellen in deze initiatiefnota.

<sup>6</sup> <https://www.swov.nl/publicatie/de-staat-van-de-verkeersveiligheid-2020>.

14

Welke maatregelen zijn er denkbaar om de verkeersveiligheid te bevorderen?

Deze initiatiefnota richt zich op maatregelen om via de aanpak van hufterig gedrag in het verkeer de verkeersveiligheid te bevorderen. Zie hoofdstuk 6 van de initiatiefnota de voorgestelde maatregelen. Uiteraard zijn er ook op andere gebieden maatregelen denkbaar. Zo heeft het CDA voorgesteld om de mogelijkheden in kaart te brengen op welke wijze N-wegen veiliger kunnen worden gemaakt en in hoeverre vergevingsgezinde infrastructuur hierbij een rol kan spelen.

15

Welke maatregelen heeft u afgewogen en zijn er nog andere maatregelen die niet in de initiatiefnota staan?

De initiatiefnota is een aanzet van maatregelen op het gebied van de aanpak van hufterig gedrag in het verkeer. Uiteraard kunnen er ook goede maatregelen zijn die niet in de initiatiefnota staan.

16

Welke doelstellingen met betrekking tot de verkeersveiligheid acht u realistisch?

Of de doelstelling van het kabinet van 0 verkeersdoden in 2030 realistisch zal zijn zal mede afhangen van de maatregelen die de kabinetten zullen nemen om dit doel te gaan bereiken.

Belangrijk is ook om een sterke daling in het aantal zwaargewonden te bewerkstelligen. Daarvoor zullen er extra maatregelen genomen moeten worden. De doelstelling in deze initiatiefnota is een aanzet om een stap dichterbij de 0 te komen. In 2010 werd er ingezet om in 2020 op maximaal 500 verkeersdoden en maximaal 10.000 zwaargewonden te zitten. Dat is niet gehaald.

17

Weet u wat de kosten zijn van het vergroten van de pakkans (bijvoorbeeld op snelheid) door meer automatische controles versus door meer surveillance en hoe dit zich dan weer verhoudt tot de effectiviteit (recidive?) Stel dat een staandehouding tien keer duurder is dan een flitsboete, is deze dan ook tien keer effectiever?

Meer fysieke en technische handhaving kan zowel meer financiële middelen kosten als dat het meer financiële middelen oplevert. Dit vanwege de inkomsten die hoger worden doordat de pakkans toeneemt, hierdoor kunnen meer overtredingen worden beboet. Wat de kosten en opbrengsten precies zullen zijn zal afhangen welke maatregelen gekozen zullen worden.

18

Hoe denkt u dat verkeersboetes het gedrag van weggebruikers beïnvloeden?

Een verkeersboete een preventieve prikkel om een overtreding van een verkeersregel niet te maken en bij een werkelijke overtreding is het een financiële prikkel om deze overtreding van de verkeersregel in de toekomst niet meer te maken. Om het bewustzijn van mensen op hun gedrag te vergroten vergroten stelt de initiatiefnemer bijvoorbeeld voor om mensen bewuster te laten maken van hun eigen gedrag door boetes van snelheidsovertredingen binnen één week op de mat laten vallen en bij

boetes die voortkomen uit hufterige verkeersovertredingen een persoonlijke brief toe te voegen over de gevaren en mogelijke gevolgen. Uit onderzoek weten we dat hoe eerder de brief valt, hoe vaker de link met de overtreding wordt gelegd en dus met een gedragsverandering. Staande houdingen zijn het meest effectief.

19

Hoe denkt u over aanpassingen van de maximumsnelheid?

De initiatiefnemer doet in de initiatiefnota geen voorstellen tot aanpassing van de maximumsnelheid en heeft hier ook geen voornemens toe. Deze initiatiefnota heeft een focus op «huftergedrag».

20

Bent u van mening dat het huidige wetsvoorstel voor appen in verkeer niet ver genoeg gaat? Zo ja, waarom niet?

Ik vind dat volstrekt helder moet worden gemaakt dat handelingen als appen, spelletjes spelen en socialmediagebruik tijdens het rijden in hun geheel niet zijn toegestaan. Dit punt heb ik tijdens de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat (Handelingen II 2020/21, nrs. 26 en 27) in november jongstleden aangekaart, waarbij een motie is overgenomen<sup>7</sup> Een verduidelijking van de wet kan hierbij wat mij betreft een optie zijn.

21

Heeft u cijfers over de afname van het aantal verkeersagenten? Wat zijn de (resterende) verkeersagenten gaan doen in de periode van die 96% afname staandehoudingen voor snelheidsovertredingen?

Daar hebben we geen cijfers of informatie over.

22

Weet u hoeveel flitspalen/flitsboetes erbij zijn gekomen en wat de ontwikkeling is van de opbrengst aan boetes?

Volgens de Speed Camera Database stonden er in 2011 1.400 flitspalen in Nederland, in 2017 623 flitspalen en in februari 2019 stonden er 985 flitspalen.<sup>8</sup> Over de opbrengsten aan boetes hebben we geen informatie.

23

Welke aanpak beoogt u voor drugs in het verkeer?

Een aanpak dat gericht is op geen drugs in het verkeer. Bij de gedragingen die vaak een rol speelden bij het ontstaan van de dodelijke ongevallen op rijkswegen behoort alcohol- en/of drugsgebruik.

24

Welke oplossingen draagt u aan in uw initiatiefnota?

Het is verboden om onder invloed van drugs aan het verkeer deel te nemen. In zijn algemeen is een van de oplossingen in de initiatiefnota om de pakkans te vergroten door verkeersveiligheid als een van de handhavingsprioriteiten te zien.

<sup>7</sup> Kamerstuk 35 570 XII, nr. 28.

<sup>8</sup> <https://www.autospectrum.nl/auto-nieuws/aantal-flitspalen-in-nederland-neemt-weer-toe-de-laatste-twee-jaar/>.

25

De hoogte van boetes is nu (uiteraard en terecht) gerelateerd aan de zwaarte van de overtreding, maar hoe zit het met de kostendekkendheid van de handhaving en inning? Maken we winst op een flitspaal? Zo ja, hoeveel en rechtvaardigt de effectiviteit van het middel en de mogelijke kostenneutraliteit van de opsporing, dan niet een veel grotere inzet?

De kans is zeer groot is dat winst wordt gemaakt op een flitspaal. Er wordt in Nederland gemiddeld 10.113 keer per dag geflitst door een flitspaal. Dat is 421 keer per uur. In 2019 werden er bijna 8,4 miljoen verkeersboetes uitgedeeld. Hiervan hielden er zo'n 6,8 miljoen verband met te hard rijden. Die boetes laten zich vervolgens ruwweg opsplitsen in 3,4 miljoen, 1,8 miljoen en 1,4 miljoen – respectievelijk door flitspalen, trajectcontroles en mobiele radarcontroles.<sup>9</sup>

26

Waarom gaat u bij het benoemen van mogelijke nieuwe sancties voorbij aan de mogelijkheid om veel eerder rijbewijzen in te vorderen, zoals bijvoorbeeld in Duistland gebruikelijk is? Zou het afpakken van het rijbewijs bij bijvoorbeeld 0,8 promille alcohol of bij vier snelheidsovertredingen, niet én een grotere afschrikwekkende werking hebben én effectief notoire verkeershufters van de weg halen? Hoe denkt u dat het afpakken van het rijbewijs zich qua effectiviteit verhoudt tot een gesprek met de wijkagent?

