

Vergaderjaar 2019–2020

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 823

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 25 mei 2020

Tijdens het AO Handhaving in het verkeer op 5 maart jl. heb ik een aantal toezeggingen gedaan (Kamerstuk 29 398, nr. 821). In deze brief ga ik, mede namens de Minister voor Rechtsbescherming, in op deze toezeggingen en informeer ik u over de laatste stand van zaken. Onder andere vanwege de huidige corona crisis hebben sommige trajecten helaas vertraging opgelopen. Ik zal u op een later moment nader informeren over de toezeggingen waaraan ik nog niet volledig uitvoering heb kunnen geven. De verkeershandhaving blijft ook in deze tijd mijn aandacht houden en ik hoop u hier dan ook spoedig over te kunnen informeren.

Inkomensafhankelijke boetes

Tijdens het AO vroeg het lid Van den Brenk naar de mogelijkheden om inkomensafhankelijke boetes in te voeren en de boetestelsels van Noorwegen en Finland daarbij te betrekken. Een boetesysteem waarbij inkomen of vermogen een rol in de hoogte van de boete speelt, bestaat in verschillende Europese landen, waaronder Noorwegen, Finland, Duitsland en Zwitserland. De basis van het stelsel is in al die landen nagenoeg hetzelfde: de ernst van het feit wordt uitgedrukt in het aantal «dagen» straf die voor het begaan van dit feit opgelegd kunnen worden. Dit is voor iedereen die hetzelfde feit begaat gelijk. Hieraan wordt op basis van draagkracht een geldbedrag gekoppeld (de «dageenheid»). De dageenheid is dus voor iedereen verschillend en afhankelijk van het inkomen en het eventuele vermogen van degene die de overtreding of het delict heeft begaan. Dit systeem is gebaseerd op de argumentatie dat een boete een vergelijkbare impact moet hebben op ieder die hem krijgt. Finland kan worden gezien als het land waar dit principe het meest ver is doorgevoerd, aangezien daar geen maximum bestaat voor het geldbedrag van de «dageenheid». Het komt in exceptionele gevallen dan ook voor dat de boete in Finland zeer hoog is. Andere landen kennen een minimum- en maximumbedrag als dagboete. Door dit maximumbedrag is de boete in landen die dagboetes kennen vaak niet hoger dan de Nederlandse boete voor hetzelfde feit, omdat het maximumbedrag in het betreffende land gelijk of lager is.

Er zijn belangrijke juridische en praktische bezwaren tegen het in Nederland invoeren van inkomensafhankelijke boetes of een dagboetestelsel voor verkeersfeiten. Een belangrijk juridisch bezwaar is dat de grote meerderheid van de verkeersboetes in Nederland opgelegd wordt op basis van de Wet administratieve handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Dit stelsel, dat gebaseerd is op kentekenaansprakelijkheid, verhoudt zich niet met dagboetes. Bij dagboetes is het immers, anders dan bij de kentekenaansprakelijkheid, van belang om vast te stellen wie de overtreding heeft begaan, omdat dit gevolgen heeft voor de hoogte van het boetebedrag. Als we de kentekenaansprakelijkheid en het systeem van de Wahv loslaten, zou dit in grote mate de efficiëntie en strafzekerheid in de afdoening van verkeersovertredingen aantasten. Dit zou immers betekenen dat alle verkeersovertredingen afgedaan moeten worden in het strafrecht en dat in alle gevallen moet worden aangetoond wie de bestuurder was. Indien dit niet lukt kan er geen sanctie worden opgelegd. Dit gaat ten koste van de effectiviteit en zou een enorme extra belasting van de strafrechtketen betekenen. Een ander juridisch bezwaar ligt op het gebied van privacy. Voor een zorgvuldige vaststelling van het geëigende boetebedrag zou de strafrechtssketen toegang moeten krijgen tot de belastinggegevens. De inbreuk die dat op de privacy maakt, weegt zwaar ten opzichte van het voordeel dat hiermee in de bestraffing van verkeersovertredingen wordt behaald. Ook praktisch zijn er grote bezwaren. Zo zouden de systemen bij het CJIB, OM en eventueel de rechtspraak ingrijpend gewijzigd moeten worden om deze wijziging in het boetestelsel uit te kunnen voeren. Een ander praktisch bezwaar is de mogelijke fraudegevoeligheid van het systeem. Alleen door middel van een staandehouding zal makkelijk te bepalen zijn wie precies de verkeersovertreding begaan heeft. In andere gevallen, bijvoorbeeld bij handhaving met digitale handhavingsmiddelen, zou het heel lonend voor de overtreder kunnen zijn om iemand anders als de daadwerkelijke overtreder aan te wijzen. Veruit het grootste deel van de overtredingen wordt met behulp van digitale handhavingsmiddelen geconstateerd. Daar komt bij dat indien een verkeersfeit in het strafrecht wordt afgedaan, nu al rekening kan worden gehouden met de omstandigheden van het geval, waaronder de vermogenspositie van betrokkene. Dit alles maakt dat ik geen aanleiding heb om tot invoering van inkomensafhankelijke geldboetes over te gaan.

