



MJenV

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Rechtshandhaving en
Criminaliteitsbeheersing

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/jenv

Datum
18 januari 2024

Ons kenmerk
5149005

Bijlagen
1

nota

Verzamelbrief verkeershandhaving januari 2024

1. Aanleiding

Op 30 januari aanstaande staat het commissiedebat verkeersveiligheid gepland. Zoals gebruikelijk doet u de Tweede Kamer voorafgaand aan het commissiedebat verkeersveiligheid een brief toekomen met de laatste stand van zaken ten aanzien van de verkeershandhaving. Deze brief treft u hierbij voor akkoord aan. Naast de stand van zaken op een aantal onderwerpen wordt met deze brief ook een aantal moties afgedaan. Ter voorbereiding op het commissiedebat ontvangt u op een later moment nog een dossier.

2. Geadviseerd besluit

U wordt verzocht akkoord te gaan met verzending van bijgaande verzamelbrief verkeershandhaving aan de Tweede Kamer.

3. Kernpunten

In de brief licht u toe dat uw prioriteiten op het gebied van de verkeershandhaving liggen op het vergroten van de pakkans en het strenger en vooral effectiever bestraffen van verkeersmisdrijven. Dit zijn ook de thema's waarvan de Tweede Kamer in eerdere debatten heeft aangegeven ze van belang te vinden. In de brief licht u toe welke acties u op beide thema's onderneemt. Tenslotte wordt in deze brief aangegeven hoe enkele moties worden uitgevoerd die recent door de Kamer zijn aangenomen. Zie de toelichting hieronder.

4. Toelichting

Motie Mutluer: effect van de hoogte van verkeersboetes

De Kamer heeft op 24 oktober jl., mede naar aanleiding van de door u doorgevoerde verhoging van de verkeersboetes met 10 %, de motie van lid Mutluer aangenomen die vraagt om te onderzoeken in hoeverre in de afgelopen vijf jaar de hoogte van het verkeersboetebedrag heeft bijgedragen aan de vergroting van de verkeersveiligheid. Een dergelijk onderzoek zal, zoals in de kamerbrief ter appreciatie van de motie eerder is aangegeven, om verschillende redenen geen tot weinig meerwaarde hebben. Naar het effect van de hoogte van een verkeersboete op het aantal overtredingen is eerder onderzoek gedaan. Daaruit blijkt een verband tussen de hoogte van een verkeersboete en het overtredingspercentage. Elk procent boeteverhoging leidt tot ongeveer 0,2 procent afname van het aantal overtredingen. Maar onderzoek naar het directe effect van de hoogte van boetes op de verkeersveiligheid is heel lastig uit te voeren. De verkeersveiligheid is van vele factoren afhankelijk, waaronder bijvoorbeeld de drukte op wegen, pakkans, preventieve maatregelen en maatschappelijke ontwikkelingen, zoals meer of minder alcoholgebruik in het

verkeer. De hoogte van de boetes voor overtredingen zijn daar slechts een onderdeel van. Een onderzoek dat specifiek kijkt naar dat onderdeel zal dus naar verwachting weinig bruikbare conclusies opleveren.

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Rechtshandhaving en
Criminaliteitsbeheersing

U geeft bovendien aan dat de boetes in de afgelopen vijf jaar met niet meer dan de reguliere indexering -gebaseerd op de ontwikkeling van de Consumentenprijsindex- zijn verhoogd. Door boetes jaarlijks met de Consumentenprijsindex te indexeren blijft de relatieve zwaarte van de boete gelijk. Daarom is er geen effect te verwachten van de hogere boetehoogte op de verkeersveiligheid, Zowel niet in positieve als in negatieve zin. Wel zijn in 2021 op basis van een advies van de Commissie Feiten en Tarieven van het OM -onder andere- de boetes voor een aantal specifieke verkeersovertredingen verhoogd en verlaagd¹. In het kader van de impactanalyse die in voorbereiding op deze wijzigingen in de boetehogtes werd uitgevoerd werd al geconstateerd dat het moeilijk is om in te schatten wat het effect van een dergelijke verhoging of verlaging zal zijn op het overtredingsgedrag op die specifieke overtredingen.