We weten uit onderzoek dat staande houdingen en het gesprek wat daarbij plaats vindt een effectieve manier is. Het gesprek met de (wijk)agent zoals in het aangehaald onderzoek werkt omdat de persoon uit de anonimiteit komt en geconfronteerd wordt met het gedrag.

27

Welke prioriteiten wilt u dat de politie heeft?

Handhaving richten op wegen waar de meeste ongevallen gebeuren. Met hierbij een goede balans tussen staande houdingen en elektronische handhaving.

28

Pleit u voor meer verkeerspolitie?

De initiatiefnemer stelt onder andere voor om verkeersveiligheid weer als een van handhavingsprioriteiten te gaan zien en de pakkans vergroten door meer staandehoudingen te verrichten. Mocht blijken dat hierbij meer verkeerspolitie nodig is dan zou dat wat de initiatiefnemer betreft zeker een optie zijn om naar te kijken.

29

Welke dekking stelt u voor voor het uitbreiden van de verkeerspolitie?

De initiatiefnemer stelt onder andere voor om verkeersveiligheid weer als een van handhavingsprioriteiten te gaan zien en de pakkans vergroten door meer staandehoudingen te verrichten. Mocht blijken dat hierbij meer verkeerspolitie nodig is dan zou dat wat de initiatiefnemer betreft zeker een optie zijn om naar te kijken. Meer verkeerspolitie kost meer geld, maar levert ook meer financiële middelen op. Dit vanwege de inkomsten die hoger worden doordat de pakkans toeneemt, hierdoor kunnen meer overtredingen worden beboet.

<sup>9</sup> <https://topgear.nl/autonieuws/top-10-flitspalen-meeste-boetes-2019/> en <https://www.rtlnieuws.nl/tech/artikel/5018181/flitspaal-flitsen-boete-verkeersboete-auto-automobilist>.

30

Waarom is het volgens u moeilijk om meer capaciteit bij de politie te krijgen?

Dit is een vraag die de Minister van Justitie en Veiligheid het beste kan beantwoorden.

31

Wat sterkt u in uw overtuiging dat deze initiatiefnota iets gaat bijdragen aan verkeersveiligheid?

Volgens verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen ligt de oplossing voor de aanpak van hufterig gedrag in de volgende drie elementen: de pakkans moet omhoog, mensen moeten zich bewust worden van hun eigen gedrag en sociale beïnvloeding is erg belangrijk. De initiatiefnemer doet daarom de voorstellen op deze drie elementen om de aanpak van hufterig gedrag te verbeteren.

32

Is deze initiatiefnota niet een herhaling van staand beleid?

De initiatiefnota bevat bijvoorbeeld het voorstel om boetes die voortkomen uit hufterige verkeersovertredingen een persoonlijke brief toe te voegen over de gevaren en mogelijke gevolgen. Dit is geen staand beleid.

33

Met welke overtuigingen heeft u deze initiatiefnota geschreven?

Nederland holt achteruit op internationale lijstjes als het gaat om verkeersveiligheid. Volgens de initiatiefnemer is dit het moment om te breken met deze negatieve trend en ons gedrag te verbeteren, zodat het aantal onnodige slachtoffers de komende jaren afneemt. Daar gaat namelijk veel menselijk leed achter schuil. Zoals Evert-Jan Hulshof, de nieuwe directeur van VVN, in een gesprek met De Telegraaf het stelde: «Als je weet dat circa 95% van de verkeersongelukken te maken heeft met menselijk falen, is het duidelijk dat de focus daar volledig op gericht moet zijn<sup>10</sup>. De initiatiefnemer vindt het daarom van groot belang om meer bewustzijn te creëren onder weggebruikers. Zodat niet alleen iedereen weet dat hij fout bezig is als hij te veel gas geeft, appt achter het stuur of met een glas alcohol te veel op gaat rijden, maar tevens stopt met het vertonen van dat gedrag. De focus is gelegd op «hufterovertredingen» omdat die overtredingen het meeste risico geven op een ongeval.

34

Tot welke nieuwe inzichten bent u gekomen door het schrijven van deze initiatiefnota?

Meerdere nieuwe inzichten. Bijvoorbeeld het belang van de focus op menselijk handelen om verkeersongelukken te voorkomen en het belang van het verhogen van de pakkans bij de aanpak van hufterig gedrag in het verkeer. Maar bijvoorbeeld ook de hoge maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland worden voor 2018 geschat op ongeveer 17 miljard euro, met een bandbreedte van 16 tot 19 miljard euro. Dit is ruim 2% van het bruto binnenlands product. De kosten per verkeersdode bedragen circa € 2,8 miljoen en per ernstig verkeersgewonde circa € 300.000. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zijn in vergelijking met 2010 bijna met 1 miljard euro gestegen

<sup>10</sup> <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1610761809/offensief-tegen-verkeershufters>.



35

Wat vindt u van het gebruik van apps om de verkeersveiligheid te vergroten?

Er zijn verschillende apps die kunnen helpen om niet door je telefoon afgeleid te worden tijdens het rijden. Indien anti-afleidingsapps en niet storen-functies werken is dat een positieve ontwikkeling. Want elk bericht minder op de weg maakt het verkeer al iets veiliger. De telefoon op stil zetten en buiten handbereik leggen is volgens de initiatiefnemer nog altijd de beste optie.

36

Heeft u gekeken naar het gebruik van meer camera's in het verkeer?

Ja. In de initiatiefnota worden voorstellen gedaan voor vaker mobiele flitskasten inzetten om hardrijders te beboeten, een landelijke uitrol van slimme camera's om appende automobilisten te kunnen bekeuren en bestaande en nieuwe camera's een grotere rol te laten spelen om het negeren van rode kruizen te kunnen beboeten.

37

Vindt u dat er meer budget vrijgemaakt moet worden voor extra camera's in het verkeer?

Het zou ten eerste verstandig zijn als meer gebruik wordt maken van de kansen die nieuwe innovatieve technologieën en slimme oplossingen bieden. De huidige situatie is bijvoorbeeld dat het technisch en juridisch niet mogelijk om de bestaande camera's van Rijkswaterstaat te gebruiken om boetes uit te delen. De initiatiefnemer stelt voor om te bezien of het juridisch en technisch wel mogelijk gemaakt zou kunnen worden dat ook bestaande camera's van Rijkswaterstaat een rol zouden kunnen spelen bij het beboeten van het negeren van een rode kruis. Indien het huidige budget onvoldoende blijkt te zijn om extra camera's in het verkeer te bewerkstelligen om de pakkans te vergroten zou dat wat de initiatiefnemer betreft zeker een optie zijn om naar te kijken. De kans is hierbij groot dat extra budget voor camera's zichzelf terugverdiend doordat meer handhaving leidt tot meer vaststellingen van overtredingen van de regels in het verkeer en daardoor meer financiële middelen oplevert.

