

Vergaderjaar 2020–2021

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 880

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 november 2020

Inleiding

In deze verzamelbrief informeer ik u over de laatste stand van zaken in de uitvoering van eerder gedane toezeggingen op het terrein van de verkeershandhaving, zoals onder meer gedaan tijdens het VAO handhaving in het verkeer van 2 juli 2020 (Handelingen II 2020/21, nr. 91, item 68).

Opvolging CFT- advies: verhogen en verlagen verkeersboetes

Bij brief van 25 mei jl. heb ik uw Kamer bericht dat de CFT het gevraagde advies over de mogelijkheden om binnen het huidige boetestelsel verkeersboetes te verhogen en/of te verlagen op 31 maart aan mij heeft uitgebracht (Kamerstuk 29 398, nr. 823). Ik heb u toen ook geïnformeerd dat, alvorens een definitief besluit kan worden genomen over het al dan niet overnemen (van onderdelen) van het advies, eerst een impactanalyse uitgevoerd moest worden. Deze impactanalyse is op 12 oktober opgeleverd. Hiermee is er een beeld van de consequenties van het overnemen van (onderdelen) van het advies van de CFT. In overleg met betrokken partijen kan nu worden bepaald op welke wijze opvolging wordt gegeven aan het CFT-advies. Uitgangspunten zijn daarbij 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 MR worden geagendeerd en ik zal uw Kamer daarna zo spoedig mogelijk informeren.

Aansprakelijkheid fietsers in het verkeer

De leden Ziengs en Dijkstra hebben mij verzocht om een overzicht te geven van de wijze waarop aansprakelijkheid in het verkeer voor fietsers is geregeld en te bezien of hier wijzigingen in moeten worden aangebracht.

Artikel 185 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV) bevat een risicoaansprakelijkheid voor de eigenaar of houder van een motorrijtuig, onder wie automobilisten. Dit betekent dat de eigenaar of houder aansprakelijk is voor de door hem veroorzaakte schade aan niet door hem vervoerde personen of zaken. De vraag of hij onzorgvuldig en daarmee laakbaar heeft gehandeld is hierbij niet van belang. Kwetsbare verkeersdeelnemers worden zo beschermd. Dit zijn kort gezegd de ongemotoriseerde verkeersdeelnemers, onder wie fietsers en voetgangers. Zij hoeven voor het aansprakelijk stellen van de eigenaar of houder van een motorrijtuig niet meer te bewijzen of de eigenaar of houder onzorgvuldig heeft gehandeld. De eigenaar of houder kan zich alleen tegen aansprakelijkheid verweren door een beroep op overmacht. Uit rechtspraak van de Hoge Raad volgt dat een beroep op overmacht vrijwel nooit slaagt bij kinderen tot 14 jaar. Er is pas sprake van overmacht in geval van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid van het kind. De reden hiervoor is dat kinderen door hun impulsiviteit en onberekenbaarheid meer te duchten hebben van motorrijtuigen dan volwassenen en de gevolgen van een verkeersongeval voor hen bijzonder ingrijpend kunnen zijn. Bij personen vanaf 14 jaar slaagt het beroep op overmacht alleen in uitzonderingsgevallen. De bestuurder dient in dat geval aan te tonen dat hem geen enkel verwijt kan worden gemaakt op zijn wijze van verkeersdeelname. Hierbij speelt mee dat een bestuurder altijd rekening moet houden met onvoorzichtig weggedrag van fietsers. Het is niet voldoende voor een beroep op overmacht als de bestuurder zich houdt aan de snelheid of dat deze de fietser had kunnen waarnemen. Een voorbeeld van een geval waarin er wel sprake was van overmacht, was de situatie waarbij een volwassen fietser een busbaan overstak terwijl hij door rood reed en de buschauffeur de fietser niet had kunnen waarnemen door een andere bus.

