

Vergaderjaar 2019–2020

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 821**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 30 april 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 5 maart 2020 overleg gevoerd met de heer Grapperhaus, Minister van Justitie en Veiligheid, over:

- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 13 december 2019 inzake reactie op de Appendix 2018 van het Zwartboek van de Vereniging van Verkeersslachtoffers (VVS) (Kamerstuk 29 398, nr. 775);**
- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 27 januari 2020 inzake reactie op verzoek commissie over informatie over wetsvoorstellen met betrekking tot verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 792).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,  
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid,  
Van Meenen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,  
Israel

**Voorzitter: Agnes Mulder**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Brenk, Remco Dijkstra, Moorlag, Agnes Mulder, Postma, Schonis en Stoffer,

en de heer Grapperhaus, Minister van Justitie en Veiligheid.

Aanvang 10.03 uur.

**De voorzitter:**

Goedemorgen. Hierbij open ik de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben vandaag een algemeen overleg over handhaving in het verkeer. We hebben een aantal woordvoerders. Zij krijgen allemaal vier minuten voor hun inbreng en vier vragen aan elkaar. Als eerste geef ik het woord aan de heer Van Aalst. En natuurlijk een heel hartelijk welkom aan de Minister en zijn medewerkers.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Dank u wel, voorzitter. U kent de PVV als een partij die de wet durft te handhaven. Dat is in het verkeer niet anders. Helaas staan we daarin veel te vaak alleen, want anders hadden de scooterbontkraagjes en de verkeershufters ondertussen wel een toontje lager gezongen. Maar los daarvan zijn er nog andere zaken die de PVV hier vandaag graag wil benoemen. Gezien de beperkte agenda hebben we alle ruimte om deze Minister eens even goed door te zagen. Zo vaak hebben die kans namelijk niet.

Voorzitter. Gisteren kwam het nieuws naar buiten dat het Rijkswaterstaat niet gaat lukken om alle 4.000 nieuwe verkeersborden met daarop die verschrikkelijke 100 km/u in één nacht te onthullen. Sommige gaan dus eerder onthuld worden. Blijkbaar wil de VVD graag twee feestjes hiervoor. Dat betekent dat je dus ook al voor 16 maart op de bon geslingerd kunt worden. Lekker dan. Kan de Minister hier vandaag toezeggen dat hier geen sprake van gaat zijn, aangezien hier volgende week al sprake van zou kunnen zijn?

Voorzitter. Kan de Minister verder per direct toezeggen te stoppen met die schaamteloze diefstal van het geld van onze hardwerkende Nederlanders door middel van een eindeloze uitbreiding van het aantal trajectcontroles? Deze schaamteloze zakkenvullerij heeft de A2 nu al in haar greep en breidt zich straks als een olievlek uit over onze N-wegen. Nederland is straks één grote trajectcontrole. De automobilist wordt door dit linkse kabinet als een melkkoe gebruikt. Het doel is allang niet meer het handhaven van de maximumsnelheid, maar gewoon het vullen van de schatkist, om vervolgens dat geld aan iedereen uit te kunnen delen behalve aan de Nederlanders zelf. Het belang van de verkeersveiligheid staat ook voor de PVV als een paal boven water, maar trajectcontroles hebben niets te maken met verkeersveiligheid. Dit zijn ordinaire bonnenprinters. Nu word je bij ieder beetje gas geven direct gepakt met een bon. Als de Minister dit dan toch wil aanpakken, kan hij wat ons betreft beter inzetten op echte handhaving en gewoon oom agent mensen laten aanspreken op asociaal gedrag in het verkeer in plaats van ze al die boetes te laten uitdelen. Dat werkt een stuk meer ontmoedigend, lijkt ons. Is de Minister daartoe bereid?

Voorzitter. Als we het dan toch hebben over het innen van boetes: als wij als Nederlanders over de Route du Soleil naar onze vakantiebestemming rijden en de maximumsnelheid ons vanwege het uitzicht op al die mooie Franse vrouwen even ontschiet, hebben we direct een dikke prent te pakken. Die wordt keurig naar ons huis toegestuurd en moet dan helaas direct betaald worden. Het is daarom niet meer dan normaal dat als een fransoos bij ons een keer op de bon wordt geslingerd, hij dan ook gewoon

zijn boete betaalt. Dat gebeurt nu nog veel te weinig. In 2018 was het inningspercentage voor Frankrijk een erbarmelijke 56,8%. Dat terwijl er in dat jaar ook een motie van de PVV is aangenomen die de Minister opriep alles in het werk te stellen om te zorgen dat dat inningspercentage zou gaan stijgen. En dan mogen buitenlandse toeristen hier ook nog eens naar hartenlust parkeren, want parkeerboetes worden überhaupt niet geïnd vanuit het buitenland. Maar ondertussen worden wel de parkeertarieven omhooggegooid omdat de Nederlandse automobilist de elektrische hobbyauto's van D66 moet gaan betalen. Onze aangenomen motie lijkt dus weinig te hebben geholpen. Wat heeft de Minister daarop te zeggen? Wanneer gaat hij hier wel verandering in brengen? En hoe gaat hij dat doen? Want waarom hebben we zo'n vreselijk EU-logo op onze kentekens als we niet eens deze boetes kunnen innen? We laten al die Nederlanders maar hun boetes betalen aan het buitenland, en al die Fransozen, Polen en Roemenen hier potverteren. En deze Minister doet helemaal niets. Dank u wel.

**De voorzitter:**

U heeft hierover een interruptie van de heer Schonis van D66.

**De heer Schonis (D66):**

Ik heb de PVV nog nooit zo'n hartverwarmend pleidooi voor meer Europese samenwerking horen houden in deze zaal. Ik heb dus toch wel even de vraag aan de heer Van Aalst of hij niet vindt dat we op het gebied van politie en justitie ook meer zouden moeten samenwerken binnen Europa.

**De heer Van Aalst (PVV):**

De heer Schonis heeft niet helemaal goed naar mij geluisterd. Ik heb in mijn betoog namelijk net aangegeven dat ik juist constateer dat wij als Nederlanders weer het braafste jongetje van de klas zijn en al ons geld lekker overmaken naar die Fransozen, maar dat onze justitie vervolgens helemaal niets ophaalt in Frankrijk. Dat stoort me mateloos. Wij hebben een motie ingediend om ervoor te zorgen dat het inningspercentage omhooggaat. Dan is het absurd om te zien dat het alleen maar omlaaggaat. Er wordt steeds minder geld opgehaald van buitenlanders die hier verkeersovertredingen begaan, en wij Nederlanders zijn weer lekker ons geld aan het overmaken naar die andere Europese landen. Dat is nou precies ons punt. We willen niet méér Europese samenwerking en niet nog meer geld naar andere landen in Europa overmaken, maar eindelijk eens een keer wat terughalen naar Nederland. Misschien dat het nu wat duidelijker is geworden voor u.

**De voorzitter:**

Daarmee gaat de heer Van Aalst verder met zijn betoog, na een heerlijke slok koffie.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Nou, voorzitter, ik kan eigenlijk stellen dat ik afgesloten had met «deze Minister doet helemaal niets». Maar fijn dat ik dat kan herhalen.

**De voorzitter:**

Dan gaan we verder met mevrouw Postma van het CDA.

**Mevrouw Postma (CDA):**

Dank, voorzitter. Wat het CDA betreft moet iedereen zich ervan bewust zijn dat je niet alleen bent op de weg en dat je rekening moet houden met elkaar. Maar het lijkt alsof mensen zich steeds asociaal zijn gaan gedragen in het verkeer. En asociaal gedrag in het verkeer vergroot de kans op ernstige ongelukken. Het is belangrijk om de norm van goed

verkeersgedrag te benadrukken door goed te handhaven. In 2019 zien we gelukkig weer een stijging in de handhaving in het verkeer. Daar is het CDA blij mee. Wat het CDA betreft zetten we die stijgende handhavingsslijn door. Daartoe leveren we in dit debat graag nog wat suggesties.

Voorzitter. Het CDA maakt zich al langer hard voor het aanpakken van het negeren van een rood kruis. Dat is namelijk zeer asociaal en heeft grote gevolgen voor de verkeersveiligheid. We zien dat er meer gehandhaafd wordt, en dat is goed. Maar dit asociale gedrag moet echt naar nul worden gebracht. Om de handhaving te verbeteren hebben wij voorgesteld om de camera's van Rijkswaterstaat die al op de weg zitten in te gaan zetten. Wij hadden aan de Minister van IenW gevraagd om hier met de Minister van JenV over in gesprek te gaan. In een Kamerbrief die wij kregen stond helaas alleen een herhaalde opsomming waaruit moest blijken dat het op dit moment technisch en juridisch niet mogelijk is. Maar dat was al bekend. De vraag is of het kabinet bereid is dit aan te passen, zodat het in de toekomst wel technisch en juridisch mogelijk wordt. Als de camera's van RWS niet gebruikt kunnen worden omdat ze niet voldoende uit kunnen lezen: er hangen ook camera's die gebruikt worden voor de ANPR. Die kunnen wel heel goed nummerborden weergeven. Is deze Minister bereid om het een positieve grondhouding te bezien welke technische en juridische aanpassingen eventueel mogelijk zouden zijn en de Kamer hierover te informeren?

Dan gaan we verder naar slimme camera's. De politie maakt sinds kort gebruik van slimme camera's om appende en bellende automobilisten te kunnen bekeuren. Het CDA is ervan overtuigd dat slimme camera's de potentie hebben om op termijn op grote schaal gebruikt te worden om afleiding in het verkeer tegen te gaan. Is de Minister dit met ons eens? Klopt het dat de slimme camera's in eerste instantie alleen worden gebruikt door politiemedewerkers van de Landelijke Eenheid Midden-Nederland? Wanneer kunnen we dit in heel Nederland terugzien? Wanneer kan het in heel Nederland worden ingezet?

Vervolgens zien we een toename van bestuurders bij de cursus verantwoord rijgedrag oftewel de huftercursus. In februari meldde EenVandaag dat opnieuw meer bestuurders naar het CBR zijn gestuurd voor een cursus verantwoord rijgedrag, zogenoemde EMG-cursus. In drie jaar tijd is het aantal deelnemers met bijna 300 gestegen. Maar deze cursus werkt niet. Bijna de helft van de EMG-deelnemers recidiveert binnen twee jaar met een nieuw EMG-gerelateerd delict. Dat is precies hetzelfde als bij de controlegroep. Hoe kijkt de Minister hiernaar? Wat de Minister de cursus gaan aanpassen, zodat deze gaat werken? En is de Minister het met het CDA eens dat er ook gekeken moet worden naar extra technische mogelijkheden, zoals snelheidsbegrenzers?

**De voorzitter:**

Ik vraag u om even te stoppen. We horen nu de bel voor de plenaire zaal. Die duurt een minuut. Daarna heeft u een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Mijn vraag aan het CDA gaat eigenlijk over het eerste gedeelte van het betoog. Ik hoor eigenlijk vooral «camera, camera, camera» voorbijkomen. Mijn vraag is dus: gaat het CDA, nu we die vreselijke maatregel van 130 naar 100 krijgen, dan inderdaad alleen maar oom agent in een bestelbusje zetten met een foto toestel en hem alleen maar te laten flitsen, flitsen, flitsen om dat te gaan handhaven? Is dat de bedoeling?

**Mevrouw Postma (CDA):**

Het gaat ons met name om verkeersgedrag, huftergedrag, waarvan we weten dat er een grote relatie is met ongevallen. Ik noem het negeren van

een rood kruis. Daarbij zie je echt dat mensen die voor ons aan de weg aan het werk zijn of automobilisten met pech op de hulpstrook aan het helpen zijn, en vervelende situaties terechtkomen en soms worden aangereden. Wij vinden dat er absoluut goede controle moet kunnen zijn op asociale gedragingen zoals deze, en dat er ook camera's moeten worden ingezet, zodat we daar eigenlijk naar een complete handhaving gaan.

**De voorzitter:**

Een vervolgvraag.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Over dat laatste deel zijn we het helemaal eens. Dat soort asociale verkeershufters moeten we aanpakken. Nu hebben we vorige week de experts gezien. Die zijn heel duidelijk: van 130 naar 100 gaan maakt het onveiliger. Dus nu wordt het wel interessant, want ik hoor het CDA zeggen dat we alles moeten doen wat zorgt voor veiligheid, maar we hebben geconstateerd dat het alleen maar onveiliger wordt als we van 130 naar 100 gaan. Begrijp ik nu dat het CDA begint terug te krabbelen en dat we misschien toch nog iets moois kunnen verwachten voor 16 maart?

**Mevrouw Postma (CDA):**

Nee, dat begrijpt de PVV verkeerd. Ik zie hier overtredingen die zo zwaar zijn – echt huftergedrag – dat ze hele zware ongevallen kunnen veroorzaken. Er is discussie over de vraag of het nou juist veiliger of onveiliger wordt door van 130 naar 100 te gaan. Ik wil eerst eens kijken wat er uit die discussie komt, want de ene specialist zegt dat het onveiliger wordt omdat mensen andere dingen gaan doen, maar de andere specialist zegt dat het juist veiliger wordt omdat iedereen veel meer dezelfde snelheid rijdt.