38

Waarom moet dekking uit de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat komen, terwijl handhaving een zaak is van het Ministerie van Justitie en Veiligheid?

De aanpak van hufterig gedrag in het verkeer heeft zowel relatie met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als het Ministerie van Justitie en Veiligheid. De verkeersveiligheids campagnes van de overheid vallen bijvoorbeeld onder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In de initiatiefnota zijn suggesties gedaan voor de financiële paragraaf. Deze suggesties zijn wat de initiatiefnemer betreft niet in beton gegoten, de initiatiefnemer staat open voor andere suggesties, ook op de begroting van Justitie en Veiligheid.

39

Heeft u overleg gehad met het Ministerie van Justitie en Veiligheid?

Nee.

40

Hoe beoordeelt u de vorige overheidscampagnes met betrekking tot verkeersveiligheid?

Daar zitten goede campagnes tussen. Uit de evaluatie van de MONO-campagne blijkt bijvoorbeeld dat deze goed scoort. De echte notoire overtreders lijken weinig vatbaar voor een campagne. Daarom stelt de initiatiefnemer voor een overheidscampagne te starten die niet per se gericht is op degene die het asociale rijgedrag vertonen, maar meer gericht op de sociale omgeving van deze personen. Meerdere onderzoeken tonen namelijk aan dat de sociale omgeving zeer belangrijk is voor iemand zijn gedrag in het verkeer. Zie ook het antwoord op vraag 2.

41

Welke planning heeft u voor ogen, mochten de aanbevelingen worden overgenomen?

Om hufterig gedrag in het verkeer aan te pakken om zo het aantal verkeersdoden en verkeersongelukken te verlagen stelt de initiatiefnemer aan de Kamer voor om in te stemmen om de regering te verzoeken om de voorgestelde aanpak uit te werken. De initiatiefnemer hoopt op steun uit de Kamer en dat in 2021 de eerste voorstellen tot uitvoering worden gebracht.

42

Kunt u, met het oog op de beperkte capaciteit bij de politie, vertellen ten koste van welke huidige handhavingsprioriteit het gaat als verkeersveiligheid weer als handhavingsprioriteit wordt gezien?

In overleg met betrokken partijen zal moeten worden gezocht naar slimme oplossingen. Zo geeft het SWOV bijvoorbeeld aan dat verkeershandhaving op autosnelwegen gepaard gaat met, en draagt bij aan, assistentie bij aanrijdingen en vaststelling van criminele feiten.<sup>11</sup> Het is daarom van belang dat wordt besproken hoe de aandacht voor gerichte verkeershandhaving op de verkeersveiligheid weer op een slimme manier in balans kan worden gebracht met andere prioriteiten.

43

Welke knelpunten zijn er voor het verruimen van de handhavingscapaciteit en voor het breder inzetten van innovatieve handhavingsmethoden?

Een voorbeeld is dat het in de huidige situatie technisch en juridisch niet mogelijk is om camera's van Rijkswaterstaat van handhaving doeleinden te gebruiken. De initiatiefnemer stelt voor om te bezien of het juridisch en technisch wel mogelijk gemaakt zou kunnen worden dat ook bestaande camera's van Rijkswaterstaat een rol zouden kunnen spelen bij het beboeten van het negeren van een rode kruis.

44

Aan welke zaken denkt u als u het heeft over het inzetten van nieuwe innovatieve technologieën?

In de initiatiefnota wordt bijvoorbeeld het voorstel gedaan voor vaker mobiele flitskasten inzetten om hardrijders te beboeten. Hardrijders kunnen op dit moment vaak een boete ontlopen omdat ze weten waar de flitspalen staan. Een ander voorbeeld is de landelijke uitrol van slimme camera's om appende automobilisten te kunnen bekeuren. Bijvoorbeeld door de landelijke inzet van monocams. Dit zijn camera's die via de

<sup>11</sup> [https://www.academia.edu/41863632/Verkeershandhaving\\_op\\_Nederlandse\\_autosnelwegen](https://www.academia.edu/41863632/Verkeershandhaving_op_Nederlandse_autosnelwegen).

voorrui kunnen zien of je tijdens het rijden een telefoon vast houdt. Een andere voorbeeld is de inzet van speciale radarauto's die tijdens het rijden de snelheid kunnen meten van inhalend of zelfs tegemoetkomend verkeer.

45

Kunt u duidelijk maken dat het inzetten van meer flitskasten enkel wordt ingegeven door de wens de verkeersveiligheid te vergroten en niet door de wens de staatskas te spekken?

Het doel van deze initiatiefnota is om de verkeersveiligheid te vergroten. Flitskasten moeten worden ingezet op die plekken waar dat nodig is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bijvoorbeeld op plekken bij N-wegen waar veel ongevallen door snelheidsovertredingen plaats vinden. Of plekken waar veel ongelukken plaats vinden omdat het roodlicht genegeerd wordt.

Flitskasten inzetten om de staatskas te spekken is uitdrukkelijk niet het doel.

46

Waarom wordt bij het negeren van een rood kruis geen spijkermat ingezet, aangezien dit eerder werd geopperd door uw fractie? Krabbelt u terug of bent u teruggefloten?

Het CDA heeft dit idee inderdaad in een debat in september 2020 ingebracht. De Minister van Justitie en Veiligheid begreep de woede en verontwaardiging maar wees op een proef van de politie ruim acht jaar geleden, waarbij slechts een tiental keren voor een spijkermat werd gekozen om een auto te stoppen. Andere middelen waren effectiever.

47

Kunt u uiteenzetten hoe u de bureaucratische molens zo snel gaat laten draaien dat een boete voor een snelheidsovertreding binnen één week op de mat gaat vallen?

De initiatiefnemer heeft in de rol als Kamerlid geen bevoegdheid in de aansturing van de uitvoering. Als het voorstel wordt omarmt door de Kamer heeft de Tweede Kamer het nieuwe kaders geschetst en is het aan het kabinet om ervoor te zorgen dat het in de uitvoering mogelijk wordt om een boete voor een snelheidsovertreding binnen één week op de mat te laten vallen.

48

Bent u op de hoogte van de enorme gevaren van de snelheidsbegrenzer en dat het niet op een cruciaal moment wat extra gas kunnen geven tot levensgevaarlijke situaties kan leiden?

Een Intelligente Snelheidsbegrenzer (ISB) staat kortstondige overschrijding van de lokale maximumsnelheid toe, het verschil is dat dit niet continu meer kan. Het is dus gewoon mogelijk om op een cruciaal moment wat extra gas te kunnen geven om levensgevaarlijke situaties te voorkomen.

49

Heeft u laten onderzoeken hoeveel potentiële ongelukken er hierdoor extra zullen gaan plaatsvinden?

Een Intelligente Snelheidsbegrenzer (ISB) staat kortstondige overschrijding van de lokale maximumsnelheid toe, het verschil is dat dit niet continu meer kan. Het is dus gewoon mogelijk om op een cruciaal

moment wat extra gas te kunnen geven om levensgevaarlijke situaties te voorkomen. De verwachting is daarom niet dat er ongelukken gaan komen door een ISB.