Datum
18 januari 2024

Ons kenmerk
5149005

Alleen op 1 maart 2024 worden de boetes met meer dan de reguliere indexering verhoogd. Naast het inflatiecijfer van 5,7% worden de boetes met 4,3% extra verhoogd. Deze laatste verhoging vindt, zoals tijdens het commissiedebat Strafrechtelijke onderwerpen van 5 oktober jl. met uw Kamer is besproken, plaats om de begroting voor 2024 en verder sluitend te krijgen en om te voorkomen dat bezuinigd moest worden op bijvoorbeeld het Openbaar Ministerie of de jeugdbescherming. Met deze verhoging wordt dus geen effect op de verkeersveiligheid beoogd.

De motie vraagt verder om voorstellen te doen hoe verkeershandhaving het beste kan bijdragen aan de verkeersveiligheid en de Kamer hierover te informeren. Hiervoor wordt verwezen naar de verzamelbrief die halfjaarlijks ter voorbereiding op het commissiedebat verkeersveiligheid, zoals ook deze brief, aan de Tweede Kamer gezonden wordt.

Opvolging rapport Boetestelsels in balans

In de brief wordt een procesmatige stand van zaken gegeven voor de opvolging van het rapport 'Boetestelsels in balans' dat het OM vorig jaar heeft opgeleverd en u in september aan de Kamer heeft aangeboden. De mogelijkheden worden momenteel ambtelijk met het OM en MinFin besproken. Gezien de grote financiële consequenties van de opvolging van de adviezen van het OM, is dit complex. In de brief wordt aangegeven dat de Kamer hier dit voorjaar nader over wordt geïnformeerd.

Wetsevaluatie Wahv

In de brief wordt de wetsevaluatie van de Wahv aangekondigd. Eind vorig jaar is het verzoek voor deze wetsevaluatie bij het WODC ingediend en eind januari wordt de definitieve planning van het onderzoek verwacht.

Inzet op het vergroten van de pakkans

1. Extra investeringen in elektronische verkeershandhaving

¹ Scenarioanalyse wijzigingen boetestelsel een doorrekening van het cft-advies (bijlage bij TK, 2020-2021, 29398,nr.897, pagina 30

Om de pakkans te vergroten investeert het OM momenteel in de aanschaf van nieuwe digitale handhavingsmiddelen. Het gaat om zogenaamde flexflitsers (verplaatsbare flitspalen waarmee op snelheid wordt gecontroleerd) en focusflitsers (waarmee op handheld telefoongebruik kan worden gehandhaafd). De eerste flexflitsers zijn in november 2022 in gebruik genomen. In totaal zijn er nu 50 palen beschikbaar. De eerste focusflitsers zullen naar verwachting na de zomer in gebruik worden genomen. In totaal worden er op dit moment 10 van dit soort systemen aangekocht. Bij de besluitvorming over de voorjaarsnota vorig jaar is bovendien besloten om vanaf 2025 extra geld beschikbaar te stellen voor verkeershandhavingsmiddelen. Het geld wordt toegevoegd aan het verkeershandhavingsbudget van het OM en wordt gebruikt om zowel traditionele vormen van geautomatiseerde verkeershandhaving te versterken als ook om nieuwe innovatieve vormen van geautomatiseerde verkeershandhaving verder landelijk uit te rollen. Het gaat om 100 extra vaste flitspalen, 75 extra flexflitsers (bovenop de eerdergenoemde 50 palen) en 40 extra focusflitsers (bovenop de eerder genoemde 10 systemen). Deze handhavingsmiddelen worden, passend bij het risicobeeld, met name ingezet op het onderliggend wegennet.