**De voorzitter:**

Daarmee vervolgt mevrouw Postma haar betoog. Daarvoor heeft ze nog een minuut.

**Mevrouw Postma (CDA):**

De alcoholband. Zware drinkers zijn een groot probleem in het verkeer. Het CDA ziet graag dat er goed naar deze doelgroep gekeken wordt. Nu het alcoholslot niet meer opgelegd wordt, is het nodig dat we ook gaan kijken naar de alcoholband. Het CDA is erg benieuwd hoe het gaat met de proeven die met de alcoholband gedaan zijn. We zouden daar in dit kwartaal over geïnformeerd worden. We zijn heel benieuwd wanneer we die informatie kunnen verwachten.

Er is een boete bij recidive. In het regeerakkoord staat dat notoire verkeersovertreders harder worden aangepakt. De Minister van JenV geeft aan dat na uitgebreid onderzoek wordt afgezien van een progressief boetestelstel. In plaats daarvan kijkt de Minister naar alternatieven voor het aanpassen van het boetesysteem, waarbij recht wordt gedaan aan het uitgangspunt in het regeerakkoord. Aan welke alternatieven zit de Minister te denken? Als het OM in het voorjaar van 2020 een advies zal uitbrengen, is er dan nog voldoende tijd om in deze regeerperiode tot een aanpassing te komen?

Ik heb nog een aantal punten, maar ik zal er tot slot eentje kort noemen. In Utrecht is een proef gestart waarbij ook boa's kunnen gaan handhaven op verkeersovertredingen. Begrijpen wij het goed dat het hier alleen gaat om verkeersovertredingen richting fietsers waarop gehandhaafd kan worden, of kan dit ook richting brom- en snorfietzers? Het CDA ziet graag dat deze pilot uitgebreid wordt naar andere gemeenten, bijvoorbeeld steden of gemeenten in landelijk gebied, om te kijken wat het effect is. Ik begreep dat de gemeente Breda geïnteresseerd is om mee te doen aan de pilot. Voorzitter. Dat was het.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Iedere rechtenstudent wordt het al geleerd: wanneer je als wetgever in de samenleving een nieuwe norm stelt om nieuw gedrag te bewerkstelligen, kun je er niet zomaar van uitgaan dat die norm vrijwillig zal worden nageleefd. Je zal iedere norm moeten willen handhaven. Hoe groter de verandering in die norm, hoe groter de inspanning om die handhaving voor elkaar te krijgen.

Voorzitter. De heer Van Aalst refereerde er net al aan: nog twee weken en dan gaat hij zo'n grote normverandering meemaken. De maximumsnelheid op de snelweg gaat dan overdag omlaag van 130 km/u naar 100 km/u. Dat is een maatregel die voor een heleboel goede dingen gaat zorgen. We brengen onze stikstof- en CO<sub>2</sub>-uitstoot terug, we verminderen de uitstoot van fijnstof, het verkeerslawaai neemt af, de doorstroming op snelwegen verbetert, en daarmee de verkeersveiligheid, en – dat moet de gemiddelde Nederlander, maar toch ook zeker de heer Van Aalst erg aanspreken – per automobilist bespaar je per jaar gemiddeld € 100 aan brandstofkosten. Uit de media verneem ik echter dat de politie niet voornemens is om extra controles uit te gaan voeren. In een interview gaf de korpschef van het politiekorps West-Brabant-Zeeland zelfs aan, tegen het advies van een verkeersdeskundige in, dat hij niet van plan was om extra inzet te plegen. Ik ga ervan uit dat de Minister een plan de campagne heeft klaarliggen om in ieder geval de komende weken beter te controleren op de naleving van de nieuwe norm.

In het verlengde van de operatie om de maximumsnelheid te verlagen van 130 km/u naar 100 km/u heeft D66 samen met de ChristenUnie al een paar keer gevraagd om betere bebording voor het aangeven van laadpalen voor elektrische auto's. Wanneer kunnen we die nieuwe bordjes verwachten? Dat is natuurlijk geen vraag aan de Minister van JenV, maar aan zijn collega van IenW; misschien kan hij hem gelijk doorgeven.

Dan nog twee kleinere onderwerpen. Het is een vrij overzichtelijk AO dit keer. Als eerste de e-step. Elektrische steps zijn van die hoverboards. Die zie je steeds vaker op de weg, maar dat is eigenlijk nog niet toegestaan. Die worden dan ook in beslag genomen door de politie. Vervolgens worden ze weleens geveild door de dienst Domeinen. Afgelopen week konden we op de NOS lezen dat de dienst Domeinen die stepjes veilt, maar de kopers niet informeert dat je daar niet de Nederlandse weg mee op mag. Hebben wij hier een nieuw verdienmodel van de politie te pakken of gaat de Minister hier toch nog eens eventjes naar kijken? Want het is toch een bijzondere gang van zaken.

Tot slot, voorzitter. De aanscherping van de Wegenverkeerswet op 1 juli 2017 heeft ertoe geleid dat mensen die vanwege hun ziektebeeld amfetamine, morfine of medicinale cannabis gebruiken, niet meer de weg op mogen. De stichting Ieder(in) wees erop dat dat helemaal niet nodig hoeft te zijn. Apothekers adviseren patiënten om bij start van het gebruik de eerste twee weken geen auto te rijden en om, als er geen bijwerkingen zijn, langzaam auto te gaan rijden op een veilige manier. Wat D66 betreft hoeven gebruikers van medicijnen niet onnodig langs de weg komen te staan. Wanneer zij op een verantwoorde wijze met hun medicijnen omgaan, kunnen zij gewoon aan het verkeer deelnemen. De Minister heeft al eerder aangegeven dat het kabinet op zoek is naar een oplossing. Wij zijn benieuwd hoe het daarmee staat.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

U ook bedankt. Dan is het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Goedemorgen. Ik zet even de stopwatch op mijn telefoon aan. Goedemorgen. Jaarlijks zijn er 20.000 gewonden en 700 doden in het verkeer, ieder jaar weer. Ieder ongeluk en ieder slachtoffer is er een te veel. De trend is verkeerd. Ik maak me vooral zorgen over de afleiding in het verkeer. Ik vind dat we het gebruik van de smartphone in het verkeer moeten aanpakken en in de ban moeten doen. De snelweg is de veiligste weg, maar toch vraag ik de Minister of de snelheidsverlaging naar 100 km/u ervoor zou kunnen zorgen dat mensen misschien andere dingen gaan doen, zoals op hun smartphone kijken. Ook verwacht ik dat de snelheidsverlaging de N-wegen, die een stuk onveiliger zijn, weer aantrekkelijker maakt. De N-wegen, de provinciale wegen, zijn samen met de gemeentelijke wegen goed voor 82% van alle slachtoffers. Kwetsbare groepen zijn vooral ouderen en kinderen. Bij ouderen kun je denken aan scootmobielen, maar ook aan snelle e-bikes. Meer dan de helft van de slachtoffers in het verkeer is 60 jaar of ouder; meer dan de helft. Welke specifieke aandacht kan de Minister daaraan geven?

Afgelopen dinsdag namen wij in de Kamer moties aan om meer aandacht te hebben voor drugs in het verkeer, omdat de gegevens die we hebben over gebruikersdoelgroepen en het inzicht daarin achterhaald blijken te zijn. Ik vind wel dat de regels voor privacy die we hebben, zeker met de AVG, niet hinderlijk mogen zijn voor gedegen onderzoek naar verkeersveiligheid, en dat blijkt nu wel het geval te zijn. Waar houdt volgens de Minister de privacy op en staat de verkeersveiligheid voorop? Ik vind het ook belangrijk dat we drugs in het verkeer echt een halt toeroepen. Het is onacceptabel, het is meer dan drankgebruik en je brengt niet alleen jezelf, maar vooral ook anderen in gevaar. Daarom ben ik wel blij dat de Minister de strafmaat voor drugs in het verkeer heeft verhoogd en dat we recent het wetsvoorstel over roekeloos rijden hebben aangenomen. Maar nu is het ook zaak dat er gericht wordt gehandhaafd. Wat kan de Minister daarover zeggen, specifiek in het geval van drugs?

Voorzitter. Er zijn nog steeds dagelijks verkeersshuffters op de weg. Die zijn vooral een gevaar voor anderen. Wij willen als VVD die verkeersshuffters strenger aangepakt zien, maar door het gebrek aan handhaving is dat gewoon lastig. De pakkans van notoire verkeersovertreders moet dus omhoog. Hoe kan de Minister die pakkans vergroten? Is er bijvoorbeeld een mogelijkheid om de gevaarlijkste bestuurders een levenslange rijontzegging op te leggen wanneer ze meerdere keren in de fout zijn gegaan?

In het regeerakkoord hebben we met elkaar afgesproken dat de boetes voor kleine overtredingen omlaag zouden gaan. Wat is de stand van zaken daaromtrent? Ik heb er wat over gelezen. Vorige week las ik iets – RTL heeft dat helemaal in kaart gebracht – over de verkeersovertredingen qua snelheid. Overtredingen van 1 km/u tot 5 km/u vormen 38% van het aantal boetes. Overtredingen tot en met 10 km/u vormen bijna 80% van het totaal aantal boetes. Dat zijn dus heel veel boetes voor vrij kleine bedragen. We hadden afgesproken dat die lage boetes omlaag zouden gaan en de hoge boetes omhoog. Dat was de bedoeling. Hoe staat het daarmee? Is het moeilijk om dat voor elkaar te krijgen? Het boetesysteem dat we in Nederland hebben, moet geen verdienmodel voor de overheid zijn. Kunnen de administratiekosten, die € 9 per boete zijn, op den duur komen te vervallen? Wat is daarvoor nodig? Kan de Minister inzicht geven in de stand van zaken om die boetes substantieel omlaag te brengen? Wat hebben we nodig om dat voor elkaar te krijgen? Graag zien we als VVD dat er nog voor de zomer een wetsvoorstel of een voorstel richting de Kamer komt.

**De voorzitter:**

Meneer Dijkstra, u heeft een interruptie van mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Een mooi betoog van de VVD over het boetestelsel en het aanpakken van hufters. Wij zullen zo meteen een vraag stellen over de mogelijkheid om boetes inkomensafhankelijk te maken. U kunt zich voorstellen dat het sommige mensen helemaal niets boeit omdat ze geld zat hebben, en dat ze het prima vinden. Zij zeggen: ik parkeer gewoon waar ik wil, want ik kan het wel lijden. Is een inkomensafhankelijke boete ook een begaanbaar pad voor de VVD?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, want huftergedrag heeft niets te maken met je inkomen, maar met je gedrag op de weg. Wij zijn daar dus niet voor.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik denk dat een boete toch corrigerend zou moeten zijn. In andere landen geldt het wel. Daar heeft een miljonair een keertje twee ton moeten aftikken omdat hij asociaal gedrag vertoonde. Dan raakt het mensen echt in de portemonnee; misschien denken ze dan wel twee keer na. Zou dat niet toch wat afschrikwekkender zijn?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Draai het eens om: komt iemand met een uitkering die ook een verkeershufter is en zich nergens aan houdt, dan weg met een boete van € 100? Dat vind ik niet acceptabel. Iemand die een hufter is, moet een levenslange rijntzegging kunnen krijgen als hij ernstige misstanden begaat. Dat heeft niets met het inkomen te maken.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt de heer Dijkstra zijn betoog. Hij heeft nog een kleine minuut.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dan de trajectcontroles. Ik heb drie sets vragen over de A2 gesteld. Ik begrijp uit de beantwoording dat drie trajecten met twee tussenstukjes eigenlijk één traject zijn geworden, maar de onderbouwing deugt gewoon niet. Er zijn geen cijfers te geven die laten zien dat er extra ongevallen zijn gebeurd op die tussenstukjes. U kunt dus wel zeggen dat mensen even gas geven op dat tussenstuk of een afrit nemen en even hun vrijheid uitleven door een paar kilometer te hard te rijden, maar er zijn geen statistieken van ongelukken en ongevallen. Die onderbouwing deugt dus niet. Als je het zo zou doen, zou je eigenlijk heel Nederland vol moeten hangen met trajectcontroles, want iedereen remt voor een flitspaal of een trajectcontrole. Wanneer mensen iets harder rijden, wil dat niet zeggen dat er meer ongelukken gebeuren. Nederland vol hangen met trajectcontroles willen we beslist niet.

Ten slotte kom ik op de alcoholband.

De **voorzitter**:

Voordat u daarmee verdergaat, is er een vraag van de heer Moorlag van de PvdA.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De alcoholband ...

De **voorzitter**:

Nee, ik geef eerst het woord aan de heer Moorlag.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik heb een vraag over die trajectcontroles. We hebben de Minister-President horen zeggen dat de stikstofcrisis de ergste crisis is die hij in zijn loopbaan heeft meegemaakt. Er is toen een spoedwet tot stand gekomen.