50

Welke effecten op de verandering van risicogedrag verwacht u van communicatie bij de doelgroep verkeersshuften?

De echte notoire overtreders lijken weinig vatbaar voor communicatie bijvoorbeeld via overheidscampagne. Daarom stellen we voor deze groep in de initiatiefnota hardere maatregelen voor zoals een Intelligente Snelheidsbegrenzer en verkeersshuften laten meelopen in een revalidatiecentrum zodat ze de gevolgen van hun daden met eigen ogen kunnen zien.

51

Bent u bereid te stoppen met het gebruik van flitspalen op trajecten waar ze niet bijdragen aan de verkeersveiligheid?

Alleen indien dit bewezen zou zijn. De verwachting van de initiatiefnemer is dat de aanwezigheid van flitspalen altijd een preventieve werking vanuit gaat om zachter te gaan rijden, waardoor een flitspaal in principe altijd bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

52

Welk bewijs is er dat zelfs de meest brave mensen kunnen veranderen in een aso?

Door psychologen wordt het proces waarbij we ons tot een aso ontpoppen deïndividueel genoemd. We verliezen ons verantwoordelijkheidsgevoel als individu, waardoor we minder remmingen voelen bij het laten zien van afwijkend gedrag. Het idee dat we toch anoniem zijn, is hierbij een belangrijk ingrediënt. Wat ook meespeelt is dat we deel uitmaken van een groep, en je niet verantwoordelijk wordt gehouden voor je daden. Denk ook aan fora, waar bezoekers met anonieme berichtjes zich van een keiharde kant laten zien. In de auto gebeurt er ook zo iets, stelt journalist Tom Vanderbilt in zijn boek *Traffic: Why We Drive the Way we Do*.<sup>12</sup>

53

Welke negatieve trend beoogt u?

De negatieve trend dat Nederland achteruit holt op internationale lijstjes als het gaat om verkeersveiligheid.

54

Welke onderbouwing heeft u bij de genoemde negatieve trend?

Dat Nederland is niet meer het beste jongetje van de klas is als het om verkeersveiligheid gaat blijkt uit cijfers van de Europese Raad voor verkeersveiligheid (ETSC). Zie paragraaf 2.3 van de initiatiefnota voor de onderbouwing.

55

Welke correlatie is er te ontdekken tussen de stijging van het aantal verkeersslachtoffers en het zogenoemde huftegedrag?

---

<sup>12</sup> <https://www.mynd.nu/waarom-zo-boos-kunnen-worden-het-verkeer/>.

Bij verkeersveiligheid geldt houdt jezelf aan de regels om jezelf en anderen niet in gevaar te brengen. Iemand die hufferig gedrag in het verkeer vertoont houdt zich niet aan de verkeersregels in het verkeer en begaat met name overtredingen die een extra risico in het verkeer vormen om zichzelf of een andere weggebruiker in gevaar te brengen. Bijvoorbeeld het negeren van een rood kruis lijkt toe te nemen als naar het uitgeschreven aantal boetes wordt gekeken. Het niet aan de verkeersregels houden vergroot de kans op verkeersslachtoffers.

56

Welke rol in de stijging van het aantal verkeersslachtoffers hebben verkeersmaatregelen gespeeld?

Verkeersmaatregelen zullen in algemene zin een positieve invloed op het aantal verkeersslachtoffers moeten hebben, er vanuit gaande dat goed wordt nagedacht en onderzoek is gedaan voordat een verkeersmaatregel wordt ingevoerd. Het probleem lijkt zich niet zozeer te zitten in de verkeersmaatregelen zelf, maar veel meer aan de mate waarin men zich houdt aan de verkeersmaatregelen.

57

Hoe komt het dat weggebruikers het gedrag van anderen afkeuren, maar niet kritisch naar hun eigen gedrag kunnen kijken?

Door psychologen wordt het proces waarbij we ons tot een aso ontpoppen deïndividualisatie genoemd. We verliezen ons verantwoordelijkheidsgevoel als individu, waardoor we minder remmingen voelen bij het laten zien van afwijkend gedrag. Het idee dat we toch anoniem zijn, is hierbij een belangrijk ingrediënt. In de auto gebeurt er ook zoiets, stelt journalist Tom Vanderbilt in zijn boek *Traffic: Why We Drive the Way we Do*. De auto voelt als een schild om ons heen, we worden omringd door anderen (onderdeel van een groep) er getuige van zijn hoe jij bruut werd afgesneden (door een anoniem persoon). Je wordt roekeloos, egoïstisch en oncontroleerbaar. We vinden onze reactie gerechtvaardigd is, want het aso-gedrag wat daar zojuist werd tentoongesteld, dat is toch niet te geloven!? Onze beoordelingen van andere weggebruikers zijn vaak te zwart-wit. Onze boosheid maakt ons niet alleen schaamteloos, maar ook minder objectief<sup>13</sup>.

58

Zijn vergelijkingen met Ierland, Duitsland en Spanje wel representatief als er alleen gekeken wordt naar bevolkingsaantallen? Dient bevolkingsdichtheid geen belangrijker meetinstrument te zijn in het kader van verkeersveiligheid?

In algemene termen kan de vergelijking met andere Europese landen zeker worden gemaakt, bijvoorbeeld bij vergelijkbare situaties op regioniveau. De European Transport Safety Council (ETSC) is een autoriteit op dit gebied.

59

Welke vergelijkingen zijn er te trekken tussen de verkeersveiligheid in Noorwegen en Nederland?

De initiatiefnemer valt een aantal zaken op. Verkeersveiligheid in Noorwegen heeft een absolute topprioriteit en staat boven andere factoren als de doorstroming.

---

<sup>13</sup> <https://www.mynd.nu/waarom-zo-boos-kunnen-worden-het-verkeer/>.

60

Welke verschillen zijn er tussen de verkeersveiligheid in Nederland en Noorwegen?

Zie het antwoord op vraag 59.

61

Welke verschillen zitten er in de verkeersveiligheid tussen Nederland en Scandinavië en speelt het aantal inwoners hierin een rol?

In het Road Safety Performance Index Report van de European Transport Safety Council (ETSC) wordt de link gelegd tussen het aantal staandhoudingen en het aantal mensen dat beboet wordt. Zo schrijft het rapport uit 2016 «Zweden, Nederland en Finland behoren tot de landen die minder snelheidsboetes hebben uitgeschreven. Deze landen laten ook de meeste vertraging zien als het gaat om het verminderen van het aantal verkeersdoden sinds 2010.»<sup>14</sup> Het verschil moet dus niet vergeleken worden met Nederland en Scandinavië.

In het onderzoek wordt geen link gelegd tussen de bevolkingsdichtheid en het aantal verkeersslachtoffers.

62

Welke verschillen zijn er tussen Nederland en Scandinavië aan te merken op het gebied van maximale snelheden en weginrichting? Speelt de verstedelijking in Nederland hierbij een rol?