CFT advies boetestelsel

Zoals met uw Kamer besproken tijdens het AO heb ik de Commissie Feiten en Tarieven (CFT) van het OM gevraagd een advies uit te brengen over de mogelijkheden om binnen het huidige boetestelsel boetes te verhogen en/of te verlagen. Hierover heb ik uw Kamer bij brief van 13 december 2019 geïnformeerd. Betreffend advies heeft de CFT op 31 maart jongstleden aan JenV uitgebracht. Zoals de CFT zelf ook aangeeft, wordt in het advies niet ingegaan op de uitvoeringsconsequenties van het advies. Voor definitieve besluitvorming over het al dan niet overnemen van (onderdelen van) het advies is het daarom noodzakelijk eerst een uitvoeringstoets en bredere beleidsappreciatie uit te voeren. De CFT spreekt zelf de verwachting uit dat de wijzigingen die in dit advies geadviseerd worden, een grote (financiële) impact zullen hebben op het openbaar ministerie én op de rechtspraak. Ook zal er mogelijk sprake zijn van een substantieel effect op de ontvangsten uit boetes. Ik heb daarom de opdracht gegeven om een uitvoeringstoets uit te voeren. Naar verwachting zal deze uitvoeringstoets eind van dit najaar gereed zijn. Zonder een beeld van de consequenties van de voorstellen van de CFT is er geen goede discussie te voeren over de wenselijkheid van uitvoering van (onderdelen van) het advies. Ik zal u daarom na oplevering van de

uitvoeringstoets verder informeren over de uitvoeringstoets, het advies van de CFT en de opvolging die ik geef aan dit advies.

Administratiekosten

Tijdens het AO is ook gesproken over de hoogte van de administratiekosten voor boetes. Gevraagd is of deze kunnen vervallen, zeker voor lagere boetes voor bijvoorbeeld kleine snelheidsovertredingen. Uitgangspunt bij de heffing op boetes is dat de overtreder opdraait voor de kosten. Daarom worden de totaal geraamde directe en indirecte kosten van de inning hiervan doorberekend aan de overtreder. Er is voor gekozen voor alle boetes een gelijk bedrag te berekenen, omdat bij de aanvang van de inning van een boete – of deze nu hoog of laag is – niet kan worden gezegd of hiervoor veel of weinig kosten zullen worden gemaakt. Ik zie dan ook geen aanleiding om te differentiëren in de hoogte van de administratiekosten op basis van de boetebedragen of om de administratiekosten voor alle boetes of voor alleen lage boetes af te schaffen.

Inning boetes buitenlandse kentekenhouders

Tijdens het AO op 5 maart jl. heb ik uw Kamer ook toegezegd om, teneinde het inningspercentage van boetes voor buitenlandse kentekenhouders te verhogen, de inning van deze boetes onder de aandacht te brengen van mijn Franse en Britse ambtsgenoten. Nu de vergaande maatregelen als gevolg van de coronacrisis in beide landen weer worden versoepeld, acht ik het opportuun om dit onderwerp bij mijn ambtsgenoten middels een brief onder de aandacht te brengen. Deze brieven zullen dan ook binnenkort verstuurd worden.

Boa pilot verkeershandhaving

Tijdens de begrotingsbehandeling van JenV heeft de Tweede 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 middels een pilot geëxperimenteerd kan worden met het uitbreiden van taken van boa's op het vlak van de verkeershandhaving (Kamerstuk 35 300 VI, nr. 53). Over de inrichting van een pilot vinden momenteel gesprekken plaats tussen de gemeente Utrecht, OM, politie, de VNG en JenV. Bezien wordt onder andere op welke extra feiten de BOA's in de pilot kunnen gaan handhaven. De gemeente Utrecht werkt hiervoor momenteel aan de benodigde probleemanalyses en aan een plan van aanpak voor de pilot. Dit heeft echter door de coronacrisis vertraging opgelopen. Verwacht wordt dat de pilot dit najaar van start kan gaan.