Een hoeksteen daarvan is het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 100 km/u. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat het, om te voorkomen dat bouwvakkers op de bank komen te zitten en de woningbouw stagneert, cruciaal is dat die 100 km/u wordt gehandhaafd en dat er goede voorlichting aan het publiek komt om mensen ervan te overtuigen dat deze maatregel genomen is vanuit een innerlijke overtuiging van het kabinet en dat het kabinet van oordeel is dat die goed is voor de samenleving?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het was helaas de enige maatregel die we op korte termijn, dus snel, konden nemen. Het gaat om 0,07% van de stikstofuitstoot, dus dat is heel weinig, maar die maatregel is inderdaad alleen genomen om te zorgen dat de bouw en een aantal grote MIRT-projecten door kunnen gaan. Dat is de enige reden. Het is vooral een boekhoudkundig en juridisch verhaal om te zorgen dat het zo meteen bij de rechter standhoudt. Het was het enige wat we konden doen voor de banen in de bouw. Het was niet omdat we het leuk vinden om dat te doen.

De **voorzitter**:

De heer Moorlag voor een vervolgvraag, misschien ietsje korter.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Maar straks zullen besluiten niet afgerekend worden op wat er in de wet staat, maar op de hoeveelheid stikstofdepositie. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat het voor het beoogde effect van die wet nodig is dat er gehandhaafd wordt?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dan is het veel handiger als je gaat meten. Nu wordt alles berekend. Het is dus puur een rekentechnische oplossing, die op korte termijn nodig was. Mensen moeten zich gewoon aan de wet houden, dus als de nieuwe snelheid overdag zo meteen 100 km/u is, gaan we ervan uit dat iedereen zich daaraan houdt. Zo niet, dan staat er een sanctie op.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het is mooi dat die bullshitregel voorbijkomt, want het gaat echt helemaal nergens over om te denken dat deze maatregel iemand in de bouw gaat helpen. Weet je, het kabinet heeft de bouw en al die ondernemers zelf naar de kloten geholpen, dus ga nou niet een of ander dom excuus verzinnen om die rotmaatregel te verantwoorden. Maar mijn vraag – het kwam al even voorbij – aan de heer Dijkstra is: hoe wilt u dit dan gaan handhaven? Want het is natuurlijk gewoon een bullshitverhaal, alsof iemand vanaf volgende week lekker 100 km/u gaat rijden. Dat gaat natuurlijk helemaal niemand doen. Dat weet de heer Dijkstra ook heel goed. Het levert ook nul bijdrage. Dus wat is het nu: gaat u gewoon keihard handhaven, gaat u mee met het CDA en gaat u lekker die trajectcontroles uitbreiden, of was dit even voor de bühne en gaan we binnen no-time weer terug naar 130 km/u?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Terug naar 130 vind ik verstandig op het moment dat dat kan. Extra handhaving is niet nodig, want de snelwegen zijn de veiligste wegen in Nederland. Ik ga ervan uit dat iedereen zich aan de wet houdt. Als mensen dat niet doen, kunnen ze hier en daar een prent verwachten, maar extra trajectcontroles zie ik dus absoluut niet zitten.

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra.

De heer **Van Aalst** (PVV):

U bedoelt «de heer Van Aalst», maar dat geeft niet. Ik heb inderdaad nog een vraag aan de heer Dijkstra, mevrouw de voorzitter. Allemaal leuk en aardig dat iedereen zich aan de wet moet houden – dat is allemaal prima – maar de politie geeft aan dat ze hier geen capaciteit op gaat inzetten en de VVD wil geen trajectcontroles. Dan is dit dus gewoon symboolpolitiek. Dan kunt u net zo goed die borden niet gaan vervangen komende week. Dat scheelt ons weer 17 miljoen. Daar kunnen we hele andere dingen van doen. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat dit symboolpolitiek is en dat we gewoon lekker 130 kunnen blijven rijden? Want er wordt niet gehandhaafd door de politie en de VVD wil geen trajectcontroles, heb ik hem horen zeggen. Ik hoor dus graag hoe hij dit dan wil gaan invullen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het is helaas geen 17 miljoen, maar 19 miljoen; dat is dus nog duurder. We doen dit voor de banen in de bouw. Ik heb een buurjongen die in de bouw werkt. We hebben dit gedaan om te zorgen dat hij met kerst niet thuis kwam te zitten. De bouw is heel hard nodig vanwege de woningbouwbehoefte en de grote MIRT-projecten. Een rekenkundige exercitie heeft ertoe geleid dat we nu ruimte hebben voor de woningbouw voor een jaar, door deze vervelende snelheidsverlaging. Als we met elkaar 130 willen rijden, moeten we naar het oosten van het land en moeten we ervoor zorgen dat we na 19.00 uur rijden. Dan kunnen we dat gelukkig nog steeds doen.

De **voorzitter**:

En daarmee komen we aan de slotzin van de heer Dijkstra over de alcoholband; echt de slotzin.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja. De slotzin is ... De Minister schrijft er het een en ander over. We hebben het slot niet meer, maar ik wil weten hoe het ervoor staat met de band. Want er zijn nog steeds te veel mensen die met drank op rijden. Ik wil gewoon dat die niet de weg op gaan. Er moet dus echt een goed alternatief zijn voordat je iets afschaft.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er is nog een interruptie van de heer Stoffer voor u.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, eigenlijk precies op dit laatste zinnetje. Dat komt dus goed uit. Ik denk namelijk dat de VVD er met mij erg van geschrokken is dat het aantal verkeersdoden door drankrijders de afgelopen twee jaar meer dan verdubbeld is. Wat die stevige aanpak als norm betreft: ik denk dat de heer Dijkstra gewoon wat te weinig tijd had om dat nog even stevig neer te zetten. Net als wij heeft de VVD er ook eerder voor gepleit om dat alcoholslot opnieuw in te voeren. We zijn het nu kwijt, maar ik ben eigenlijk benieuwd hoe de VVD daar op dit moment in staat. Is zij nog steeds van mening dat het alcoholslot gewoon terug moet komen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik heb het net over drugs gehad, maar drank is net zo'n groot probleem. Dat is ook heftig. Ik vind dat mensen met drank of drugs op niet aan het verkeer moeten deelnemen. Het alcoholslot is iets wat we hadden. Dat was niet optimaal, want het was natuurlijk ook te misleiden. Het was ook kostbaar en het was juridisch ingewikkeld, want het ging om civiel recht en strafrecht, et cetera. Maar ja, als je met drank op rijdt, is het nou eenmaal de consequentie dat je op die manier gepakt wordt. Wat betreft deze alcoholmeter: de pilots laten positieve resultaten zien, maar voordat we iets loslaten wat we hadden en wat op zich wel werkte, moet ik wel

weten wat het andere is en of dat net zo goed werkt. Het verbaast mij dat we nu al ruim een jaar praten over de pilot, maar eigenlijk weinig resultaten zien. Ik wil dat dat massaal wordt uitgerold, zodat je mensen die met drank op rijden ook in de gaten kan houden en op die manier kan voorkomen dat ze deelnemen aan het verkeer.

**De voorzitter:**

Daarmee komen we bij de heer Moorlag van de PvdA.

**De heer Moorlag (PvdA):**

Voorzitter, dank u wel. Ik begin met een punt dat op de agenda staat van dit algemeen overleg, namelijk de reactie van de Minister op de Vereniging Verkeersslachtoffers. Dat was een zeer uitgebreide en correcte reactie, dus dank daarvoor. Maar ik ben ook wel onder de indruk van de betrokkenheid en expertise van die vereniging. Mijn vraag aan de Minister op is of hij niet bereid is om periodiek overleg te gaan voeren met deze vereniging. We zijn een land van polderaars. We zien dat slachtoffers meer een positie krijgen in de rechtszaal. Ik denk dat het goed zou zijn als de Minister periodiek overleg gaat voeren met deze organisatie.

Voorzitter. Mijn tweede punt. De daling van het aantal verkeersslachtoffers stagneert. Dat is zorgelijk. Telefoongebruik houdt daar verband mee. Ik wil de aandacht van de Minister vestigen op het bedrijfs- en verdienmodel van Uber. Dat is namelijk helemaal gebaseerd op het gebruik van de telefoon, en dat verplicht chauffeurs min of meer om hun telefoon tijdens de rit te gebruiken. We zien ook dat er ernstige problemen zijn bij Uber. Mensen worden onderbetaald en slecht geïnstrueerd. Ik verwijt dat de werknemers van Uber niet, maar wel het hele bedrijfsmodel van Uber. Mijn vraag aan de Minister is of hij bereid is om daar iets aan te gaan doen, om maatregelen te treffen, want het is gewoon hartstikke slecht dat een taximodel gebaseerd is op het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden.

Voorzitter. Dan kom ik bij mijn derde punt, eigenlijk het hoofdgerecht: de verlaging van de maximumsnelheid. Dat is een hoeksteen van de aanpak van het kabinet om de stikstofdepositie terug te brengen. Het heeft ook een belangrijke betekenis voor de agrarische sector. Het laat de agrarische sector zien dat niet alleen zij aan de lat staan, maar bijvoorbeeld ook de luchtvaart en de automobiliteit. Maar teruggaan van 130 naar 100 vergt een enorme gedragsverandering. Dat gaat niet vanzelf. Ik merk zelf hoe moeilijk dat is. Als ik naar mijn woning in Blauwestad rij en door de polder heen rij, voelt het bijna tegennatuurlijk om 100 te gaan rijden. Maar dat komt ook omdat ik gewend ben om altijd 130 te rijden. Mensen zijn routinedieren. Je komt niet zomaar uit die routines. Ook niet iedereen is ervan overtuigd. De heer Van Aalst heeft dat heel goed verwoord. Zelf heb ik ook wel wat twijfel. Als ik een stukje rij van Groningen naar Blauwestad, denk ik: ach, die stikstof waait allemaal wel naar Duitsland toe. Zo zullen meer mensen erover denken.

Hoe gaat de Minister die gedragsverandering bewerkstelligen? Volgens mij gaat het niet alleen om handhaven. Dat is wel het sluitstuk, maar hoe ga je actief voorlichten? We weten dat dat een langjarige aanpak vraagt. Kijk bijvoorbeeld naar de weerstand die er oorspronkelijk was tegen het dragen van veiligheidsgordels. Na jaren is dat helemaal geïnternaliseerd. Hoe krijgen we die maximumsnelheid van 100 km/u geïnternaliseerd? Wat is het aanvalsplan van de Minister? Want als wij signalen horen van de politie dat ze niet meer gaat handhaven, en als we zien dat moderne techniek zoals Flitsmeister automobilisten in staat stelt om tijdig op de rem te trappen voor elke flitscamera, moet je toch gaan kijken of je op een meer geavanceerde manier kunt gaan handhaven. Trajectcontroles zijn zeer effectief. De heer Van Aalst noemde dat al. Overweegt de Minister dat? En hoe gaat hij met een goed handhavingsbeleid voorkomen dat de voorzitters van VNO-NCW en Bouwend Nederland straks weer op het

Malieveld staan met een terecht kritiekpunt dat de bouw stagneert? Dat is gewoon hartstikke slecht. We hebben een groot woningtekort in Nederland. Het is dus van belang dat de stikstofuitstoot wordt teruggebracht. Het kabinet heeft, volgens mij vanuit de diepste innerlijke overtuiging en vanuit elke vezel in het lichaam van de ministersploeg, gezegd dat de maximumsnelheid teruggebracht moet worden. Het kan dan toch niet zo zijn dat er niet gehandhaafd wordt?

**De voorzitter:**

Dank u wel. Of wilt u nog een korte slotzin uitspreken?

**De heer Moorlag (PvdA):**

Nou voorzitter, ik zat midden in een gloedvol betoog. Maar ik realiseer me ook dat mijn spreektijd ten einde komt en volgens mij heb ik het punt wel gemaakt.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

U ook bedankt. Dan kom ik bij de heer Stoffer van de SGP.

**De heer Stoffer (SGP):**

Voorzitter, ik merk dat u streng bent op de tijd. Ik ga dus snel beginnen. Voorzitter. Het aantal verkeersdoden en -gewonden is de afgelopen jaren toegenomen in plaats van afgenomen. Ik kan de ernst daarvan niet vaak genoeg onderstrepen. Naast een goede weginrichting is er gewoon meer handhaving nodig. Daar ben ik nog steeds niet gerust op, want waarom ontbreekt verkeersveiligheid in de nationale veiligheidsagenda en in de integrale veiligheidsplannen van gemeenten? Nog niet de helft van de gemeenten heeft een verkeersveiligheidsplan. Verkeershandhaving mag niet zomaar een aanhangsel zijn. Mijn eerste vraag aan de Minister is dus hoe hij ervoor gaat zorgen dat verkeershandhaving door iedereen, dus ook door alle gemeenten in Nederland, serieus opgepakt wordt. Op twee derde van de gevaarlijke wegtrajecten lijkt snelheid een grote boosdoener te zijn. Snelheidscontroles zijn onverminderd hard nodig. Op twintig provinciale wegtrajecten komt een trajectcontrole, maar voor meer heeft het OM geen geld. Gemeenten en provincies zijn juist op dit moment nog bezig met risicoanalyses voor hun wegennet. Wil de Minister na afronding van die analyses kijken waar meer handavingsinzet nodig is, bijvoorbeeld in de vorm van trajectcontroles, en daar zo nodig extra geld voor uittrekken? Uit onderzoek naar de verkeershandhaving op snelwegen blijkt dat er bij slechts een kwart van de controles een gericht risicotraject is uitgezocht, maar hoe zit dat op provinciale wegen? Ik zou ook daar graag meer gerichte handhaving zien.