De maximale snelheid in Noorwegen is over het algemeen 80 km/u. In buitengebieden kan het oplopen tot 100 km/u en in de bebouwde kom is de maximumsnelheid 50 km/u. In Zweden is de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 50 km/u, buiten de bebouwde kom 70 km/u en voor autosnelwegen 110 km/u. Op wegen met een fysieke rijrichtingscheiding geldt een maximumsnelheid van 100 km/u. De verstedelijking van Nederland speelt volgens de initiatiefnemer geen rol, omdat er vergelijkbare snelheidsregels zijn in Nederland als in Scandinavië. Wel zou de bevolkingsdichtheid van Nederland een rol kunnen spelen.

63

Kunt u toelichten of de ambitie richting nul verkeersslachtoffers realistisch is en hoeveel extra maatregelen hiervoor nog nodig zullen zijn?

Het is een hoge ambitie, of hij realistisch is zal moeten blijken. Zie ook het antwoord op vraag 16. Om de doelstelling te bereiken zullen op verschillende gebieden maatregelen nodig zijn, deze initiatiefnota richt zich hierbij op maatregelen om hufferig gedrag in het verkeer aan te pakken.

64

In hoeverre dragen de aanbevelingen bij aan de verkeersveiligheid?

De initiatiefnota is niet doorgerekend, dus dat is lastig te zeggen. De verwachting is dat de aanbevelingen zeker bij zullen dragen aan de verkeersveiligheid in Nederland.

65

Hoe scoort Nederland op het gebied van verkeersveiligheid in vergelijking met andere Europese landen?

---

<sup>14</sup> <https://www.verkeersnet.nl/verkeersveiligheid/19442/nederland-presteert-onder-maat-op-gebied-van-verkeersveiligheid/?gdp=accept>.

Uit cijfers van de Europese Raad voor verkeersveiligheid (ETSC) blijkt dat Nederland met Malta en Zweden de twijfelachtige eer heeft dat het de enige Europese landen zijn waar ten opzichte van 2010 meer verkeersdoden zijn gevallen. In alle andere landen daalde het aantal. Zo wist Noorwegen het aantal verkeersdoden zelfs te halveren. Nederland zakte in acht jaar tijd van de vierde naar de elfde plaats op de Europese ranglijst van meest verkeersveilige landen. Landen als Ierland, Duitsland en Spanje zijn ons land voorbijgestreefd. Daar vielen vorig jaar in verhouding met het aantal inwoners minder verkeersdoden volgens ETSC.<sup>15, 16</sup>

66

Wijkt het rijgedrag in Nederland af van andere Europese landen? Zo ja, hoe kunt u dit aantonen?

Het onafhankelijke instituut VIAS uit België heeft vorig jaar onderzoek gedaan naar het rijgedrag in Europese landen<sup>17</sup>. Daarin wijkt Nederland niet af.

67

Kunt u de flinke toename van het aantal strafpunten in 2019 verklaren? Is er meer gehandhaafd of is het rijgedrag van deze groep verslechterd?

Het aantal strafpunten is in 2019 flink toegenomen, 6.169 in 2019 versus 4.432 in 2017.

Daar kunnen verschillende oorzaken voor zijn: er zijn in 2019 versus 2017 meer staandehoudingen geweest, meer beginnende bestuurders op de weg en betere bekendheid met registratie puntensysteem bij politie. De stijging is echter zo dusdanig, dat de initiatiefnemer ook een verslechtering van het rijgedrag van deze groep vermoedt.

68

Kan de stijging van het aantal strafpunten op het rijbewijs verklaard worden?

Zie het antwoord op vraag 67.

69

Bent u van mening dat de zichtbaarheid van de verkeerspolitie stevig gedaald is?

Rond 2000 werd er nog gericht surveillerend gereden op 1.500 km weglengte autosnelwegen. In 2018 bestaat de verkeershandhaving op autosnelwegen uit ongerichte verkeershandhaving van de agenten van vier geografische afdelingen van de Landelijke Eenheid, trajectcontroles, en uit de snelheidsradarcontroles van het Team Elektronisch Verkeerstoezicht op ca. 30 autosnelwegvakken die ca. 150 km weglengte beslaan<sup>18</sup>

70

Hoe komt het volgens u dat de zichtbaarheid van de verkeerspolitie verminderd is?

Het SWOV geeft in een rapport de volgende oorzaak: «De invoering van de nieuwe landelijke politie ging gepaard met een grotere focus op de

<sup>15</sup> <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/artikel/4862206/verkeersveiligheid-verkeer-europa-verkeersdoden-ranglijst-nederland-ongeluk>.

<sup>16</sup> <https://public.flourish.studio/visualisation/690177/>.

<sup>17</sup> <https://www.vias.be/nl/newsroom/steeds-meer-onaangepast-gedrag-op-de-belgische-wegen/>.

<sup>18</sup> [https://www.academia.edu/41863632/Verkeershandhaving\\_op\\_Nederlandse\\_autosnelwegen](https://www.academia.edu/41863632/Verkeershandhaving_op_Nederlandse_autosnelwegen).

nieuwe nationale veiligheidsthema's (zoals ondermijnende criminaliteit, cybercrime, horizontale fraude, kinderporno en high impact crimes). Als gevolg van de landelijke reorganisatie binnen de politie werd de oorspronkelijke Dienst Verkeerspolitie, een dienst van ongeveer 400 uitvoerende medewerkers, opgeheven en met de Dienst Waterpolitie, Dienst Spoorwegpolitie en de Dienst Luchtvaart samengevoegd tot één Dienst Infrastructuur (DI). In navolging van het Inrichtingsplan Nationale Politie heeft de DI van de Landelijke Eenheid zich als handhaver teruggetrokken van de autosnelwegen en werd deze taak overgedragen aan de Regionale Eenheden. Deze ontwikkelingen leidden na 2013 tot een verdere afbouw van de gerichte handhavingsactiviteiten van de Landelijke Eenheid op autosnelwegen. In feite werden «gerichte verkeershandhavingsactiviteiten» (dat wil zeggen activiteiten met als primair doel handhaving en verkeersveiligheid) op autosnelwegen uitgefaseerd.<sup>19</sup>

71

Hoe wordt voorkomen dat de vrijheid van mobiliteit niet verder ingeperkt wordt door maatregelen?

Weggebruikers kunnen voorkomen dat hun vrijheid van mobiliteit wordt ingeperkt door zich aan de verkeersregels te houden.

72

Bent u van mening dat te hard rijden de oorzaak is van veel ongevallen?

Bij de gedragingen die vaak een rol speelden bij het ontstaan van de dodelijke ongevallen op rijkswegen behoort te hard rijden. Internationaal wordt er van uitgegaan dat ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen (mede) veroorzaakt wordt door limietoverschrijdingen of onaangepaste snelheden.<sup>20</sup>

73

Kunt u verklaren waarom er een verdubbeling heeft plaatsgevonden van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers met alcohol in het verkeer?

De zorgwekkende toename van het dodelijke verkeersslachtoffers met alcohol in het verkeer is lastig te verklaren. Hier wordt nog onderzoek naar gedaan, maar de politie geeft zelf al aan dat de combinatie van alcohol- en drugsgebruik door automobilisten een mogelijke verklaring kan zijn<sup>21</sup>. Vooral het drugsgebruik in het verkeer, zoals lachgas, stijgt de laatste jaren aanzienlijk.