Staat de aansprakelijkheid vast, dan is vervolgens de vraag in hoeverre de eigenaar of houder de schade aan de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer moet vergoeden. Van belang is hierbij de vraag of het slachtoffer eigen schuld heeft aan het ongeval en de schade om die reden (gedeeltelijk) aan hem zelf moet worden toegerekend (artikel 6:101 van het Burgerlijk Wetboek). Voor slachtoffers jonger dan 14 jaar geldt de zogenoemde 100%-regel: fouten van het slachtoffer komen geheel voor rekening van de aansprakelijke eigenaar of houder van het motorrijtuig. Bij kinderen is er nu eenmaal bijna nooit sprake van opzet om de schade te veroorzaken. Ook zijn kinderen zich meestal niet bewust van het gevaar. Voor slachtoffers van 14 jaar of ouder geldt in de zogenoemde 50%-regel: de eigenaar of houder is in ieder geval aansprakelijk voor 50% van de schade. Voor de overige 50% van de schade wordt de eigen schuld van het slachtoffer meegewogen. Hierbij wordt gekeken naar de specifieke omstandigheden van het geval, zoals de ernst van de fouten, de mate van verwijtbaarheid, de kwetsbaarheid van het slachtoffer en de gevolgen van het ongeval. Een voorbeeld is het geval waarin een jeugdige fietser in het donker een drukke weg oversteeft en wordt aangereden door een automobilist en dit tot zeer ernstig en blijvend letsel leidt. In dat geval kan de billijkheidscorrectie tot een andere verdeling leiden, zoals een vergoeding van 80% i.p.v. 50% van de schade van de jeugdige.

Al deze regels gelden ter bescherming van de zwakkere verkeersdeelnemers, zoals fietsers, tegen de gevaren van het gemotoriseerde verkeer. Zij zijn kwetsbaar, de schade kan ingrijpend zijn en de eigenaar of houder van het motorrijtuig dient zich te verzekeren. Uit de parlementaire geschiedenis van artikel 185 WVV uit 1924 valt af te leiden dat de gedachte achter de regel is dat degene die door het gebruik van een motorrijtuig de gevaren op de weg in aanzienlijke mate verhoogt, daarvan ook het risico moet dragen. Deze gedachte geldt thans nog steeds.

Roodkruisnegatie

Tijdens het notaoverleg strafrechtelijke onderwerpen op 21 september jl. heeft het lid Van Toorenborg (CDA) vragen gesteld over de aanpak van roodkruisnegatie en gevraagd naar de mogelijkheden voor een proef met spijkermatten en inbeslagname van voertuigen. Ik heb toen toegezegd hier schriftelijk op terug te komen.

Roodkruisnegatie is een gevaarlijke overtreding. Om deze reden worden hiervoor hoge boetes opgelegd, de boete voor deze overtreding bedraagt 240 euro. Bij het veroorzaken van daadwerkelijk gevaar door roodkruisnegatie kan de politie verbaliseren voor feiten waarvoor strenger gestraft kan worden (bijvoorbeeld artikel vijf van de Wegenverkeerswet 1994). Ik acht hiermee het huidige instrumentarium adequaat voor de aanpak van roodkruisnegatie.

Het gebruik van spijkermatten kan zowel voor de overtreder als voor andere weggebruikers een zeer gevaarlijke situatie opleveren en is daarom onwenselijk. De hulpdiensten moeten bijvoorbeeld ook gebruik kunnen blijven maken van de afgesloten rijbanen.

Inbeslagname van een voertuig is alleen mogelijk indien het voertuig van zodanige aard is dat het ongecontroleerde bezit daarvan in strijd is met de wet of met het algemeen belang (in dat geval kan het voertuig als gevaarzettend voorwerp worden onttrokken aan het verkeer; artikel 36c Sr). Dit is bijvoorbeeld het geval als het een voertuig betreft waarvoor geen typegoedkeuring wordt afgegeven en het voertuig daarom niet op de openbare weg gebruikt mag worden of wanneer niet kan worden vastgesteld of het om een veilig en goedgekeurd voertuig gaat omdat er sprake is van een vals of ongeldig kenteken. Daarnaast kan het voertuig als gevaarzettend voorwerp worden bestempeld als de bestuurder niet in staat kan worden geacht het voertuig veilig te besturen. Hiervan is bijvoorbeeld sprake bij bestuurders die geen (geldig) rijbewijs hebben of bij (een vermoeden van) rijden onder invloed. Daarnaast mag een voertuig in beslag worden genomen als het kan worden gebruikt bij de waarheidsvinding, bijvoorbeeld in het kader van sporenonderzoek (artikel 94 Sv). Er is geen sprake van deze situaties bij een overtreding van het verbod om een rijbaan met een rood kruis te gebruiken en er is dan ook geen grondslag om het voertuig in die gevallen in beslag te nemen.