In Duitsland, waar de stikstof blijkbaar ook naartoe waait, geldt sinds kort een verbod op flitspaalsignalering. Onze politie geeft aan dat de piepjes van Flitsmeister ook een positief effect kunnen hebben, omdat automobilisten dan automatisch hun snelheid gaan aanpassen. Handavingsacties moeten echter wel voldoende onvoorspelbaar blijven. Mijn vraag is eigenlijk of de Minister wil kijken wat de ervaringen in Duitsland zijn en vandaaruit verstandig wil gaan handelen in Nederland.

Dan de gemeentelijke boa's, die wat ons betreft meer ruimte moeten krijgen voor verkeerscontroles. De politie komt daar zelf gewoon niet goed aan toe. Ik heb begrepen dat er in de gemeente Utrecht een pilot komt. Mijn vraag aan de Minister is om die pilot breder te trekken en ook kleinere gemeenten in deze pilot mee te nemen. Wat mij betreft gaat het om de vraag hoe we de boa's meer gaan inzetten en niet om de vraag óf we dat gaan doen.

Dan heb ik nog een laatste punt; ik geloof dat ik het ga redden in de tijd.

**De voorzitter:**

Maar voordat u op dat laatste punt ingaat, is er een vraag van mevrouw Postma. Meneer Stoffer, zou u misschien uw microfoon uit willen doen vanwege de kijkers thuis?

De heer **Stoffer** (SGP):  
Dat doe ik.

Mevrouw **Postma** (CDA):  
De heer Stoffer memoreert aan de proef met de boa's die in Utrecht wordt gedaan. Is de heer Stoffer het met mij eens dat het zonde zou zijn als die boa's alleen kunnen handhaven bij fietsers en dat we dat zouden moeten uitbreiden naar bijvoorbeeld snorfietzers en bromfietzers, zodat ze goed en effectief aan de slag kunnen?

De heer **Stoffer** (SGP):  
Een mooie vraag; dank daarvoor. Ik ben het er zeker mee eens. We hebben er al vaker voor gepleit om de boa's een volwaardige plek in de handhaving te geven. De Minister was het toen nog niet zo met mij eens, dus ik ben al blij met de proef. Die begint in Utrecht, maar ik zou «m graag uitbreiden naar de rest van het land. Ook zou ik ze meer willen laten doen, dus ze echt een volwaardige plaats geven. Een kort antwoord op de vraag is dus: ja.

De **voorzitter**:  
Mooi. Dan kunt u naar uw laatste punt, of in ieder geval uw derde punt.

De heer **Stoffer** (SGP):  
Ja, ik wil het nog even hebben over het progressieve boetestelsel. De Minister wil nog geen hogere snelheidsboete bij herhaling, bij recidive, terwijl de SWOV zegt dat dat kan leiden tot 5% minder verkeersdoden. Een uitvoeringstoets zou leren dat het boetestelsel het niet aankan en dat ICT-aanpassingen tientallen miljoenen euro's kosten. Dat lijkt mij eigenlijk toch wel wat overdreven. Een alternatief onderzoek had in de zomer van 2019 al opgeleverd moeten zijn, maar is er tot nu toe nog niet. Daar heb ik gewoon een slecht gevoel bij. Er zijn wat mij betreft twee smaken: of eerder een strafbeschikking bij ernstige recidive of een hogere bestuurlijke boete. Hogere bestuurlijke boetes – sowieso bestuurlijke boetes – mogen een afschrikkende werking hebben. Bij recidive moet en mag die boete omhoog, omdat de eerste gewoon niet afschrikwekkend genoeg is geweest. Ik krijg hierop graag een reactie van de Minister. Voorzitter, daar laat ik het bij. Dank u wel.

De **voorzitter**:  
Heel hartelijk dank. Dan komen we bij de laatste collega in dit blok, mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):  
Dank, voorzitter. 50PLUS pleit voor een intensievere handhaving bij verkeersovertredingen. Wordt een deel van de half miljard euro die de Minister aangekondigd heeft te gaan steken in verkeersveiligheid dan ook daaraan besteed?  
Daarnaast vroeg ik bij de begrotingsbehandeling van lenW naar het aanscherpen van sanctionering en daarbij werd ik doorverwezen naar deze Minister. Je kunt er campagne op campagne tegenaan gooien, maar dat helpt niet afdoende, getuige de cijfers. Blijkbaar passen mensen hun gedrag pas aan als zij het voelen in hun portemonnee. In die zin is het goed dat sinds januari ook de strafmaxima bij zware verkeersdelicten bij wet zijn verhoogd. Maar er kan meer. Daarom vraag ik aan de Minister of het ook mogelijk is om boetes inkomensafhankelijk te maken of om een puntensysteem in te voeren. Graag een reactie.

In dit licht wil ik mijn oproep in het AO Verkeersveiligheid in herinnering brengen dat mensen in de eerste plaats zelf veilig gedrag moeten vertonen; niet drinken, geen drugs, zoals de collega's ook zeiden, wel een autogordel en niet appen. Zo kunnen we nog wel even doorgaan, maar feit blijft dat de noodzaak tot handhaving volgt uit het feit dat mensen zich niet aan die regels houden. Dat is niet de schuld van de overheid, maar dat doen mensen zelf.

Dat gezegd hebbende, dat betekent dat er meer ingezet moet worden op handhaving, ook op onorthodoxe manieren. Zo'n controle vanuit bussen op overtreding van het appverbod is een mooi initiatief. Zijn er meer manieren te bedenken? Kan de Minister een toelichting geven op slimme handhaving? Zou het niet verstandig zijn om daar ook meer op in te zetten?

Ook daarmee zijn we er niet, zeker niet op het gebied van social media en smartphones, zoals collega's net ook zeiden. Het moet ook te voelen zijn in de portemonnee. Een hogere boete is niet eens het ergste. Het ergste zou zijn dat je geconfronteerd wordt met de menselijke gevolgen.

Misschien is het een idee om bij verkeersdelicten vaker een taakstraf te geven die mensen in direct contact brengt met de gevolgen van hun daden, als afschrikwekkend middel. Zou de Minister daarop kunnen reflecteren? Kan er ook meer ingezet worden op trajectcontrole, ook door collega's genoemd? Dat is een effectieve, moeilijk te omzeilen maatregel. Wat denkt de Minister hiervan?

Daarnaast is het ook belangrijk dat er mogelijk meer geflitst wordt bij stoplichten, zodat veel bestuurders bij rood daarvan ook de gevolgen merken in hun portemonnee. In andere landen zien we dat het aftellen bij een stoplicht, van rood naar groen, helpt. Als mensen weten hoelang ze moeten wachten, helpt dat om nog even stil te staan. Is dat ook een mogelijkheid? Kunnen we daar een reactie op krijgen van de Minister?

Het zal de Minister niet verbazen dat ik een bruggetje maak naar het CBR, de coulanceregeling, de administratieve verlenging, hoe je het ook noemt. Het is voor ons nooit duidelijk geworden waarom het niet mogelijk was dat 75-plussers gewoon konden doorrijden bij een ingediende aanvraag, met een positieve beoordeling. Waarom viel daar niet op te handhaven, terwijl er nu ook mensen rijden met een verlopen rijbewijs? Wat was nou het verschil? Waarom was dat zo'n probleem voor de verkeersveiligheid? Graag een reactie.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

U ook bedankt. Ik schors de vergadering tot 11.00 uur, zodat de Minister de vragen goed kan bestuderen en straks kan beantwoorden.

De vergadering wordt van 10.42 uur tot 11.00 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Leden van de commissie en Minister, wij gaan door met het algemeen overleg Handhaving in het verkeer. Ik geef het woord aan de Minister voor de beantwoording van de vragen. In deze termijn zijn er vier vragen per woordvoerder mogelijk.

**Minister Grapperhaus:**

Voorzitter, dank. Het is goed om weer met uw commissie te kunnen spreken over het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ik denk dat dat een onderwerp is waar we maatschappelijk gezien veel mee te maken hebben en waarvoor dus ook veel inzet en aandacht van ons nodig is. In dat kader heb ik er samen met mijn departement alles aan gedaan om de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstig verkeersdelicten, die op 1 januari 2020 in werking is getreden, in uw beide Kamers goed en voorspoedig behandeld te krijgen. Ik ben uw beide Kamers ook erkentelijk

voor de stemming daarover, voor het feit dat die wet is aangenomen en in werking is getreden. Daarmee is het strafmaximum voor gevaarlijk rijgedrag en een aantal verkeersdelicten, zoals rijden onder invloed, verhoogd. Met die wet is roekeloosheid in het verkeer ook duidelijk gedefinieerd en heeft de politie meer opsporingsbevoegdheden gekregen bij doorrijden na een ongeval. Tegelijkertijd wil ik u in dit kader melden dat begin januari de consultatietermijn voor mijn wetsvoorstel Aanscherping maatregelen rijden onder invloed geëindigd is. Dat wetsvoorstel heeft als doel om bestuurders die onder invloed deelnemen aan het verkeer harder aan te pakken en het stelsel beter in te richten. De collega van lenW en ikzelf bestuderen op dit moment de reacties. We zullen daarbij ook de uitvoeringstoetsen van het Centraal Bureau Rijvaardigheid en de Rijksdienst voor het Wegverkeer betrekken. Het kan zijn dat daar nog wat aanpassing op komt, maar ik streef er erg naar om dat wetsvoorstel zo spoedig mogelijk na bestudering en verwerking naar de ministerraad te sturen.

Naast de aanscherping van de bestraffing werken we ondertussen ook aan het vergroten van de pakkans. U heeft gezien dat ondanks de grote werkdruk op de politie, om de uw Kamer bekende redenen, het aantal staandehoudingen blijft stijgen, van ruim 400.000 in 2018 naar ruim 530.000 in 2019. Ik zal de complimenten van uw Kamer en vooral van mevrouw De Pater in dat verband overbrengen aan de politie. We onderzoeken met innovatieve pilots of er op meer overtredingen digitaal gehandhaafd kan worden. Dan gaat het bijvoorbeeld om handhaving met camera's op roodkruisnegatie en handheld bellen. Ik kom straks ook nog terug op de pilot die we in Utrecht gaan draaien met boa's.

Ik geef u deze kleine catalogus van zaken die ik doe om u echt laten zien dat we hiermee bezig zijn. Maar meteen daarachteraan wil ik zeggen: het gaat natuurlijk niet alleen om alles op het gebied van handhaving en repressie. Er is in dat verband ook gedragsaanpak nodig door middel van preventie en het soort zaken waar de heer Moorlag aandacht voor vroeg. Ik zeg daarbij dat dat natuurlijk veel meer op het terrein van de collega van lenW ligt, maar ik wil hier wel uitgesproken hebben dat alle initiatieven die op dat terrein getroffen worden waar dat kan ook echt gesteund worden door mijn departement.

Voorzitter. Ik zal een aantal onderwerpen behandelen en daarbij uiteraard alle vragen centraal stellen. Allereerst de pakkans. De heer Van Aalst vroeg of de politie zich niet meer kan richten op grote overtredingen in plaats van kleine overtredingen. De handhaving van de politie in het verkeer richt zich op gevaarlijk, risicovol en afwijkend gedrag. Als er gekozen moet worden, ligt een inzet op zware overtredingen natuurlijk voor de hand, maar er moeten altijd keuzes worden gemaakt als het gaat om de vraag waar de inzet het beste op kan plaatsvinden. De pakkans – dan pak ik meteen even de vraag van mevrouw De Pater hierover mee – wordt bepaald door de inzet van verschillende handhavingsmiddelen. Staandehoudingen zijn van belang, maar ook de digitale handhavingsmiddelen, zoals flitspalen, trajectcontroles en mobiele radarsets. Ik zei al dat er een aanzienlijke stijging is geweest van het aantal staandehoudingen. Om op meer feiten digitaal te kunnen handhaven is het OM in samenwerking met de politie een aantal pilots gestart. Daarbij gaat het om snelheidscontroles met behulp van flexibele camera's en de al genoemde roodkruisnegatiecamera's. Dan hebben we ook nog eens die bijzondere camera's – ik was daar in ieder geval zeer van onder de indruk – die zich helemaal digitaal kunnen richten op het detecteren van handheld bellen. En dan hebben we op twintig locaties op zogenaamde N-wegen nog trajectcontrolesystemen geplaatst. Daarmee willen we de pakkans verhogen en van daaruit – dan ga ik terug naar het punt van de heer Van Aalst – meer mogelijkheden hebben om ons ook echt veel op de zwaardere zaken te richten.