74

Is de technologie nu geavanceerd genoeg om overtreders van het rode kruis direct te beboeten, gezien de toename van deze overtreding? Zijn nieuwe of betere camera's wenselijk om een daling van deze trend te bewerkstelligen?

De praktijk laat zien dat degene die een rood kruis negeren hier nog geregeld mee weg komen. In juli van 2019 werden verschillende automobilisten betrapt op het negeren van een rood kruis. Echter volgde geen boete, de levensgevaarlijke actie was namelijk gefilmd door camera's van Rijkswaterstaat en niet door de politie. Ook de beelden van Rijkswaterstaat bij het negeren van het rood kruis bij het ongeval op de afrit Zevenhuizen

<sup>19</sup> [https://www.academia.edu/41863632/Verkeershandhaving\\_op\\_Nederlandse\\_autosnelwegen](https://www.academia.edu/41863632/Verkeershandhaving_op_Nederlandse_autosnelwegen).

<sup>20</sup> <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/snelheid-en-snelheidsmanagement>.

<sup>21</sup> <https://nos.nl/artikel/2308458-zorgwekkende-toename-aantal-verkeersdoden-door-alcohol-meer-dan-verdubbeld.html#:~:text=Het%20aantal%20dodelijke%20slachtoffers%20door,jaar%20waren%20dat%20er>



van de A12 mochten niet gebruikt worden om boetes uit te delen. De camera's van Rijkswaterstaat zijn op dit moment alleen bedoeld om de actuele verkeerssituatie in de gaten te houden en worden meestal niet bewaard. Ze worden ook niet gedeeld met politie en justitie. De initiatiefnemer brengt hier graag verandering in en stelt daarom voor om te bezien of het juridisch en technisch wel mogelijk gemaakt zou kunnen worden dat ook bestaande camera's van Rijkswaterstaat een rol zouden kunnen spelen bij het beboeten van het negeren van een rode kruis.

75

Wat waren de redenen om verkeersveiligheid destijds niet langer als hoofdprioriteit aan te merken?

Zie het antwoord op vraag 70.

76

Is er voldoende capaciteit om verkeersveiligheid weer als handhavingsprioriteit aan te merken?

In overleg met betrokken partijen zal moeten worden gezocht naar slimme oplossingen. Zo geeft het SWOV bijvoorbeeld aan dat verkeershandhaving op autosnelwegen gepaard gaat met, en draagt bij aan, assistentie bij aanrijdingen en vaststelling van criminele feiten.<sup>22</sup> Het is daarom van belang dat wordt besproken hoe de aandacht voor gerichte verkeershandhaving op de verkeersveiligheid weer op een slimme manier in balans kan worden gebracht met andere prioriteiten.

77

Hoeveel meer capaciteit is er nodig om te kunnen voldoen aan de eisen van verkeersveiligheid als hoofdprioriteit?

De initiatiefnemer stelt onder andere voor om verkeersveiligheid weer als een van handhavingsprioriteiten te gaan zien en de pakkans vergroten door meer staandehoudingen te verrichten. Mocht blijken dat hierbij meer verkeerspolitie nodig is dan zou dat wat de initiatiefnemer betreft zeker een optie zijn om naar te kijken.

78

Welke andere prioriteiten moeten wijken wanneer verkeersveiligheid weer als handhavingsprioriteit wordt gezien?

Zie het antwoord op vraag 42.

79

Welke innovaties kunnen bijdragen aan het aanpakken van verkeershufters?

Zie het antwoord op vraag 44.

80

In hoeverre heeft u nagedacht over levenslange rijontzegging in het geval van gevaarlijke recidivisten?

De initiatiefnemer twijfelt over de juridische haalbaarheid en effectiviteit van de maatregel levenslange rijontzegging. Zo kunnen vraagtekens gezet worden bij de proportionaliteit van een levenslange rijontzegging. Ook

---

<sup>22</sup> [https://www.academia.edu/41863632/Verkeershandhaving\\_op\\_Nederlandse\\_autosnelwegen](https://www.academia.edu/41863632/Verkeershandhaving_op_Nederlandse_autosnelwegen).

blijkt uit onderzoek<sup>23</sup> dat er in de praktijk geen behoefte is aan een hogere maximumduur van de rijontzegging.

81

Waarom is er in de initiatiefnota geen aandacht voor levenslange rijontzegging als maatregel?

De initiatiefnemer twijfelt over de juridische haalbaarheid en effectiviteit van de maatregel levenslange rijontzegging. Zo kunnen vraagtekens gezet worden bij de proportionaliteit van een levenslange rijontzegging. Ook blijkt uit onderzoek<sup>24</sup> dat er in de praktijk geen behoefte is aan een hogere maximumduur van de rijontzegging.

82

Welke handhavingsprioriteit laat u schieten als verkeersveiligheid omhoog moet?

Zie het antwoord op vraag 42.

83

Moet de capaciteit van de politie uitgebreid worden als verkeersveiligheid een hogere handhavingsprioriteit wordt? Zo ja, hoe gaat u dat bereiken? Zo nee, wat moet de politie dan niet of minder gaan doen?

Zie het antwoord op vraag 28.

84

Ziet u ook kansen in het verhogen van de subjectieve pakkans – het idee dat men niet makkelijk wegstapt met hufterig gedrag – en hoe zou dit bereikt kunnen worden?

Onderdeel van de oplossingen is een grote overheids campagne waarin mede de nadruk wordt gelegd op de nieuwe innovatieve technieken om te beboeten en de vergrote aandacht bij de politie om hufterig gedrag in het verkeer aan te pakken. De initiatiefnemer is van mening dat hiermee ook de subjectieve pakkans wordt vergroot.

85

Welke acties onderneemt u op dit moment om de risico's te verkleinen op gemeentelijke wegen, waar 60% van de verkeersdoden valt en welke acties zijn volgens u nog nodig om dit getal drastisch te verlagen?

De initiatiefnota richt zich op hufterig gedrag in het verkeer, dat speelt op alle wegen. Op gemeentelijke wegen en provinciale wegen vallen inderdaad veel verkeersdoden. De initiatiefnemer heeft daarom bijvoorbeeld voorgesteld om de mogelijkheden in kaart te brengen op welke wijze N-wegen veiliger kunnen worden gemaakt en in hoeverre vergevingsgezinde infrastructuur hierbij een rol kan spelen. Dit voorstel is niet in deze initiatiefnota opgenomen omdat de initiatiefnota zich richt op de aanpak van hufterig gedrag in het verkeer.<sup>25</sup> Beter gedrag in het verkeer zou ook hier effect moeten hebben.

86

Acht u maatregelen specifiek gericht op hardrijders efficiënt en effectief?

<sup>23</sup> Wolswijk, H.D., Postma, A. & Keulen, B.F. (2017). Ernstige verkeersdelicten. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen – Faculteit der Rechtsgeleerdheid.