Om de pakkans te vergroten heeft het OM een pilot uitgevoerd om met camera's op roodkruisnegatie te handhaven. Deze is succesvol verlopen. Het evaluatierapport is aan Rijkswaterstaat verzonden. Er wordt momenteel een verkenning uitgevoerd door Rijkswaterstaat naar de mogelijkheden van de inzet van camera's, hierin wordt ook de roodkruisnegatie meegenomen. Er is echter meer nodig dan handhaving alleen. Daarom zullen IenW en JenV een rondetafelgesprek organiseren om samen met betrokken partijen en experts te kijken hoe de aanpak van roodkruisnegatie verder kan worden verbeterd. De Kamer zal over de uitkomst van beide trajecten geïnformeerd worden.

Boa-pilot verkeershandhaving

Tijdens de begrotingsbehandeling van JenV vorig jaar heeft uw Kamer een motie van het lid van Dam (CDA) aangenomen 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. Over de inrichting van een pilot hebben de afgelopen periode meerdere gesprekken plaatsgevonden tussen de gemeente Utrecht, OM, politie, de VNG en JenV. Er is inmiddels overeenstemming bereikt dat de

bevoegdheden van de boa's in Utrecht gedurende pilot met drie feiten worden uitgebreid: Het niet voeren van verlichting op de fiets, het handheldgebruik van telecommiddelen op de fiets en roodlicht negatie op de fiets.

Eerder heb ik uw kamer in de antwoorden op het schriftelijk overleg verkeersveiligheid van 28 mei jl. bericht dat de start van de pilot voorzien was in oktober van dit jaar. De gemeente Utrecht was volop bezig met de voorbereidingen. Naar aanleiding van de aangescherpte coronamaatregelen moeten de boa's nu echter weer alle zeilen bijzetten om deze maatregelen te kunnen handhaven. Daarnaast is er sprake van een hoger ziekteverzuim door Covid-19. Daarom is er momenteel onvoldoende capaciteit beschikbaar voor een goede uitvoering van de pilot. Ook kunnen de boa's momenteel niet opgeleid worden om op de nieuwe feiten te kunnen handhaven. De start van de pilot zal daarom worden uitgesteld. De gemeente Utrecht streeft ernaar de pilot in het eerste kwartaal van volgend jaar te starten. De exacte planning is afhankelijk van de vraag in hoeverre Covid-19 begin volgend jaar nog invloed heeft op de beschikbare capaciteit. Ondertussen worden de voorbereidingen, zoals het verder uitwerken van het projectplan, het communicatieplan en het opzetten van de evaluatie, zo veel mogelijk voortgezet. Zodat er, zodra de situatie het toelaat, zo snel mogelijk gestart kan worden met de uitvoering van de pilot.

