

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan het lid Postma (CDA) over haar Initiatiefnota over aanpak van hufferig gedrag in het verkeer (Kamerstuk 35 591, nr. 2).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 1 | Onderschrijft u de focus op veelplegers en verkeershufters? Is onoplettendheid en telefoongebruik geen sterker vertrekpunt? |
| 2 | Welke overheidscampagnes zijn in het verleden succesvol gebleken en welke strategieën kunnen nu gekozen worden? Hoe gaan jongeren worden aangesproken in deze campagne? |
| 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? |
| 4 | Wat is volgens u de definitie van een aso? |
| 5 | Geldt de definitie van een aso alleen voor automobilisten of kunnen er ook aso's zijn onder fietsers, voetgangers of bromfiets bestuurders? |
| 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? |
| 7 | Welke rol speelt het gebrek aan handhaving bij de stijging van het aantal verkeersslachtoffers? |
| 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 hufferigheid) worden meegenomen in de plannen? |
| 9 | Hoe beoordeelt u de pakkans van verkeersaso's? |
| 10 | Wat vindt u van de daling van het aantal staandehoudingen? |
| 11 | Wie is er eindverantwoordelijk voor de handhaving van verkeersmaatregelen voor de verkeersveiligheid? |
| 12 | Waar moet de «rekening» van 17 miljard schade door verkeersongevallen redelijkerwijs terecht komen: bij de veroorzakers individueel, alle weggebruikers in hun collectieve aandeel of de maatschappij als geheel? |
| 13 | Wat vindt u van de huidige doelstellingen van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen? |
| 14 | Welke maatregelen zijn er denkbaar om de verkeersveiligheid te bevorderen? |
| 15 | Welke maatregelen heeft u afgewogen en zijn er nog andere maatregelen die niet in de initiatiefnota staan? |
| 16 | Welke doelstellingen met betrekking tot de verkeersveiligheid acht u realistisch? |
| 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? |
| 18 | Hoe denkt u dat verkeersboetes het gedrag van weggebruikers beïnvloeden? |
| 19 | Hoe denkt u over aanpassingen van de maximumsnelheid? |
| 20 | Bent u van mening dat het huidige wetsvoorstel voor appen in verkeer niet ver genoeg gaat? Zo ja, waarom niet? |
| 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? |

- | Nr | Vraag |
|-----------|---|
| 22 | Weet u hoeveel flitspalen/flitsboetes erbij zijn gekomen en wat de ontwikkeling is van de opbrengst aan boetes? |
| 23 | Welke aanpak beoogt u voor drugs in het verkeer? |
| 24 | Welke oplossingen draagt u aan in uw initiatiefnota? |
| 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? |
| 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 verkeersshuften van de weg halen? Hoe denkt u dat het afpakken van het rijbewijs zich qua effectiviteit verhoudt tot een gesprek met de wijkagent? |
| 27 | Welke prioriteiten wilt u dat de politie heeft? |
| 28 | Pleit u voor meer verkeerspolitie? |
| 29 | Welke dekking stelt u voor voor het uitbreiden van de verkeerspolitie? |
| 30 | Waarom is het volgens u moeilijk om meer capaciteit bij de politie te krijgen? |
| 31 | Wat sterkt u in uw overtuiging dat deze initiatiefnota iets gaat bijdragen aan verkeersveiligheid? |
| 32 | Is deze initiatiefnota niet een herhaling van staand beleid? |
| 33 | Met welke overtuigingen heeft u deze initiatiefnota geschreven? |
| 34 | Tot welke nieuwe inzichten bent u gekomen door het schrijven van deze initiatiefnota? |
| 35 | Wat vindt u van het gebruik van apps om de verkeersveiligheid te vergroten? |
| 36 | Heeft u gekeken naar het gebruik van meer camera's in het verkeer? |
| 37 | Vindt u dat er meer budget vrijgemaakt moet worden voor extra camera's in het verkeer? |
| 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? |
| 39 | Heeft u overleg gehad met het Ministerie van Justitie en Veiligheid? |
| 40 | Hoe beoordeelt u de vorige overheids campagnes met betrekking tot verkeersveiligheid? |
| 41 | Welke planning heeft u voor ogen, mochten de aanbevelingen worden overgenomen? |
| 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? |
| 43 | Welke knelpunten zijn er voor het verruimen van de handhavingscapaciteit en voor het breder inzetten van innovatieve handhavingsmethoden? |
| 44 | Aan welke zaken denkt u als u het heeft over het inzetten van nieuwe innovatieve technologieën? |
| 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? |
| 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? |