<sup>24</sup> Wolswijk, H.D., Postma, A. & Keulen, B.F. (2017). Ernstige verkeersdelicten. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen – Faculteit der Rechtsgeleerdheid.

<sup>25</sup> Kamerstuk 35 570 A, nr. 22.

Ja. De echte notoire overtreeders lijken weinig vatbaar voor bijvoorbeeld een overheids campagne. Daarom stellen we voor deze groep in de initiatiefnota hardere maatregelen voor zoals een Intelligente Snelheidsbegrenzer en verkeersshuften laten meelopen in een revalidatiecentrum zodat ze de gevolgen van hun daden met eigen ogen kunnen zien.

87

Wat voor gevolgen heeft het verhogen van het aantal staandehoudingen voor het capaciteitsvraagstuk?

Zie het antwoord op vraag 42.

88

Welk budget wordt er vrijgemaakt dat benodigd is voor de aanbevelingen uit de initiatiefnota?

Een initiatiefnota kan geen budget vrij maken. In hoofdstuk 5 van de initiatiefnota is de financiële paragraaf te vinden met suggesties voor mogelijke dekkingen. Deze suggesties zijn wat de initiatiefnemer betreft niet in beton gegoten, de initiatiefnemer staat open voor andere suggesties.

89

Welke conclusies vallen er te trekken over de verschillen tussen handhaven op Rijkswegen en de N-wegen?

In algemene zin kan de conclusie getrokken worden dat het type verkeers-overtredingen bij Rijkswegen anders is dan bij N-wegen. De handhaving moet gericht zijn op de specifieke verkeersovertredingen die vaak begaan worden bij de N-wegen en Rijkswegen.

90

Welke technologieën wilt u gaan gebruiken voor het handhaven?

Zoals in paragraaf 4.3 is vermeld zijn er een aantal manieren om de rol van technologie voor het handhaven te vergroten. Allereerst moeten mobiele flitskasten vaker ingezet worden om hardrijders te beboeten. Een landelijke uitrol van slimme camera's is noodzakelijk om appende automobilisten te bekeuren. En ten derde moeten bestaande en nieuwe camera's een grotere rol spelen om het negeren van rode kruizen te kunnen beboeten.

91

Zijn er privacyoverwegingen waar rekening mee gehouden moet worden?

Wat de indiener betreft is er geen aanwijzing dat de privacy bij de maatregelen uit de initiatiefnota in het geding komt.

92

Hoe verhoudt het gedragseffect van een staandehouding in verband met hufterig gedrag zich tot een boete achteraf voor dit gedrag, en wat is met die afweging de meest effectieve inzet van middelen en tijd?

Zoals in paragraaf 4.1 is aangegeven, vindt de indiener het van belang dat er een goede balans gevonden dient te worden tussen staandehouding en een boete achteraf. Onderzoek toont aan dat er geen significant verschil zit in het gedragseffect. Wel is aangetoond dat een staandehouding

afschrikwekkend werkt ten opzichte van voorbijgaand verkeer<sup>26</sup>. Om deze reden moet er een gedegen afweging komen tussen effectieve inzet van middelen en tijd.

93

Hoe kunnen extra controles en staande houdingen op 50km/h-wegen worden ingericht, zonder gevaarzettend en filevormend te worden?

De indiener zou graag zien dat de betrokken partijen in de uitvoering in overleg zouden kunnen bespreken op welke wegen extra controles en staandehoudingen het meest effectief zijn en hoe dit kan worden ingericht zonder gevaarzettend en filevormend te worden.

94

Is er voldoende capaciteit aan wijkagenten voor het bezoeken en aanspreken van verkeershufters? Zo ja, acht u deze maatregel doeltreffend?

De initiatiefnemers acht deze maatregelen doeltreffend. Tussen 2011 en 2013 heeft in de regio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek een pilot plaatsgevonden waarbij verkeersovertreders die vaak bekeuringen ontvangen voor asociaal gedrag een waarschuwingsbrief gekregen. In deze brief worden de overtreeders duidelijk gemaakt dat zij opvallen in het verkeer en dat de politie ze daarom in de gaten houdt. Vervolgens kwam de wijkagent op bezoek. Het uit de anonimiteit halen van de overtreeders blijkt volgens de onderzoekers te werken. Het aantal boetes van deze groep veelplegers is na 1 jaar 35% lager. Bij eenzelfde groep die geen brief ontving is de daling van de boetes slechts 3%.<sup>27</sup> De kracht van de aanpak ligt in het persoonlijk aanschrijven, een persoonlijk bezoek van de (wijk)agent en geconfronteerd worden met het gedrag in een korte periode (twee weken) na de overtreding. Of er voldoende capaciteit is zal moeten blijken, dit zal ook te maken hebben met waar de prioriteit wordt gelegd. Een waarschuwingsbrief en dat de politie hen in de gaten houdt bleek vaak al te volstaan om verkeersveelplegers tot ander gedrag te bewegen.

95

Gaat het bij de boetes die binnen één week op de mat horen te vallen, alleen om de staandehoudingen na snelheidsovertredingen of om alle snelheidsovertredingen, dus ook die zijn vastgelegd voor middel van bijvoorbeeld een flitspaal?

Het gaat om boetes van snelheidsovertredingen waarbij geen staande houding heeft plaatsgevonden. Staande houdingen zijn zo effectief omdat de bestuurder direct geconfronteerd wordt met het verkeerde rijgedrag. Als dit niet mogelijk is, is het wenselijk om de bestuurder zo snel mogelijk te confronteren met het gedrag door de boete kort na de overtreding op de mat te hebben

96

Is het op de mat laten vallen van een snelheidsovertreding binnen één week mogelijk?

Zie het antwoord op vraag 47.

<sup>26</sup> [https://www.wodc.nl/binaries/2593\\_Volledige\\_Tekst\\_tcm28-399595.pdf](https://www.wodc.nl/binaries/2593_Volledige_Tekst_tcm28-399595.pdf).

<sup>27</sup> <https://www.politiewetenschap.nl/hard-op-weg-onderzoek-naar-verkeersveelplegers/>.

97

Als de politie niet meer financiële middelen ontvangt, hoe moeten zij dan meer gaan handhaven?

Onder andere door het slimmer besteden van het huidige budget, door bijvoorbeeld gebruik te maken van slimme camera's om de pakkans te vergroten. Ook moeten er vaker mobiele flitskasten ingezet worden om hardrijders te beboeten.

98

Wat wordt verstaan onder «zo snel mogelijk» wanneer binnen één week niet mogelijk is? Welke termijn hangt hieraan vast?

Indien binnen één week op een of andere wijze niet mogelijk zou blijken dan zou de initiatiefnemer graag zien dat het zo snel mogelijk wordt. Hierbij is geen uiterlijke termijn. Hoe eerder hoe beter, gezien het feit dat het meest effectief is wanneer een bestuurder zo snel mogelijk geconfronteerd wordt met het verkeerde rijgedrag.

99

Wat heeft het voor gevolgen voor de capaciteit bij de politie wanneer wijkagenten veelplegers thuis moeten opzoeken?