Innovatieve handhaving

Tijdens het AO handhaving in het verkeer van 5 maart jl. heb ik uw Kamer toegezegd dit najaar een stand van zaken te geven van de inzet van slimme camera's voor het handhaven op handheld telefoon gebruik (Kamerstuk 29 398, nr. 821). Hiermee kan efficiënter worden gehandhaafd op het handheld gebruik van telefoons tijdens het rijden. De ontwikkeling van de zogenaamde MonoCam door de politie vordert gestaag. Deze camera kan zelf bestuurders herkennen die met een mobiel apparaat in de hand rijden. De bestuurder en het kenteken worden vastgelegd. Een politieagent moet de beelden daarna nog wel beoordelen. Er zijn twee werkende proefmodellen. Beide camera's worden door de eenheid Midden Nederland en de Landelijke Eenheid al ingezet en per maand worden er enkele tientallen bekeuringen naar het CJIB verzonden. De software wordt momenteel nog verder doorontwikkeld. De voorbereidingen voor de aanschaf van meer camera's voor reguliere operationele inzet zijn in volle gang. 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. Daarnaast loopt er ook bij het OM een pilot met slimme camera's om op handheld telefoon gebruik te handhaven. Het gaat hierbij, in tegenstelling tot de MonoCam van de politie, om camera's waarmee volautomatisch gehandhaafd kan worden. De camera's hoeven dus niet bediend te worden door een agent. Via een aanbesteding zijn twee leveranciers uit Australië gevraagd om camera's voor deze pilot te leveren. Nadat de camera's van de eerste leverancier getest zijn, is in oktober gestart met het daadwerkelijk handhaven. De boa's van het CJIB zijn getraind om de door het systeem aangeleverde overtredingen, te beoordelen. Daarnaast wordt onderzocht op welke wijze er ingezet kan worden op flexibele snelheidshandhaving, bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden, zonder dat dit veel capaciteit van de politie kost. Hiertoe loopt er momenteel in Tilburg, Rotterdam en in de provincie Brabant een pilot met verplaatsbare flitspalen. De evaluatie van deze pilot wordt in de tweede helft van 2021 verwacht.

Tot slot heeft het OM samen met de politie en de wegbeheerders in kaart gebracht of er in Nederland locaties op N-wegen zijn die op grond van de

verkeersveiligheid in aanmerking komen voor het plaatsen van een trajectcontrolesysteem. Het gaat hierbij met name om de provinciale wegen, omdat op deze wegen per gereden kilometer gezien veel verkeersslachtoffers vallen en handhaving met trajectcontrolesystemen een effectieve en efficiënte manier is om de naleving van de geldende snelheidslimiet op deze wegen te bevorderen. Er zijn 20 locaties geïnventariseerd. Er zijn momenteel 10 systemen in handhaving. De overige 10 zullen naar verwachting voor het eind van dit jaar operationeel worden.

Het aantal staandehoudingen voor opgevoerde snorfietzen

Tijdens het Notaoverleg verkeersveiligheid met de Minister van IenW op 12 oktober heeft het lid Dijkstra gevraagd naar het aantal staandehoudingen voor opgevoerde snorfietzen (Kamerstuk 29 398, nr. 878). De Minister van IenW heeft toegezegd dat ik hierop terug zou komen. De politie houdt controles waarbij een eventuele overschrijding van de toegestane maximum constructiesnelheid van brom- en snorfietzen op een zogenaamd rollerbank wordt gemeten. Overschrijding van deze maximum constructiesnelheid leidt tot een boete en in veel gevallen een WOK-melding voor herkeuring door de RDW. In 2019 en 2020 (tot en met september) zijn er respectievelijk 7.317 en 4.819 boetes uitgeschreven voor snorfietzen die de maximum constructiesnelheid hadden overschreden.