Dan kom je natuurlijk op de trajectcontroles. Daar heeft u als Kamer een paar vragen over gesteld. Allereerst proef ik bij zowel de heer Dijkstra als de heer Schonis wat kritiek op de onderbouwing van die trajectcontrole op de A2. Ik wil nog eens benadrukken – ik heb u dat eerder geschreven – dat er op de A2 niet een nieuw trajectcontrolesysteem bij komt. Ik zie hier «de heer Dijkstra en de heer Schonis» staan, maar ik denk dat het eerder de heer Van Aalst en de heer Schonis zijn geweest. Misschien heb ik in een dromerig moment twee personen door elkaar gehaald. Voorzitter, als ik de kwaliteiten van uw commissie zie, kan ik me niet voorstellen dat een van de beide leden zich daardoor beledigd heeft gevoeld, want die kwaliteiten zijn ex aequo verdeeld; laat ik dat vooropstellen. Terugkerend naar de inhoud: het is echt niet zo dat er op de A2 een nieuw trajectcontrolesysteem bij is gekomen. Bij het trajectcontrolesysteem werd op drie weggedelen op snelheid gecontroleerd. Op de tussenliggende stukken was geen controle. Wat gebeurt er dan? Dan verhoogt de automobilist zijn snelheid om bij de start van de volgende sectie weer af te remmen. Niets menselijks is de automobilist vreemd. Dat bleek gewoon uit snelheidsmetingen die zijn verricht. Die wisselende snelheid werd nou juist een risico voor de verkeersveiligheid. Daarom is op de tussenliggende weggedelen ook controle uitgevoerd. Die twee aanvullende secties maken gewoon onderdeel uit van dezelfde trajectcontrole. Per trajectcontrole wordt maar één boete opgelegd. Die wordt opgelegd voor de hoogst gemeten snelheid. Voor zover ik weet zijn er momenteel geen plannen om op de snelwegen extra trajectcontroles te plaatsen. Dat gebeurt overigens in samenspraak tussen OM, politie en Rijkswaterstaat.

Voorzitter. De pakkans bij de trajectcontroles wordt bepaald door de inzet van verschillende handhavingsmiddelen. Daar heb ik al het een en ander over gezegd. Bij trajectcontroles is het van belang dat je ze plaatst waar de te verwachten mate van snelheidslimietoverschrijding aanzienlijk of behoorlijk zal zijn. Trajectcontroles zorgen voor zowel een verlaging van de gemiddelde snelheid als een verkleining van de spreiding van snelheden. Daarmee dreigen ze uiteraard bij aan zowel de verkeersveiligheid als de milieudoeleinden. Het is uiteindelijk het handhaven van de geldende snelheidslimiet. Ik heb al wat gezegd over de manier waarop dat inwerkt op de verkeersveiligheid. Om nog duidelijker te maken dat het plaatsen van flitspalen niet budgettair gedreven mag zijn, zijn de verkeersboetes naar aanleiding van de motie-Zijlstra/Samsom – als ik die namen hoor, denk ik dat die enigszins uit het verleden moet stammen – sinds 2017 generaal dossier op de begroting van JenV. Ik denk dat dat ook echt heel erg van belang is, want dan krijg je niet meer een soort oneigenlijke prikkel op dat punt. Ik denk dat de combinatie van enerzijds politie en anderzijds digitale handhavingsmiddelen een hele goede is.

Voorzitter. Ik ga meteen door op die digitale handhaving. Mevrouw De Pater vroeg: kan je het aantal camera's om mee te handhaven op appen in de auto niet uitbreiden? Welnu, de politie heeft die camera's in 2019 in gebruik genomen. Ze waren eigenlijk nog maar vrij kort daarvoor ontwikkeld. Ik weet uit mijn hoofd dat ik op zaterdag 3 november 2018 ten overstaan van de NOS voor het eerst zo'n camera heb gedemonstreerd. De politie heeft die camera's zelf ontwikkeld. Daarmee wordt nu ervaring opgedaan, en op basis daarvan worden er verbeteringen aangebracht in de camera's en de bijbehorende software. Dan is het voornemen om iedere eenheid van die camera's te voorzien. Even voor alle duidelijkheid: de Landelijke Eenheid zit in Midden-Nederland, maar het is dus niet gericht op Midden-Nederland. Daar wordt nu inderdaad die pilot gedaan. Nu is voor de inzet van die camera's nog wel capaciteit vereist. Daarnaast is er dus nog een pilot om te zien of die handhaving volledig geautomatiseerd kan worden met behulp van andere software. Dat zou natuurlijk ook weer verdere voortgang betekenen.

De **voorzitter**:



Dat leidt tot een vraag van mevrouw Postma van het CDA.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik ben blij om te horen dat er zo voortvarend mee aan de slag gegaan wordt en dat er ook de intentie is om dit uit te gaan breiden; dat begrijp ik tenminste uit uw woorden. Zit daar ook al een tijdpad bij en een wat nadere ambitie? Daar ben ik namelijk wel erg benieuwd naar. Wanneer kunnen wij verwachten dat op dat handheld bellen zo goed gecontroleerd en gehandhaafd wordt dat het gedrag ook daadwerkelijk naar beneden gaat?

Minister **Grapperhaus**:

Het streven is het eind van dit jaar, 2020. Ik benadruk nog eens mijn eerder gemaakte compliment aan de politie voor het feit dat ze deze techniek in zo'n straf tempo zelf heeft ontwikkeld, zij het natuurlijk met behulp van de leveranciers. Ik hoop uw Kamer in het najaar nader te kunnen berichten over de verdere inzet van die camera's.

Voorzitter. Er is nog gevraagd of ik bereid zou zijn om te onderzoeken hoe de camera's van Rijkswaterstaat verder kunnen worden ingezet voor de handhaving. Dat valt onder de verantwoordelijkheid van mijn collega. Ik kan die vraag dus in ieder geval aan haar doorspelen. Ik heb begrepen dat zij een bredere verkenning uitvoert en daar voor de zomer nog schriftelijk op zal terugkomen. Maar ik zal deze vraag in ieder geval nog een keer extra bij haar uitzetten.

De **voorzitter**:

Dat leidt tot een vervolgvraag van mevrouw Postma en daarna een vraag van de heer Van Aalst.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Achter die matrixborden hangen ook ANPR-camera's. Volgens mij vallen die wel onder deze Minister. Ik had gevraagd of er gekeken kon worden naar RWS, maar ook naar die ANPR-camera's.

Minister **Grapperhaus**:

Dat gaat weer verder, want de ANPR-camera's hebben een heel specifiek doel. Daar heb ik met uw beide Kamers ook een vrij uitvoerig debat over gevoerd op het gebied van persoonsbescherming. Ik denk dat we ons nu eerst toeleggen op deze camera's. De huidige doelbinding van de ANPR-camera's leent zich in ieder geval niet voor inzet op het punt van handhaving.

De **voorzitter**:

Een derde vraag van mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dat klopt; we hadden al eerder geconstateerd dat in beide gevallen het doelbesluit moet worden aangepast. Mijn vraag is dus ook om te kijken wat er gedaan zou moeten worden om dat doelbesluit op te rekken of te verbreden.

Minister **Grapperhaus**:

Dan zou je de wet moeten gaan aanpassen. Ik ben in dat opzicht toch wel pragmatisch. Ik ben echt zeer een verbreider van de overtuiging dat het goed is dat de politie dit soort nieuwe camerasystemen ontwikkelt die niet de problematiek hebben dat ze een bepaalde doelbinding hebben, omdat we daarmee sneller aan de slag kunnen gaan. Ik herinner u eraan dat bij de ANPR-camera's niet voor niets sprake is van een heel beperkte doelbinding. Dat was een vereiste die niet alleen vanuit uw beide Kamers, maar ook vanuit het Europees Hof kwam. Mijn inzet is in ieder geval niet

om dat traject opnieuw te gaan inzetten. Ik denk dat we moeten inzetten op kijken of die camera's van Rijkswaterstaat een rol zouden kunnen spelen – dat is aan de collega van IenW – en op het verder ontwikkelen van die eigen, hele hightech camerasystemen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Even terug naar het punt van de staandehoudingen. Het klinkt natuurlijk heel leuk als je die getallen hoort: van 400.000 naar 500.000. Maar als we dan zien dat het slechts gaat om een stijging van 4% naar 6% van het totaal, dan klinkt dat heel stoer, maar valt het nogal tegen. Juist een groter aantal staandehoudingen lijkt me veel beter dan die trajectcontroles. Ik hoor de Minister zeggen dat trajectcontroles op snelwegen wat doen voor de verkeersveiligheid, maar dat is natuurlijk onzin. Als we echt klappers willen maken op het gebied van verkeersveiligheid, moeten we dat doen in het onderliggende wegennetwerk en niet met die trajectcontroles. Maar mijn vraag is de volgende. De Minister geeft aan dat er geen extra trajectcontroles komen. Daar was ik wel even door gefascineerd, want dan komen we natuurlijk in een discussie terecht. We hebben de collega's van de politie horen zeggen: we gaan geen mankracht inzetten op de verlaging van 130 naar 100; die gaan we niet handhaven. Er komen geen extra trajectcontroles. Kan ik dan nu alle mensen in Nederland vertellen dat ze gewoon lekker door kunnen blijven rijden en zich niet te veel aan moeten trekken van die borden langs de kant?

Minister **Grapperhaus**:

Ik ga niet over de vrijheid van meningsuiting, maar ik zou Kamerleden toch altijd in overweging geven om geen oproepen te doen of adviezen te geven die neerkomen op wetsovertreding. Dat is één. Twee: ik distantieer me van de gedachte dat het onzin zou zijn dat er een verband is tussen trajectcontroles en verkeersveiligheid, zoals ik net hoorde. Dat is nou juist uitgebreid uitgezocht. Dat is overigens een van de redenen waarom we bij de A2 hebben gezegd: we gaan op dat hele stuk niet meer die onderbrekingen hebben; de trajectcontrole blijft wat ze is, maar die geldt voor het hele stuk, omdat je door dat optrekken en weer verlangzamen verkeersveiligheidsissues kreeg. Ik heb daar heel uitvoerig bij stilgestaan. Ik heb uw Kamer er in brieven natuurlijk ook uitvoerig over geïnformeerd dat het huidige systeem van trajectcontroles een heel goed systeem is. Het is evenwichtig en het beperkt de verkeersgebruiker, de snelweggebruiker, niet onnodig. Overigens blijft de politie gewoon controleren met de capaciteit die er is. Ik herhaal nog maar eens dat het aantal staandehoudingen van 400.000 naar 530.000 is gegaan. Dat is een forse prestatie, ongeacht de percentages. Als we bijvoorbeeld naar 50% staandehoudingen willen, zoals de heer Van Aalst misschien suggereert, zullen we ons moeten realiseren dat dat niet alleen verkeerstechisch een nogal belastende situatie gaat worden – dat is het zogenoemde paard achter de wagen – maar dat het ook budgettair heel erg gaat ingrijpen in ons land. Wat ik het belangrijkste vind, is dat al deze middelen op zo'n manier worden ingezet dat het de verkeersveiligheid inderdaad bevordert en mensen ook ontmoedigt om zich zo te gedragen dat het tegen de verkeersveiligheid ingaat. Daarvoor ben ik verantwoordelijk naar uw Kamer toe.

De heer **Van Aalst** (PVV):

We verschillen toch heel erg van mening, denk ik. Als we kijken naar de verkeersslachtoffers – dat zijn gewoon feiten – zien we dat die over het algemeen niet op de snelweg vallen, maar op het onderliggende wegennetwerk. Daár moeten we met elkaar op inzetten. Daarom zeg ik namens de PVV dat trajectcontroles op de snelweg niet bijdragen aan de verkeersveiligheid. Dat is onzin. Als het gaat om wisselingen in snelheid, kunnen we ook zeggen: we zetten alles op 130 en we wisselen niet meer

tussen 100 en 130. Dan hebben we ook geen snelheidswisselingen meer. Ik ga dus niet mee in het argument van de Minister, want dat is onzin. Trajectcontrole op de snelweg is puur en alleen het spekken van de schatkist. Het heeft niets met verkeersveiligheid te maken.

**De voorzitter:**  
En uw vraag is?

**De heer Van Aalst (PVV):**  
Ik vraag het dus nogmaals, want hij draait er een beetje omheen. Mijn vraag ging over de handhaving van de snelheidsverlaging van 130 naar 100. De politie heeft geen extra capaciteit om dat te gaan controleren. De Minister heeft net heel hard geroepen dat er geen extra trajectcontroles komen. Dan blijf ik er dus bij, zoals ik mijn collega van de VVD net ook vroeg, dat het volgens mij gewoon symboolpolitiek is. Klopt het dat de Minister dus niet extra gaat handhaven op de snelheidsverlaging van 130 naar 100?