Nr	Vraag
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?
48	Bent u op de hoogte van de enorme gevaren van de snelheidsbe-grenzer en dat het niet op een cruciaal moment wat extra gas kunnen geven tot levensgevaarlijke situaties kan leiden?
49	Heeft u laten onderzoeken hoeveel potentiële ongelukken er hierdoor extra zullen gaan plaatsvinden?
50	Welke effecten op de verandering van risicogedrag verwacht u van communicatie bij de doelgroep verkeershufters?
51	Bent u bereid te stoppen met het gebruik van flitspalen op trajecten waar ze niet bijdragen aan de verkeersveiligheid?
52	Welk bewijs is er dat zelfs de meest brave mensen kunnen veranderen in een aso?
53	Welke negatieve trend beoogt u?
54	Welke onderbouwing heeft u bij de genoemde negatieve trend?
55	Welke correlatie is er te ontdekken tussen de stijging van het aantal verkeersslachtoffers en het zogenoemde hufterig gedrag?
56	Welke rol in de stijging van het aantal verkeersslachtoffers hebben verkeersmaatregelen gespeeld?
57	Hoe komt het dat weggebruikers het gedrag van anderen afkeuren, maar niet kritisch naar hun eigen gedrag kunnen kijken?
58	Zijn vergelijkingen met Ierland, Duitsland en Spanje wel represen-tatief als er alleen gekeken wordt naar bevolkingsaantallen? Dient bevolkingsdichtheid geen belangrijker meetinstrument te zijn in het kader van verkeersveiligheid?
59	Welke vergelijkingen zijn er te trekken tussen de verkeersveiligheid in Noorwegen en Nederland?
60	Welke verschillen zijn er tussen de verkeersveiligheid in Nederland en Noorwegen?
61	Welke verschillen zitten er in de verkeersveiligheid tussen Nederland en Scandinavië en speelt het aantal inwoners hierin een rol?
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?
63	Kunt u toelichten of de ambitie richting nul verkeersslachtoffers realistisch is en hoeveel extra maatregelen hiervoor nog nodig zullen zijn?
64	In hoeverre dragen de aanbevelingen bij aan de verkeersveiligheid?
65	Hoe scoort Nederland op het gebied van verkeersveiligheid in vergelijking met andere Europese landen?
66	Wijkt het rijgedrag in Nederland af van andere Europese landen? Zo ja, hoe kunt u dit aantonen?
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?
68	Kan de stijging van het aantal strafpunten op het rijbewijs verklaard worden?
69	Bent u van mening dat de zichtbaarheid van de verkeerspolitie stevig gedaald is?
70	Hoe komt het volgens u dat de zichtbaarheid van de verkeerspolitie verminderd is?
71	Hoe wordt voorkomen dat de vrijheid van mobiliteit niet verder ingeperkt wordt door maatregelen?
72	Bent u van mening dat te hard rijden de oorzaak is van veel ongevallen?