Dit zal verband houden met waar de prioriteit wordt gelegd bij de inzet van de capaciteit van de politie/wijkagent. Ervaring die is opgedaan bij de pilot tussen 2011 en 2013 in de regio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek zou hierbij gebruikt kunnen worden. Hieruit bleek dat een waarschuwingsbrief en het signaal dat de politie hen in de gaten houdt vanwege afwijkend verkeersgedrag vaak al bleek te volstaan om verkeersveelplegers tot ander gedrag te bewegen.

100

Welke andere taken van de wijkagent moeten wijken voor deze bezoeken?

Zie het antwoord op vraag 99.

101

Vanuit welk orgaan wordt een persoonlijke brief gestuurd naar personen die hufterige verkeersovertredingen hebben begaan?

Vanuit de politie en in het bijzonder de wijkagent.

102

Wat voor gevolgen heeft dat voor de capaciteit van dat orgaan?

Zie het antwoord op vraag 43, 44, 76, 77, 94 en 99.

103

Hoe wordt de handhavingscapaciteit die benodigd is gerealiseerd?

Zie antwoord op vraag 29 en 42.

104

Welke redenen heeft u om een wijkagent naar verkeershufers te sturen?

De goede ervaringen die hiermee zijn opgedaan in een pilot tussen 2011 en 2013 in de regio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek. Het uit de anonimiteit halen van de overtreeders blijkt volgens de onderzoekers te werken. Het aantal boetes van deze groep veelplegers is na 1 jaar 35% lager. Bij eenzelfde groep die geen brief ontving is de daling van de

boetes slechts 3%. De kracht van de aanpak ligt in het persoonlijk aanschrijven, een persoonlijk bezoek van de (wijk)agent en geconfronteerd worden met het gedrag in een korte periode (twee weken) na de overtreding.<sup>28</sup>

105

Bij welke overtredingen heeft u in gedachten dat de wijkagent ter controle langsgaat?

Verkeersveelplegers die zich schuldig maken aan hufferig rijgedrag, waaronder het aanspreken van frequente snelheidsovertreders waar goede ervaringen mee zijn opgedaan bij een pilot tussen 2011 en 2013 in de regio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek.

106

Vindt u dat de wijkagent ook ter controle langs moet gaan bij kleine verkeersovertredingen?

De focus zou wat de initiatiefnemer betreft moeten liggen bij veelplegers en niet bij kleine verkeersovertredingen.

107

Welke impact heeft het toevoegen van deze controles aan het takenpakket van de wijkagent?

Zie het antwoord op vraag 99.

108

Zijn er taken van de wijkagent die volgens u minder prioriteit hebben dan het controleren van verkeersshuften?

Gezocht zal moeten worden naar een goede balans tussen meerdere belangrijke taken van een wijkagent.

109

Hoeveel bezoeken moet een wijkagent in een doorsnee gemeente dan gaan afleggen per dag? Hoeveel boetes zijn er gemiddeld in een gemeente van 25.000 inwoners?

De specifieke kaders zal in uitvoering moeten worden bepaald. Ervaring die is opgedaan bij de pilot tussen 2011 en 2013 in de regio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek zou hierbij gebruikt kunnen worden. Zie ook het antwoord op vraag 99.

110

In hoeverre acht u de Informerende Snelheids-Assistent (ISA) effectief bij het tegengaan van verkeersovertredingen en in welke mate is de Intelligente Snelheidsbegrenzer (ISB) wenselijk als middel, kijkend naar privacy en autogebruik?

De Informerende Snelheids-Assistent (ISA) is een goede eerste stap, maar niet genoeg om echt tot last te zijn voor verkeersshuften. Het grote verschil tussen de ISA en de ISB lijkt te zijn dat de ISA waarschijnlijk uitschakelbaar is, waardoor deze veel minder effectief zal zijn bij kwaadwillenden die de ISA zullen uitschakelen. Om extreem problematisch rijgedrag tegen te staan stelt de initiatiefnemer voor om een Intelligente Snelheidsbegrenzer (ISB) in te stellen als blijkt dat mensen op structurele basis veel te hard hebben gereden. Dit moet voorkomen dat deze

<sup>28</sup> <https://www.politiewetenschap.nl/hard-op-weg-onderzoek-naar-verkeersveelplegers/>.

personen opnieuw over de schreef gaan. De ISB grijpt ook in als er harder wordt gereden dan ter plekke mag. De ISB staat kortstondige overschrijding van de lokale maximumsnelheid toe, maar niet continu. De verwachting is dat de Intelligente Snelheidsbegrenzer (ISB) geen verkeersongelukken gaat veroorzaken. Daarom is de ISB een wenselijk middel om verkeersshuften aan te pakken.

111

Welke kosten zijn er verbonden aan een ISB?

De kosten zullen de aanschaf en installatie van de ISB in auto's zijn bij mensen met extreem problematisch rijgedrag. Op termijn heeft de invoering van de ISB een kostenverlagend effect. Zo zullen de kosten van vervoer lager zijn en de premies voor bedrijven omlaag gaan. Ook wordt de kosten betaald van invoering van de ISB door de verminderde kosten die gemoeid zijn met ongevallen. Op termijn profiteert de hele samenleving daarvan.<sup>29</sup>

112

Welke overwegingen zijn er om een ISB te installeren?

Om extreem problematisch rijgedrag tegen te staan stelt de initiatiefnemer voor om een Intelligente Snelheidsbegrenzer (ISB) in te stellen als blijkt dat mensen op structurele basis veel te hard hebben gereden. Dit moet voorkomen dat deze personen opnieuw over de schreef gaan. De ISB grijpt ook in als er harder wordt gereden dan ter plekke mag. De ISB staat kortstondige overschrijding van de lokale maximumsnelheid toe, maar niet continu. De verwachting is dat de Intelligente Snelheidsbegrenzen (ISB) geen verkeersongelukken gaat veroorzaken.

113

Waarom werkt een Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) in uw ogen niet?

Uit cijfers blijkt dat bijna de helft (49%) binnen 2 jaar een nieuw een EMG-gerelateerd conflict begaat. Dit percentage is in de ogen van de initiatiefnemer veel te hoog.

114

Welk budget wilt u vrijmaken voor de beoogde campagnes?

Zie het antwoord op vraag 88.

115

Wanneer is een overtreding zwaar genoeg om iemand mee te laten lopen in een revalidatiecentrum en wordt dit per overtreding bepaald?

Als zij tot een werkstraf veroordeeld zijn zou wat de initiatiefnemer betreft hier toe kunnen worden overgaan. Zo worden ze geconfronteerd met de impact van hun misdrijf. Hierbij ligt het voor de hand dat zij geen verzorgende taak krijgen, maar onderhoudswerkzaamheden zullen verrichten voor de revalidatiecentra. Zo kunnen zij van een afstand zien welke gevolgen misdrijven in het verkeer kunnen hebben.

---

<sup>29</sup> <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-98-52.pdf>.

116

Hoe kijkt u naar het pleidooi van de ANWB, die een hervorming van het boetestelsel bepleit waarbij hufterig gedrag harder bestraft wordt en bij herhaling het boetebedrag verhoogd wordt, in relatie tot uw initiatiefnota?

Zie het antwoord op vraag 3.