**Minister Grapperhaus:**  
Er zitten toch wat tegenstrijdigheden in het betoog van de heer Van Aalst. De politie blijft gewoon inzetten op handhaving op de snelwegen, laat ik daar even mee beginnen, ook bij die verlaging van de maximumsnelheid. Als straks uit de rapportages naar voren komt dat aanvullende handhaving nodig zou zijn, ben ik bereid om daar met collega's over te spreken, maar ik denk dat we nu eerst aan de slag gaan. Die tegenstrijdigheid in het betoog van de heer Van Aalst zit erin dat hij zegt dat de verkeersveiligheid eigenlijk niet speelt op snelwegen – maar goed, dat is even voor zijn rekening – maar dat die vooral zit op de N-wegen. Dan heb ik goed nieuws: daar gaan we de trajectcontroles uitbreiden. Daar komen er ten minste twintig meer, dus daar voldoe ik dan aan. Dan adresseer ik dat punt in ieder geval, dus ik zie niet zo goed wat het probleem zou zijn. Nogmaals, de politie handhaaft, heeft het afgelopen jaar veel meer staandehoudingen gehad en blijft daarmee doorgaan.

**De voorzitter:**  
Derde interruptie, meneer Van Aalst.

**De heer Van Aalst (PVV):**  
Ja, mijn derde van de vier interrupties, inderdaad. Het is niet correct wat de Minister zegt. Hij zegt dat het tegenstrijdigheden zijn, maar het zijn helemaal geen tegenstrijdigheden. Ik constateer dat de Minister het eigenlijk met de PVV eens is dat als je echt wat wil doen, je wat moet doen op het onderliggende wegennetwerk. Ik ben niet zo'n voorstander van trajectcontroles, want zo'n boete op de deurmat doet effe pijn en dan reken je af, maar dat maakt je er niet bewust van. Ik heb liever staandehoudingen op het onderliggende wegennetwerk. De Minister zegt zelf dat het onzin is op de snelwegen, want de verkeersdoden vallen niet op de snelwegen, maar op het onderliggende wegennetwerk. We zijn het eens dat daaronder gehandhaafd moet worden. Dat is nou precies mijn punt. Ga je nou niet met die trajectcontroles uitleven op die automobilist die naar zijn werk gaat en 5 kilometer te hard rijdt. Ga die mensen aanpakken op die N-wegen of in die gemeentes. Haal die verkeersshuften van de weg! Mijn punt is dat het daarop gericht moet zijn.

**De voorzitter:**  
Dan kan de Minister daarop reageren. Ik vraag de Minister en de leden om iets korter te zijn in de interruptie dan wel de beantwoording. De Minister.

**Minister Grapperhaus:**

Ik vind dat ik het wel aan uw Kamer verplicht ben om zodanig te reageren dat de goede argumenten op tafel liggen en dat we ons niet blijven beperken tot: dit of dat is onzin. Dat is zo jammer als we de tijd nemen voor een debat. Maar even terugkerend: die trajectcontroles op de snelwegen dragen bij aan de verkeersveiligheid. Bij verkeersveiligheid gaat het niet alleen om verkeersdoden, maar ook om ongelukken en alles wat daaromheen gebeurt. We komen vanuit geheel verschillende overtuigingen in ieder geval op hetzelfde punt uit, dat is duidelijk en dat is mooi, namelijk dat de trajectcontroles op het onderliggende netwerk inderdaad worden uitgebreid. Ondertussen ben ik er door allerlei wetenschappelijke en andere onderzoeken van overtuigd geraakt dat het goed is om dat ook op de snelwegen te blijven doen. Dat is iets waar ik genoeg over gezegd heb.

Voorzitter. Ik kom op het onderwerp aanpassing van het boetestelsel. De heer Dijkstra wijst er terecht op dat er in het regeerakkoord het een en ander over is afgesproken. Ik heb de Commissie Feiten en Tarieven van het Openbaar Ministerie om advies gevraagd welke verbeteringen in het huidige boetestelsel kunnen worden aangebracht en welke boetes omlaag kunnen worden gebracht vanwege geringe gevaarstelling. Dat advies zou ik nog voor het meireces ontvangen. Ik zal u daar uiteraard onmiddellijk over berichten, om de doodeenvoudige reden dat er steeds minder tijd is om dat nog in deze periode te verwezenlijken, zoals door de heer Dijkstra en mevrouw Postma naar voren is gebracht. Als we dat in goede gezamenlijkheid met elkaar straks voorrang geven, zou dat zeker nog moeten, maar we moeten echt even kijken wat er uit dit advies komt. Ik heb uw Kamer uitvoerig uiteengezet, en daar hebben we ook eerder over gesproken, dat de oorspronkelijke opzet van invoering van een progressief boetestelsel binnen de Wahv grote juridische, financiële en politieke nadelen bleek te hebben. Het signaal was met name dat de kentekenaansprakelijkheid door een progressief boetestelsel zeer waarschijnlijk onhoudbaar zou worden bij de Wahv. Maar goed, ik verwijs naar de brief, waarin ik dat uitvoerig uiteenzet.

Ik wil even hier uitspreken dat ik het als prioriteit voor de komende tijd zie om achter dat advies van die commissie aan te zitten en om er snel bij u op terug te komen. Uw Kamer gaat uiteraard over de agenda, maar ik wil de toezegging doen dat het prima is om een nieuw AO over dit onderwerp te hebben in mei of juni. Dan kunnen we ook over andere dingen spreken, maar dan laten we dit in ieder geval niet tot na de zomer wachten.

**De voorzitter:**

Ik zie dat de heer Dijkstra en daarna de heer Stoffer nog een vraag hebben.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Dat is fijn om te horen, want we willen bij dit onderdeel van het regeerakkoord dat naast de zware aanpak voor echte verkeershufters, de lichtere snelheidsovertredingen lichter bestraft worden. Als je ziet hoeveel boetes er worden uitgedeeld voor te hard rijden, maar dan 1, 2, 3, 4 of 5 km/u, dan zijn dat niet echte hufters, zou ik zeggen. Je krijgt toch een behoorlijke rekening op de mat. Zelfs als je tot en met 10 km/u rekent, heb je meer dan 80% van het totale aantal snelheidsboetes te pakken. Ik snap dat het gevolgen heeft als je dat verlaagt, maar het kan niet zo zijn dat die lichte boetes voor de overheid een soort cashmachine zijn.

**De voorzitter:**

En uw vraag is?

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Mijn vraag is eigenlijk of die € 9 administratiekosten eraf kunnen, zeker bij kleine boetes. Wilt u daarnaar kijken? De Minister doet de suggestie om zodra die brief er is, er met deze commissie naar te kijken. Dat juich ik toe.

**Minister Grapperhaus:**

Ik kom daarop terug in de beleidsreactie op dat advies. Ik hoop dat het de heer Dijkstra zal aanspreken dat de Commissie Feiten en Tarieven gevaarzetting als het centrale uitgangspunt ziet. Dat geeft mij enige hoop, als ik het zo mag zeggen of als men begrijpt wat ik bedoel.

**De voorzitter:**

Dan is er ook nog een vraag van de heer Stoffer.

**De heer Stoffer (SGP):**

Ik heb eigenlijk twee vragen. Bij het vorige blokje dacht ik dat het misschien hier terecht zou komen.

**Minister Grapperhaus:**

Nee, dat komt.

**De heer Stoffer (SGP):**

Twee korte vragen. Mag dat, voorzitter?

**De voorzitter:**

Ja hoor.

**De heer Stoffer (SGP):**

Ik had nog iets gevraagd over alternatievenonderzoek. In de laatste brief staat dat dit niet in 2019 kwam, maar in het eerste kwartaal van 2020. Kunnen we dat dan echt de komende drie weken verwachten?

**Minister Grapperhaus:**

Een van de dingen bij de verkenning van die alternatieven, waarop ik straks uitvoerig zal ingaan in de brief, betreft het overhevelen van feiten naar het strafrecht. Als er wel rekening wordt gehouden met recidive, loop ik tegen dezelfde knelpunten aan. Ik heb echt laten bekijken wat er mogelijk zou zijn. Dat heeft mij ertoe geleid om aan de Commissie Feiten en Tarieven te vragen om te adviseren over wat we binnen het huidige boetestelsel kunnen organiseren.

De heer Stoffer had ook gevraagd of het mogelijk is om hogere bestuurlijke boetes op te leggen bij recidive of eerdere strafbeschikking. Voor verkeersovertredingen kunnen we geen bestuurlijke boetes opleggen. In het strafrecht gelden allerlei verschillende recidiveregelingen. Bij herhaalde overtredingen kan dan overgegaan worden tot hogere straffen en andere modaliteiten. Die twee, straf- en bestuursrecht, kun je niet zomaar op elkaar schroeven. Dan krijg je ook echt problemen met de Raad van State.

**De voorzitter:**

Voordat u verdergaat, ik zag dat de heer Stoffer nog een vraag had.

**De heer Stoffer (SGP):**

Ik ga er wel een beetje een rommeltje van maken. Dank voor dit antwoord. Als de brief komt, kunnen we er inhoudelijk op terugkomen. Ik denk dat dat het meest verstandig is.

Ik had nog een vraag uit het vorige blokje. Ik had gevraagd of de Minister, nadat andere overheden een risicoanalyse voor hun wegennet hebben gemaakt, bereid is om eventueel meer geld uit te trekken voor handhaving op die onderliggende wegennetten. Dat is in het vorige blokje nog niet

aan de orde gekomen, volgens mij. Misschien komt dat hier. Ik denk dat het anders blijft liggen.

**Minister Grapperhaus:**

Ik hoor dat ik nog terugkom op die vraag, maar ik moet eerst kijken wat er van de collega van lenW komt op dit punt. Ik moet even voorzichtig zijn. Om dat helder te maken voor de mensen die in de zaal of thuis kijken: ik ben vooral voor het handhaven van de normen, om daarmee aan de slag te gaan. De collega van in dit geval lenW, maar dat kan bij een ander onderwerp een ander departement zijn, moet stellen wat de norm is die wij willen gaan hanteren. Op dat punt kom ik nog terug.

**De voorzitter:**

Ik zie dat het zo akkoord is voor de heer Stoffer. Dan wachten we dat even af. De Minister vervolgt zijn betoog.

**Minister Grapperhaus:**

Voorzitter. Dan het punt van de heer Dijkstra over het afschaffen van de administratiekosten. Dat is ook een punt van persoonlijke ambitie. Het uitgangspunt is dat de overtreder de kosten betaalt die met de inning gepaard gaan. Ik heb een wetsvoorstel in voorbereiding, niet op dit terrein, maar op een aantal andere terreinen, dat in bredere zin kostenverhaal op de overtreder mogelijk maakt. Dan moeten we denken aan het dumpen van drugsafval of het moeten opruimen van illegaal vuurwerk, dus dat zijn heel wat kostbaardere dingen dan de administratiekosten die hier spelen. Ik wil dat principe breder uitgerold hebben, dat een overtreder ook de kosten van de overtreding meedraagt. In dat kader zou ik tegen mezelf ingaan als ik zou overwegen om die administratiekosten af te schaffen. Ik denk ook dat we het meer moeten zien als een punt bij het aanpassen van het stelsel van boetes, zoals ook in het regeerakkoord staat, zodat zij bij kleinere overtredingen omlaag en bij hogere omhoog zouden gaan.

**De voorzitter:**

Daarover is er nog een vervolgvraag van de heer Dijkstra van de VVD.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Per saldo maakt het voor die overtreder die 3 kilometer te hard rijdt niet uit. Het gaat uit om het totaalbedrag van zo'n boete. Volgens mij waren de administratiekosten in het verleden € 6. Ik kan me niet voorstellen dat we enorme kosten hebben met zo'n geavanceerd systeem, dat het nog zulke bedragen hoeven te zijn. Het is allemaal geautomatiseerd, het is vrij eenvoudig. Het liefst heb ik dat die boetes helemaal niet meer hoeven of een stuk lager zijn, maar ik zie uit naar wat dit voor het totaalplaatje betekent, want uiteindelijk moeten de mensen het wel betalen. Ik ben het wel eens met het principe van het verhalen van de inningskosten, maar het gaat erom dat je bij een kleine overtreding, van 3 kilometer te hard, wat je per ongeluk een keer overkomt, niet meteen € 60 of € 70 aan je broek hebt, want dat is echt zonde van het geld.

**De voorzitter:**

Ik hoor eigenlijk geen vraag. De Minister.

**Minister Grapperhaus:**

Nou, het gaat ook om het verhalen van kosten die het CJIB maakt. Op het gevaar af dat ik de ober wordt die zegt: mijn collega komt zo bij u, zou ik toch de heer Dijkstra in overweging willen geven om dit punt ook naar voren te brengen bij collega Dekker, die over de executie en dus over het CJIB gaat. Het is niet een verdienmodel, om het maar zo te zeggen.

Voorzitter. Ik kom op een onderwerp dat ons allen natuurlijk zeer interesseert: de e-step. Hoe kan het dat ze verboden zijn, maar na inbeslagname opnieuw worden verkocht of geveild? De veiling en verkoop van in beslag genomen goederen valt onder verantwoordelijkheid van mijn collega, de Minister van Financiën. Het is niet anders. Het klopt wel dat het verboden is om met die voertuigen de openbare weg op te gaan. E-steps zijn op zichzelf geen illegale goederen. Het is niet zo dat zij moeten worden vernietigd, zoals illegale goederen. Dat geldt niet voor die e-steps. Die mogen dus geveild en verkocht worden, mits duidelijk is vermeld dat gebruik op de openbare weg in Nederland niet is toegestaan. Ik was vorige week een paar dagen in Berlijn en daar zijn die dingen wel toegestaan, kan ik u verzekeren. Dan word je op de stoep gewoon omvergereden door die e-steps, dus degene die ze op de veiling koopt, kan ze in ieder geval in het buitenland gebruiken. Op de website van de dienst Domeinen Roerende Zaken is overigens ook vermeld dat de e-steps niet de openbare weg op mogen.