Confronteren daders ernstige verkeersdelicten met slachtoffers

Tijdens het VAO handhaving in het verkeer van 2 juli 2020 heeft het lid Van Brenk (55plus) een motie ingediend waarin zij oproept te onderzoeken of en op welke wijze daders van ernstige verkeersdelicten geconfronteerd kunnen worden met de gevolgen van hun daden, door het werken met slachtoffers onderdeel te laten uitmaken van een mogelijke taakstraf. Het is in de regel niet mogelijk voor ernstige delicten (misdrijven waarop naar de wettelijke omschrijving van een gevangenisstraf van zes jaar of meer is gesteld en die een ernstige inbreuk op de lichamelijke integriteit van het slachtoffer tot gevolg hebben) en bij recidive een taakstraf op te leggen. Wel kan een onvoorwaardelijke gevangenisstraf gecombineerd met een taakstraf of geldboete opgelegd worden en in geval van verkeerszaken kan dit ook in combinatie met een rijontzegging. De taakstraf wordt als onderdeel van een straffenpakket opgelegd voor het veroorzaken van een ongeluk (art. 6 WVV 1994) waarin geen grote mate van schuld is aan de zijde van de verdachte. Een taakstraf wordt niet opgelegd in gevallen waar wel sprake is van grote mate van schuld of roekeloos rijgedrag met ernstige gevolgen, zoals ernstige letselschade of dood ten gevolge van. Het OM en Reclassering Nederland tezamen met de Landelijke Organisatie Verkeersslachtoffers (LOV) zijn in 2018 gestart met een pilot waarin als onderdeel van de taakstraf (dat deel uitmaakt van een geheel «straffenpakket») de daders een rondleiding krijgen in een revalidatiecentrum waar zij de verkeersslachtoffers zien en geconfronteerd worden met de gevolgen van roekeloos rijgedrag en/of het rijden onder invloed. Daarnaast is het bekijken van een voorlichtingsfilm en een gesprek met een psycholoog onderdeel van de taakstraf. Met de pilot wordt beoogd dat daders van verkeersdelicten geraakt worden en dat het een bijdrage levert aan de bewustwording over de gevolgen van hun gedrag in het verkeer. Dit project is nog steeds actief, maar door de coronacrisis moet er gezocht worden naar een nieuwe invulling. Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat na een taakstraf significant minder daders recidiveren in vergelijking met een (korte) gevangenisstraf. In hoeverre het in aanraking komen met slachtoffers van verkeersongevallen hier nog een groter effect op heeft is geen onderzoek naar gedaan. Het effect van de pilot op de recidive op langer termijn is nog niet bekend.

Voor daders van ernstige verkeersdelicten waarvoor geen taakstraf opgelegd kan worden is de inzet van een herstelrechtvoorziening in het strafrecht een manier om geconfronteerd te worden met hun daden door in gesprek te treden met het slachtoffer en/of nabestaanden. Bij inzet van een dergelijke voorziening, zoals mediation is gewaarborgd dat de slachtofferrechten worden nageleefd. Ook is het zo dat er altijd sprake moet zijn van een dader of verdachte die de feiten onderkent en die bereid is om verantwoordelijkheid te nemen en waar mogelijk te herstellen. Het OM heeft aangegeven dat mediation soms bij ernstige verkeersdelicten (waar geen sprake is geweest van roekeloos rijgedrag) succesvol wordt ingezet, maar dat het lang niet in al deze zaken tot mediation komt. Bij veel ernstige verkeersdelicten waar er wel sprake is van roekeloos rijgedrag komt er geen mediation tot stand, omdat het slachtoffer of de nabestaanden hier niet open voor staan. De emoties die gepaard gaan met een ernstig verkeersongeval maken het onbegrip te groot jegens de verdachte waardoor een gesprek tussen beide partijen niet voor mogelijk wordt gehouden.

Als slachtoffers of nabestaanden op een later moment alsnog behoefte hebben aan contact met de dader, kan een beroep worden gedaan op herstelbemiddeling. Herstelbemiddeling staat los van het strafproces en is gericht op emotioneel herstel. Het initiatief hiervoor kan door zowel dader als slachtoffer worden genomen. Ook hierbij geldt dat sprake moet zijn van vrijwilligheid van beide partijen en dat de dader de feiten onderkent. Bij herstelbemiddeling zal de dader inzicht krijgen in de impact van het delict op het slachtoffer.

Concluderend, daders van ernstige verkeersdelicten waarbij sprake is van schuld en/of roekeloos rijgedrag confronteren met de gevolgen van hun daden, door slachtoffers onderdeel te maken van de taakstraf is niet mogelijk, omdat in deze gevallen geen taakstraf opgelegd wordt. Hiervoor zou mediation ingezet kunnen worden, maar de praktijk leert dat hoe ernstiger het verkeersongeval hoe minder behoefte hieraan is.

De Minister van Justitie en Veiligheid,
F.B.J. Grapperhaus