Nr	Vraag
73	Kunt u verklaren waarom er een verdubbeling heeft plaatsgevonden van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers met alcohol in het verkeer?
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?
75	Wat waren de redenen om verkeersveiligheid destijds niet langer als hoofdprioriteit aan te merken?
76	Is er voldoende capaciteit om verkeersveiligheid weer als handhavingsprioriteit aan te merken?
77	Hoeveel meer capaciteit is er nodig om te kunnen voldoen aan de eisen van verkeersveiligheid als hoofdprioriteit?
78	Welke andere prioriteiten moeten wijken wanneer verkeersveiligheid weer als handhavingsprioriteit wordt gezien?
79	Welke innovaties kunnen bijdragen aan het aanpakken van verkeershuffters?
80	In hoeverre heeft u nagedacht over levenslange rijontzegging in het geval van gevaarlijke recidivisten?
81	Waarom is er in de initiatiefnota geen aandacht voor levenslange rijontzegging als maatregel?
82	Welke handhavingsprioriteit laat u schieten als verkeersveiligheid omhoog moet?
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?
84	Ziet u ook kansen in het verhogen van de subjectieve pakkans – het idee dat men niet makkelijk weglkomt met hufterig gedrag – en hoe zou dit bereikt kunnen worden?
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?
86	Acht u maatregelen specifiek gericht op hardrijders efficiënt en effectief?
87	Wat voor gevolgen heeft het verhogen van het aantal staandhoudingen voor het capaciteitsvraagstuk?
88	Welk budget wordt er vrijgemaakt dat benodigd is voor de aanbevelingen uit de initiatiefnota?
89	Welke conclusies vallen er te trekken over de verschillen tussen handhaven op Rijkswegen en de N-wegen?
90	Welke technologieën wilt u gaan gebruiken voor het handhaven?
91	Zijn er privacyoverwegingen waar rekening mee gehouden moet worden?
92	Hoe verhoudt het gedragseffect van een staandhouding 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?
93	Hoe kunnen extra controles en staande houdingen op 50km/h-wegen worden ingericht, zonder gevaarzettend en filevormend te worden?
94	Is er voldoende capaciteit aan wijkagenten voor het bezoeken en aanspreken van verkeershuffters? Zo ja, acht u deze maatregel doeltreffend?
95	Gaat het bij de boetes die binnen één week op de mat horen te vallen, alleen om de staandhoudingen na snelheidsovertredingen of om alle snelheidsovertredingen, dus ook die zijn vastgelegd voor middel van bijvoorbeeld een flitspaal?

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 96 | Is het op de mat laten vallen van een snelheidsovertreding binnen één week mogelijk? |
| 97 | Als de politie niet meer financiële middelen ontvangt, hoe moeten zij dan meer gaan handhaven? |
| 98 | Wat wordt verstaan onder «zo snel mogelijk» wanneer binnen één week niet mogelijk is? Welke termijn hangt hieraan vast? |
| 99 | Wat heeft het voor gevolgen voor de capaciteit bij de politie wanneer wijkagenten veelplegers thuis moeten opzoeken? |
| 100 | Welke andere taken van de wijkagent moeten wijken voor deze bezoeken? |
| 101 | Vanuit welk orgaan wordt een persoonlijke brief gestuurd naar personen die hufterige verkeersovertredingen hebben begaan? |
| 102 | Wat voor gevolgen heeft dat voor de capaciteit van dat orgaan? |
| 103 | Hoe wordt de handhavingscapaciteit die benodigd is gerealiseerd? |
| 104 | Welke redenen heeft u om een wijkagent naar verkeershufters te sturen? |
| 105 | Bij welke overtredingen heeft u in gedachten dat de wijkagent ter controle langsgaat? |
| 106 | Vindt u dat de wijkagent ook ter controle langs moet gaan bij kleine verkeersovertredingen? |
| 107 | Welke impact heeft het toevoegen van deze controles aan het takenpakket van de wijkagent? |
| 108 | Zijn er taken van de wijkagent die volgens u minder prioriteit hebben dan het controleren van verkeershufters? |
| 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? |
| 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? |
| 111 | Welke kosten zijn er verbonden aan een ISB? |
| 112 | Welke overwegingen zijn er om een ISB te installeren? |
| 113 | Waarom werkt een Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) in uw ogen niet? |
| 114 | Welk budget wilt u vrijmaken voor de beoogde campagnes? |
| 115 | Wanneer is een overtreding zwaar genoeg om iemand mee te laten lopen in een revalidatiecentrum en wordt dit per overtreding bepaald? |
| 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? |