**De voorzitter:**

Daarover is een vraag van de heer Schonis.

**De heer Schonis (D66):**

Dus als ik het goed begrijp, worden ze verkocht door de dienst Domeinen, met een disclaimer op de website dat je er in Nederland niet mee mag rijden. Is de Minister het met mij eens dat het handiger zou zijn als het kabinet de keuze zou maken om die dingen, die wellicht niet zelf verboden zijn en vernietigd zouden moeten worden, in Nederland niet te verkopen en ze dan maar naar het buitenland te verkopen? Dit is toch een hele rare gang van zaken? Is de Minister dat met mij eens?

**Minister Grapperhaus:**

Nee. Ik weet niet of u weleens bij zo'n veiling van de dienst Domeinen geweest bent, maar daar zijn overwegend professionele partijen aanwezig, even los van dat die disclaimer duidelijk is. We gunnen het ze van harte, als zij de e-steps vervolgens buiten Nederland voor gebruik op de openbare weg aanbieden. In Nederland kunnen ze deze alleen aanbieden voor gebruik op privéterrein, dus dan zal het aantal geïnteresseerden wat kleiner zijn, zou ik mij kunnen voorstellen. Ik zie niet in dat de dienst Domeinen speciaal in het buitenland een veiling moet opzetten. Dat lijkt mij echt overdreven. Nogmaals, het zijn goederen die an sich niet illegaal zijn, maar die niet op de openbare weg gebruikt mogen worden.

**De voorzitter:**

Geen vervolgvraag. Dan kan de Minister doorgaan met zijn betoog.

**Minister Grapperhaus:**

Voorzitter. De alcoholmeter en het alcoholslot. In 2017 is een proef gestart met de alcoholmeter. Die liep tot eind 2018. Voor het kerstreces is de Kamer geïnformeerd over de eerste resultaten van die proef. De evaluatie van het tweede pilotjaar en de beleidsreactie daarop verwacht ik binnenkort aan uw Kamer te kunnen aanbieden. Ik kan zeggen dat ik er begin deze week over heb gesproken, dus die evaluatie kunnen we in april, enkele weken voor het meireces, verwachten.

Dan het alcoholslot. Ik meen dat de heer Dijkstra zei dat je nog niet moet afschaffen wat je al hebt, maar dat is bestuursrecht en dat ligt bij mijn collega. Het spreekt vanzelf dat ik spoed heb gezet achter de alcoholmeter, om die als alternatief klaar te hebben.

Voorzitter. Dan kom ik op een belangrijk onderwerp en dat is de vraag van de heer Schonis hoe er in de praktijk wordt omgegaan met medicijngebruik. Ik kom zo met wat cijfers, maar laat ik eerst even de praktijk beschrijven. De politie neemt alleen speeksel of een psychomotorische

test af als een bestuur verkeersonveilig gedrag vertoont of uiterlijke kenmerken die kunnen wijzen op drugsgebruik. Bij personen die op medisch voorschrift geneesmiddelen gebruiken en die gewend zijn aan de voorgeschreven dosering zegt de politie in de praktijk uit ervaring te zien dat zij over het algemeen geen uiterlijke kenmerken vertonen en veilig deelnemen aan het verkeer. De kans is daarmee ook klein dat die personen in een strafrechtelijk proces terechtkomen. De cijfers bevestigen dat; daar kom ik zo op. Als medicijngebruikers toch staande worden gehouden en als er een positief resultaat is bij de speekseltest, dan kan bij het OM een medische verklaring worden ingediend. Vervolgens wordt aan het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) gevraagd of de aangetroffen concentratie van stoffen in het bloed past binnen het therapeutische bereik van de voorgeschreven dosering en wat de effecten daarvan zijn op de rijvaardigheid. Het kan ook zijn dat iemand zodanig medicijnen slikt dat hij niet achter het stuur had moeten gaan zitten. Als blijkt dat de voorgeschreven dosering niet is overschreden en er geen gevaarlijk rijgedrag wordt vertoond, zal dat door het Openbaar Ministerie worden meegenomen in de afweging bij een sepot van de zaak. Dan nog even over die cijfers. In 2019 zijn er ruim 5.500 zaken betreffende drugs in het verkeer in behandeling genomen door het OM. In twaalf zaken is verweer gevoerd op basis van medicinaal drugsgebruik. Geen enkele van deze bestuurders heeft een geldige medicijnverklaring overhandigd. Volgens de politie is de kans klein, of misschien zelfs bijna nul, dat hier onrecht wordt gedaan.

**De voorzitter:**

Een vraag van de heer Schonis van D66.

**De heer Schonis (D66):**

Die laatste zin is natuurlijk goed om te horen. Als ik het goed begrijp zegt de Minister dat de politie controleert. Op het moment dat je normaal functioneert met je medicijngebruik, zal dat niet leiden tot een aanhouding, want dat valt waarschijnlijk niet op. Er zijn vorig jaar 5.000 gevallen van drugsgerelateerd gebruik in het verkeer aangehouden. Daarbij is twaalf keer het verweer gevoerd dat iemand medicinaal had gebruikt. Van die twaalf kon niet één iemand een medische verklaring overleggen, zegt de Minister. Het gaat dus om hele kleine aantallen, die ook niet het juiste verweer hebben gevoerd. Daar lijkt het op.

**Minister Grapperhaus:**

Dat is juist. Misschien hebben zij dat verweer gevoerd, maar dat niet gestaafd met dat ene, toch eenvoudig te regelen punt van een geldige medicijnverklaring. U heeft allemaal wel een paar keer beelden gezien van rare dingen die in het verkeer gebeuren. Wij moeten ons ook realiseren, als ik die 5.500 noem, dat er toch lachgaspatronen gevonden blijken te zijn en dergelijke. Die 5.500 gevallen worden gevuld met allerlei drugsgerelateerde zaken en dan doel ik op verboden of in het verkeer schadelijke drugs, waarvoor geen medicijnverklaring is.

**De voorzitter:**

Gaat u verder met de beantwoording.

**Minister Grapperhaus:**

Voorzitter. Ik ben aardig op stoom. Dan had ik nog het mapje overig. Over het verdienmodel van Uber kan ik als Minister van Justitie en Veiligheid niets zeggen. Ik zal die vraag van de heer Moorlag onder de aandacht brengen bij de collega van Infrastructuur en Waterstaat en zo nodig bij die van Economische Zaken en Klimaat.

**De voorzitter:**



De heer Moorlag heeft daar nog een vraag over.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik vind dit wel een beetje een lijdzame opstelling van de Minister. Het kan zijn dat hij niet bevoegd is, maar hij heeft wel een belang. De Minister is verantwoordelijk voor handhaving, ook als het gaat om het niet gebruiken van de telefoon achter het stuur. Het is een integrale verantwoordelijkheid van het kabinet om de verkeersveiligheid te bevorderen. Ik zou het wel op prijs stellen als de Minister hierin een actieve rol kiest, ook in overleg met zijn collega van IenW, om het probleem bij de bron aan te pakken, namelijk bij het bedrijfsmodel van Uber, dat helemaal is gebaseerd op telefoongebruik achter het stuur; of je dat überhaupt wel wil. Daar heeft de Minister toch belang bij met het oog op de handhaving?

Minister **Grapperhaus**:

Als Minister van Justitie zeg ik dat het gebruik van een telefoon in de hand bij meer bedrijfsmodellen speelt. Mits men zich houdt aan de regels in het verkeer is dat toegestaan. Als Uberchauffeurs zich aan die regels houden, dan is dat toegestaan. Er zijn gevallen bekend waarin dat niet is gebeurd, maar dat geldt ook voor andersoortige bedrijven waar de telefoon met een kaartje deel van uitmaakt.

De heer Moorlag betrok daar ook het verdienmodel en de arbeidsomstandigheden bij. Dat is een afweging die buiten mijn over het algemeen behoorlijk uitgebreide bevoegdheden en verantwoordelijkheden gaat, dus daar kan ik niets over zeggen. Bedrijfsmodellen waarbij navigatie een rol speelt, zien we steeds meer en daar handhaven wij op, laat dat heel duidelijk zijn, voor zover er in strijd met de strafrechtelijke en verkeersregels gehandeld wordt.

De **voorzitter**:

De heer Moorlag heeft nog een vervolgvraag, zie ik.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Naar mijn smaak is handhaving toch het sluitstuk. Mijn appel is om het probleem bij de bron aan te pakken. Breng dat belang ook over bij uw collega. Volgens mij hebben we toch ook een verantwoordelijkheid voor preventie. Moet je iets wat inherent onveiligheid genereert wel willen? Ik spreek de Minister aan op de verantwoordelijkheid die hij heeft voor handhaving en voor verkeersveiligheid, om ook stroomopwaarts te kijken of er bij de bron niet een betere aanpak moet komen en of dat model niet heel kritisch tegen het licht moet worden gehouden.

Minister **Grapperhaus**:

Hier raken we des Pudels Kern. Ik heb ook gezegd dat ik de vraag van de heer Moorlag zal doorspelen. Hij zegt: moet je niet aan het begin van de Uber-rit, zou ik bijna zeggen, kijken wat het bedrijfsmodel is en hoe we dat zo kunnen inrichten dat de verkeersveiligheid ook zo goed mogelijk bevordert wordt? Dat punt breng ik graag over en daar kan de Minister van IenW dan op terugkomen. Ik benadruk dat dit geldt voor meer bedrijfsmodellen. Ik doe dat niet lijdzaam, maar ik zeg actief: wat voor Uber geldt, zou weleens voor meer bedrijfsmodellen kunnen gelden. Vervolgens moet de Minister van IenW met haar ambtenaren kijken wat voor invloeden we op het verkeer zien en hoe we daar op een goede manier preventief mee om kunnen gaan. Ik heb al eerder gezegd dat ik er ben voor de handhaving van de norm. Als die norm er komt, ben ik er zeker voor om daarmee aan de slag te gaan. Ik geef het dus in bredere zin door.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt de Minister zijn betoog.

**Minister Grapperhaus:**

Voorzitter. Dan had ik een vraag van de heer Van Aalst. Ik zeg onmiddellijk toe dat wij ons op de hoogte zullen laten stellen van de ervaringen in Duitsland met het verbod op flitssignalering.

**De voorzitter:**

Daarover heeft de heer Van Aalst een vraag.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Nee, geen vraag, voorzitter, maar even een punt van orde. Ik vind het fijn dat de Minister van Justitie hier vandaag is, maar ik heb zo langzamerhand het idee dat hij heel veel vertelt, maar geen vragen beantwoordt. En als hij vragen beantwoordt, is hij vragen van andere Kamerleden aan het beantwoorden. Het stoort mij een beetje.

**De voorzitter:**

Dan gaat de Minister gewoon verder met zijn beantwoording.

**Minister Grapperhaus:**

Dat spijt mij zeer, maar ik heb hier de vraag staan of de Minister wil informeren over het verbod dat in Duitsland is ingesteld op flitssignalering. Als daar het verkeerde Kamerlid bij is gezet, spijt mij dat. Ik heb het zelf ook genoteerd, maar ik lees het hier.

**De heer Stoffer (SGP):**

Ik kan me voorstellen dat de Minister ons verwart.

**Minister Grapperhaus:**

Daar zit geen kwade bedoeling achter, benadruk ik richting de heer Van Aalst. Ik stel voor dat ik hem een kop koffie aanbied voor iedere keer dat ik mij nog vergis.

Voorzitter. Ik hoop dat ik deze wel goed heb. De heer Stoffer had nog een vraag over de zorg of aandacht voor verkeershandhaving en om dat op te nemen in de veiligheidsagenda. Ik ben het helemaal met de heer Stoffer eens dat het onderdeel uitmaakt van integrale veiligheidsplannen. Ik heb daar ook aandacht voor gevraagd in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Om ervoor te zorgen dat de verkeersveiligheid eerder onderwerp van gesprek is in de driehoek wordt er permanent aandacht voor gevraagd door het OM bij de arrondissementsparketten. Daarnaast zal het Kennisnetwerk SPV een handleiding opstellen, zodat gemeenten verkeersveiligheid makkelijker in de driehoek kunnen agenderen. Ik doe echt mijn best om dat goed op de agenda te krijgen. Hoe je het ook wendt of keert, uiteindelijk wordt die veiligheidsagenda door het lokale gezag in het kader van het LOVP samen met het OM en politie opgezet. Als ik het gevoel heb dat een bepaalde kwestie meer aandacht zou kunnen krijgen, zet ik daarop in. Dat is dus het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. De heer Stoffer en de rest van de commissie weten in ieder geval dat ik vanzelf kijk of ik er iets aan kan doen als ik zie dat het niet hoog genoeg op de veiligheidsagenda staat.