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Rechtshandhaving en
Criminaliteitsbeheersing

Datum
18 januari 2024

Ons kenmerk
5149005

2. Verhogen aantal staandehoudingen

Niet alleen door middel van elektronische handhaving wordt de pakkans vergroot. De politie zet zich in om ook het aantal staande houdingen verder te laten stijgen. Met resultaat. Uit de (voorlopige) cijfers van het CJIB over 2023 blijkt dat het aantal staande houdingen met een beschikking (boete) als gevolg in 2023 totaal 618.003 bedroeg. Dat is een flinke stijging ten opzichte van het totaal van 517.273 beschikkingen als het gevolg van staande houdingen in het verkeer in 2022.

3. Landelijke uitrol extra feiten handhaving verkeer boa's

De afgelopen jaren is er middels enkele pilots, in samenwerking met onder meer politie en OM, verkend in hoeverre boa's in staat zijn aanvullende taken met betrekking tot verkeershandhaving uit te voeren. Het gaat daarbij om het voeren van geen of onjuiste fietsverlichting, het negeren van rood licht door fietsers en voetgangers, en het handheld telefoongebruik door fietsers.

In de motie van de leden Koerhuis en Michon-Derkzen wordt gevraagd om landelijke uitrol van deze bevoegdheden mogelijk te maken. De pilots zijn succesvol verlopen en per 1 januari 2024 zijn de verkeersfeiten toegevoegd aan de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar. Hiermee is voor een groot deel uitvoering gegeven aan de motie. De motie vraagt daarnaast ook te onderzoeken op welke extra verkeersovertredingen kunnen worden gehandhaafd door boa's. Hiervoor zal allereerst worden gekeken naar de implementatie en landelijke uitrol van de huidige bevoegdheidsuitbreiding. Vervolgens zal begin dit jaar in samenspraak met relevante ketenpartners de wenselijkheid van verdere uitbreiding worden verkend en voor welke feiten deze uitbreiding geschikt zal zijn. Ook zal worden gekeken of de extra bevoegdheden wederom in de vorm van een pilot getest zullen worden. Daarbij zullen de eventuele extra verkeersovertredingen moeten passen binnen het inzetcriterium boa. Het inzetcriterium betekent voor verkeershandhaving dat het te handhaven feit in de openbare ruimte enkel ongemotoriseerd rijdend verkeer betreft.

4. Handhaving opgevoerde elektrische fietsen

De veiligheid van fietsers in het verkeer is een grote zorg. Dit blijkt uit cijfers over het aantal verkeersdoden en -gewonden onder fietsers. Een van de zaken die hier

negatief aan bijdraagt is het opvoeren van elektrische fietsen. Om hier effectiever tegen op te kunnen treden wordt door de politie een nieuwe rollentestbank in gebruik genomen. Deze kan, in tegenstelling tot het oude model, ook elektrische fietsen controleren op de trapondersteuning. Dit ziet zowel op de vraag of er daadwerkelijk getrapt moet worden en of deze ondersteuning wel ophoudt bij een snelheid van meer dan 25 kilometer per uur. Er zullen tussen de 250 en 300 van deze nieuwe rollenbanken in gebruik genomen worden door de politie, waarvan de grootste uitrol begin dit jaar zal plaatsvinden. Voor de zomer zullen alle eenheden in het bezit zijn van een nieuwe rollentestbank.

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Rechtshandhaving en
Criminaliteitsbeheersing

Datum
18 januari 2024

Ons kenmerk
5149005

Strenger en effectiever straffen

In de brief geeft u aan dat u zich ook op strenger, maar vooral effectiever straffen van verkeersmisdrijven richt. Van belang is allereerst om vast te stellen dat strenger straffen niet altijd effectiever straffen betekent².