Verbod op flitspaalsignalering

Tijdens het AO op 5 maart jl. heeft de Kamer mij verzocht om de Duitse ervaringen met het verbod op flitspaalsignalering te verkennen. In Duitsland bestaat zowel een verbod op het waarschuwen van andere automobilisten voor (flits)controle als op technische radar waarschuwingssystemen. Sinds medio februari 2020 valt ook het gebruik van bepaalde apps op de telefoon en tablet onder dit verbod. Deze verboden apps volgen de locatie van het voertuig en geven kort van te voren een waarschuwing over de locatie van de controle. Het waarschuwen voor handhavingsmiddelen is niet verboden indien de apps of systemen niet de locatie van het voertuig volgen, maar slechts de vaste handhavingsmiddelen op een kaart weergeven. Ook radiostations mogen de locatie van handhavingsmiddelen melden, omdat dit algemene meldingen zijn en deze niet op basis van de locatie van het voertuig worden gegeven. Ook in Nederland is de locatie van digitale handhavingsmiddelen openbare

informatie. Het achterhouden van deze informatie acht ik niet in het belang van de verkeersveiligheid. Zo worden de flitspalen geplaatst op locaties die hiervoor vanwege de verkeersveiligheid in aanmerking komen. Als bestuurders door een eerdere overtreding of met behulp van apparatuur op de hoogte zijn van de locatie van deze flitspalen en daardoor hun rijgedrag aanpassen, draagt dit ook bij aan de verkeersveiligheid op deze locaties. Een verbod op flitspaalsignalering is daarom in mijn ogen ook niet nodig.

Alcoholmeter

In 2017 en 2018 is een pilot met de Alcoholmeter uitgevoerd in de eenheden Oost-Nederland en Rotterdam. Tijdens het AO heb ik toegezegd u te informeren over de evaluatie van de alcoholmeter. Op 18 mei heb ik de beleidsreactie van het tweede pilotjaar naar uw Kamer gestuurd. Strekking van de beleidsreactie is dat uit de evaluatie naar voren komt dat de alcoholmeter positieve effecten sorteert op zowel het problematische drinkgedrag als op de delictpleging. Daarom heb ik besloten tot landelijke invoering van de Alcoholmeter over te gaan in de gevallen waarin het alcoholverbod als bijzondere voorwaarde wordt opgelegd. Dit is bijvoorbeeld het geval bij geweldsdelicten of andere misdrijven die onder invloed van alcohol worden gepleegd, zoals rijden onder invloed. In de discussies die ik met uw Kamer heb gehad over de invoering van een alcoholslot in het strafrecht, heb ik toegezegd te bezien of de Alcoholmeter ook mogelijkheden biedt voor de aanpak van rijden onder invloed van alcohol. Het verheugt mij te melden dat dit het geval is en dat met de landelijke invoering van de Alcoholmeter wordt voorzien in een extra mogelijkheid om het rijden onder invloed van alcohol aan te pakken. In de pilot is de Alcoholmeter hiervoor ook een aantal keren ingezet. In totaal hebben 17 personen de Alcoholmeter gedragen na rijden onder invloed van alcohol, vooral in het kader van een alcoholverbod, maar ook in het kader van een verplichte of vrijwillige alcoholcontrole.

Het alcoholverbod en het toezicht daarop met de Alcoholmeter kunnen ertoe bijdragen dat betrokkene meer inzicht krijgt in zijn alcoholgebruik en dat hij op een effectieve wijze leert zijn alcoholmisbruik terug te dringen. Door de continue meting wordt het alcoholgebruik constant gemonitord. Dit bevordert de naleving van het alcoholverbod. Ik verwacht dat het alcoholverbod in combinatie met de Alcoholmeter met name voor zware alcoholovertreders en/of recidivisten een effectief instrument is. Het alcoholverbod en de Alcoholmeter kunnen hen helpen problematisch middelengebruik in den brede het hoofd te bieden. Het alcoholverbod in combinatie met de Alcoholmeter vermindert de alcoholafhankelijkheid en daarmee de kans dat deze personen met te veel drank op achter het stuur gaan zitten.

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