De motie Bromet c.s. (GL-Pvda) roept op het invorderen van rijbewijzen bij rijden onder invloed veel eerder mogelijk te maken. In de brief wordt toegelicht waarom het verlagen van de invorderingsgrens in de praktijk naar verwachting weinig op zal leveren en vooral tot een extra belasting van de strafrechtketen zal leiden en dat u hier daarom niet toe overgaat. Er wordt verwezen naar de overige paragrafen in de brief waarin wordt toegelicht wat u wel doet om rijden onder invloed effectiever aan te pakken. Daarnaast wordt nog toegelicht dat bestuurders die onder invloed rijden er zeker niet altijd met een geldboete van een paar honderd euro vanaf komen, zoals in de overwegingen bij de motie wordt gesuggereerd. Tot slot wordt in de brief nog ingaan op de vergelijking met Duitsland waar rijbewijzen sneller ingenomen worden bij rijden onder invloed. In de brief wordt toegelicht dat dit in Duitsland wel mogelijk is omdat ze daar een administratiefrechtelijke invordering kennen waar weinig mogelijkheden voor beroep tegen open lijken te staan. Voor overtredingen die onder het strafrecht vallen (veelal vanaf 1,1 promille) geldt dat er ook pas een voorlopige ontzegging van de rijbevoegdheid wordt opgelegd in afwachting van de rechtszaak als de verwachting is dat rechter dit uiteindelijk ook op gaat leggen. Dit is vergelijkbaar met hoe het in Nederland werkt bij het invorderen van een rijbewijs.

Stand van zaken wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed

In de brief wordt toegelicht dat u met het wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed beoogt het rijden onder invloed, en alle andere verkeersmisdrijven waarvoor een ontzegging van de rijbevoegdheid opgelegd kan worden, strenger en vooral ook effectiever te bestraffen.

Met het wetsvoorstel wordt geregeld: 1) Het dadelijk uitvoerbaar kunnen verklaren van de rijontzegging; 2) De mogelijkheid om ten aanzien van een veroordeelde die een ontzegging van de rijbevoegdheid schendt vervangende hechtenis toe te passen, en 3) De mogelijkheid voor de rechter om in aanvulling op een rijontzegging het rijbewijs ongeldig te verklaren. Het wetsvoorstel ligt sinds november vorig jaar ter advisering voor bij de Afdeling advisering van de Raad van State. Het advies wordt op korte termijn verwacht.

4.1 Politieke context

In debatten worden regelmatig vragen gesteld over de pakkans (inzet politie) en recent ook specifiek op de aanpak van rijden onder invloed, waar in deze brief

² <https://swov.nl/nl/fact/verkeershandhaving-helpt-het-verzwaren-van-straffen>

ook op in wordt gegaan. Vanuit de Kamer bestaat het beeld dat hier te weinig op gedaan wordt.

4.2 Financiële overwegingen

Voor de extra investeringen in elektronische verkeershandhaving is bij voorjaarsnota 2023 structureel gemiddeld 15 miljoen euro per jaar beschikbaar gesteld vanaf 2025. Het is niet de verwachting dat er op korte termijn nog meer extra middelen beschikbaar komen voor verkeershandhaving.

De opvolging van het rapport "Boetestelsels in balans" heeft zeer grote financiële gevolgen. Naar verwachting gaat het om een bedrag oplopend tot structureel 300 miljoen euro. Dit maakt de opvolging van dit advies complex omdat hiervoor dekking moet worden gevonden op de begroting van JenV.

4.3 Juridische overwegingen

Voor opvolging van de motie Bromet c.s. zou een wetswijziging nodig zijn. Niet alleen om de invorderingsgrenzen te verlagen maar artikel 164, lid 6 van de Wegenverkeerswet 1994, waarin wordt bepaald dat rijbewijzen niet langer dan 10 dagen mogen worden ingehouden als ernstige rekening gehouden moet worden met de mogelijkheid dat aan de houder in geval van veroordeling door de rechter dan wel uitvaardiging van een strafbeschikking geen onvoorwaardelijke ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen zal worden opgelegd. In de brief en paragrafen eerder in deze nota is toegelicht waarom deze aanpassingen onwenselijk worden geacht.

5. Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

De persoonsgegevens van de ambtenaren zijn niet openbaar ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Rechtshandhaving en
Criminaliteitsbeheersing

Datum
18 januari 2024

Ons kenmerk
5149005