Voorzitter. Dank aan de heer Moorlag voor zijn compliment over de gesprekken met de Vereniging Verkeersslachtoffers. Een terecht compliment aan de vereniging zelf. Dat compliment geldt ook voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, die grote betrokkenheid heeft bij het verbeteren van de verkeersveiligheid en de positie van verkeersslachtoffers. Wij blijven ook in gesprek met de vereniging, laat ik dat vooropstellen.

Dan was er het punt van de inzet van die boa's: die pilot in Utrecht. Het is een pilot en we moeten het ook ergens als een pilot inzetten. Als je het op heel veel plaatsen gaat uitrollen, is het geen pilot meer. De evaluatie moet een antwoord opleveren op de vraag wat nou de randvoorwaarden zijn

om de bevoegdheden goed uit te kunnen breiden. Het kost wel enige tijd om die pilot opgezet te krijgen, merk ik. Dat begrijp ik ook heel goed, omdat de gemeente Utrecht het echt heel goed en nauwkeurig ingericht wil hebben. Ik zal uw Kamer op de hoogte brengen van hoe het loopt, misschien bij het volgende AO in mei.

**De voorzitter:**

Mevrouw Postma heeft daar nog een vraag over. Dat is haar laatste vraag, zie ik.

**Mevrouw Postma (CDA):**

Goed dat hier uitgebreid en serieus naar gekeken wordt. Het CDA zou het mooi vinden als er in het kader van die pilot niet alleen een grote stad wordt meegenomen, maar ook andere steden. Daarnaast vroegen we ons af of bij die evaluatie ook gekeken wordt naar het punt van betaling: naar welke begroting gaan de opbrengsten van die boetes? Hoe zit het dan met de kosten voor de handhavers zelf? We begrepen van de gemeenten dat dit nog wel een punt is. Als de Minister dit mee kan nemen in de evaluatie, zou dat mooi zijn.

**Minister Grapperhaus:**

Bij die pilot wordt overigens niet gekeken naar waar de inkomsten naartoe gaan; laten we dat even hardop zeggen. Ik had nog een vraag liggen van mevrouw Postma over de feiten, de inrichting: welke feiten worden het precies? Over bijvoorbeeld brom- en snorfietshandhaving zijn OM, politie, gemeente Utrecht en VNG met elkaar in gesprek, dus daar kan ik nu nog niets over zeggen. Maar ik zal dit punt dat mevrouw Postma aanroert, daar inbrengen.

Voorzitter. Dan was er nog de vraag welke aandacht ik kan geven aan scootmobielen en ouderen. Ik heb het Strategisch Plan Verkeersveiligheid opgezet. Daarin is extra aandacht voor juist die kwetsbare doelgroepen. Dat zal ook meegenomen worden in de risicoanalyses die straks op regionaal niveau gaan plaatsvinden.

Het punt van de bebording van laadpalen zal ik doorgeven aan de collega van Infrastructuur en Waterstaat.

Dan vroeg mevrouw Van Brenk nog naar die coulancregeling. Voor de handhaving verkeersveiligheid is van belang dat in het rijbewijsregister zichtbaar is of de betreffende bestuurder in aanmerking komt voor de regeling. Inmiddels is dat het geval, waardoor er voor de handhaving ook geen problemen meer zijn. Verder verwijs ik naar wat we hier eind vorig jaar gewisseld hebben.

**Mevrouw Van Brenk (50PLUS):**

Vorig jaar was deze Minister juist degene die zei: nee, dat kan niet, dat doen we allemaal niet. Hij deed daar heel moeilijk over. Ik zou hem – daarom heb ik dit punt speciaal naar voren gehaald – willen voorhouden dat het dus wel kan. Waar zat die moeilijkheid nou? Het lijkt alsof je na je 75ste opeens absoluut niet meer kan rijden. Waarom deed met name Justitie moeilijk, terwijl achteraf bleek dat het wel kon?

**Minister Grapperhaus:**

Ik heb het net nog eens heel kort uitgelegd. Inmiddels is het in de handhaving mogelijk, maar dat was op dat moment niet zo. Ik heb toen ook zeer omstandig uitgelegd waarom het juridisch – formeel en materieel – niet mogelijk was om het naar voren te trekken. Ik heb ook gezegd dat het om een vrij beperkt tijdvak ging: totdat de systemen aangepast waren. Het is een beetje gek als de Minister van Justitie zegt «deze vraag doet mij onrecht», maar ik heb dat gevoel wel een heel klein beetje. Ik heb toen aangegeven: luister, zodra we het hebben aangepast, kan het wel, maar we zitten met een korte periode waarin het echt niet gaat lukken, want de

handhavers moeten in het systeem kunnen zien of mensen wel of geen geldig rijbewijs hebben. Dat punt is nu opgelost en ik denk dat iedereen nu gewoon verder kan.

Voorzitter. Er was nog een andere vraag op dat punt. Mevrouw Van Brenk noemde het verzwaren van het sanctioneren van overtredingen door het substantieel verhogen van verkeersboetes, het invoeren van een inkomensafhankelijke boetes of zo'n puntensysteem. Over het eerste voorstel heb ik al gezegd dat de Commissie Feiten en Tarieven met haar advies komt waarin hoog/laag, een progressief boetestelsel, zal worden meegenomen. Voordat ik verkeerde verwachtingen wek: dan gaat het om wat er binnen het huidige boetestelsel al mogelijk is. Dan kijken we ook welke boetes omhoog zouden kunnen.

Ten aanzien van de mogelijkheid om een systeem van inkomensafhankelijke boetes in te voeren zie ik grote juridische en overigens ook praktische bezwaren. Het juridische bezwaar is dat we daarmee het beginsel in Nederland loslaten dat we een maximumstraf per delict hebben die voor alle Nederlanders gelijk is. Als we dat gaan doen, moeten we ons realiseren dat dat breder in het strafrecht tot problemen leidt, maar er zijn ook bezwaren ten aanzien van de privacy. Want dan moet u als burger aan het CJIB, de rechter en het OM toegang verlenen tot uw inkomens- en belastinggegevens, wat ze nu niet hebben. Verder denk ik dat we dan ook de hele ingewikkelde juridische vraag gaan krijgen wat dan het inkomen is: hoe bepaal je dat? Los van de juridische kwesties, wordt dat ook praktisch een mer à boire. Dan is er nog een ander praktisch argument: onderzoek laat zien dat een stelsel met inkomensafhankelijke boetes niet alleen ingewikkeld is, maar ook heel fraudegevoelig zal zijn. Even los van de bezwaren dat het weer fraude kan opleveren – we gaan met ons nieuwe stelsel dus eigenlijk alleen maar nieuwe delicten krijgen – is het echt niet efficiënt. Ik zeg het wat uitgebreider, want ik wil mevrouw Van Brenk echt duidelijk maken dat ik ervan overtuigd ben dat we die kant niet op moeten.

Het invoeren van een puntensysteem raakt aan het stelsel van wat wij het rijbewijzenhuis noemen. Dat is een bestuursrechtelijk iets en dat zal ik doorgeleiden aan de collega van Infrastructuur en Waterstaat. Dat was dus het derde deel van de suggestie van mevrouw Van Brenk.

Verder werd gevraagd naar de taakstraf. Bij ernstige verkeersdelicten is het al mogelijk om een taakstraf op te leggen. Dat geldt bijvoorbeeld voor ernstige verkeersdelicten met een ernstige afloop, voor bestuurders die meerdere keren onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer. Over het slimmere handhaven heb ik in het eerste deel van mijn betoog het nodige gezegd. We proberen daar steeds meer op in te zetten, bijvoorbeeld met slimme camera's bij het negeren van een rood kruis. Als dat een duidelijke vooruitgang laat zien in de handhaving, is het echt de bedoeling om breder dat soort systemen te gaan ontwikkelen. Ik had nog een vraag van mevrouw Postma liggen over de digitale handhaving en daar wou ik mee afsluiten.

**De voorzitter:**

Voordat u daarop komt: mevrouw Van Brenk heeft nog een vraag.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Het ging heel specifiek over de taakstraf. Als iemand een ander iemand aangereden heeft, komt hij daar dan ook mee in contact? Als iemand daardoor in een rolstoel belandt of wat dan ook, zou dat best een wake-upcall kunnen zijn. Zou dat mogelijk zijn? Kan de Minister daar iets over zeggen?

**Minister Grapperhaus:**

Dat is heel lastig, want er zijn slachtoffers die geen contact willen met de dader. Er zijn sowieso ook privacyissues. Slachtoffers willen überhaupt

niet bekend worden bij de dader. Je kunt dat heel moeilijk als onderdeel van een taakstraf opleggen. Wat we vaak zien, en het zou zeker de moeite zijn om dat nog eens nader uit te werken, is dat de taakstraf zich richt op het werken met slachtoffers in algemene zin. Als iemand onder invloed een ongeluk heeft veroorzaakt, is onderdeel van de taakstraf dan dat hij gaat werken in een zorgkliniek of iets dergelijks. Die mogelijkheden zijn er in de praktijk. Het hangt af van de invulling die de rechter aan de taakstraf geeft.

**De voorzitter:**

En u gaf aan dat u nog ingaat op de cursus; de vraag van mevrouw Postma. Er lag ook nog een vraag van de heer Van Aalst over het inningspercentage van boetes voor overtredingen door Fransen. Mogelijk kunt u daar ook nog even op ingaan in deze termijn.

**Minister Grapperhaus:**

Op die twee punten heb ik nog niet een antwoord geformuleerd. Dat is mijn schuld. Ik zal zorgen dat ik die straks in de tweede termijn als eerste zal behandelen.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Nee, voorzitter. Die worden nu beantwoord.

**De voorzitter:**

Meneer Van Aalst, ik bepaal hier ...

**De heer Van Aalst (PVV):**

We schorsen even, dat lijkt me ...

**De voorzitter:**

We kunnen straks voor de tweede termijn even kort schorsen. Op deze manier gaan we niet met elkaar om.

**Minister Grapperhaus:**

Als ik twee minuten schorsing mag.

**De voorzitter:**

Ik schors de vergadering totdat we de vragen helder hebben.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

**De voorzitter:**

Ik heropen de vergadering, zodat ook de laatste vragen in deze termijn kunnen worden beantwoord door de Minister. Daarna is er nog een tweede termijn mogelijk als de vragen onvoldoende beantwoord zijn. De Minister.

**Minister Grapperhaus:**

Voorzitter. Allereerst mijn verontschuldigingen dat deze vragen niet meteen beantwoord waren. Ik begin met de Franse boetes. Naar aanleiding van de motie uit 2018 van de heer Van Aalst is door mij tot twee keer toe in overleg met de Franse collega's – dat overleg vindt in diverse gremia plaats – dit punt aan de orde gesteld. Ik heb gevraagd om daar extra aandacht aan te geven. Ik heb van mijn Franse collega teruggekregen dat de Fransen zelf ook met het probleem worstelen dat boetes in eigen land door Franse kentekenhouders slecht worden betaald. De percentages schieten niet op. In 2018 was het 57,2% en in 2019 56,8%. Ik zal mijn Franse collega daar een brief over sturen om het scherper aan de orde te stellen. Dat lijkt mij de enige volgende stap om echt verder te

komen. We zullen met elkaar moeten praten over wat we gezamenlijk kunnen opzetten om de handhaving te verbeteren.

**De voorzitter:**

Nog een vervolgvraag?

**De heer Van Aalst (PVV):**

Dan zou ik die brief in ieder geval niet te persoonlijk maken. Laten we beginnen – ik pak het lijstje erbij – met Estland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland, Italië en Letland. De strekking van de motie was nu juist: stel de Kamer periodiek op de hoogte. Dit speelt al drie jaar lang. Al drie jaar lang kunnen we die boetes niet innen. Elk jaar weer betalen we als Nederlanders in de zomer boetes die we in de vakantie hebben opgelopen. Maar nee, al die buitenlanders die naar Nederland komen, komen er gewoon mee weg. Ze kunnen gewoon doen en laten wat ze willen. In dit staatje zijn nog niet eens de parkeerboetes meegenomen. Daarvan zeggen Europese landen: parkeerboetes hebben niets met verkeersveiligheid te maken; u zoekt het maar uit; wij geven geen gegevens over de bestuurders. Dat kan toch niet waar zijn! Het is gewoon geld waar we recht op hebben. Het zijn mensen die zich misdragen.

**Minister Grapperhaus:**

Ik begrijp de ergernis van de heer Van Aalst heel goed, maar mijn bevoegdheid strekt niet zover – dat weet de heer Van Aalst ook – dat ik in Frankrijk zelf de boetes kan gaan innen. Er zit een feilen in het Franse systeem en dat geldt ook voor een aantal andere landen. Ik zal uw Kamer tijdig berichten voor het volgende AO, dat we in mei hebben, over wat ik hier de komende tijd richting een aantal Europese landen aan doe. Maar nogmaals, het is alleen maar een kwestie van, om in het Frans te blijven, *frappez toujours*, voortdurend erover beginnen, want uiteindelijk moet de Franse overheid zelf op enig moment hierop inzet plegen. Dat geldt ook voor de andere genoemde landen. Dat klinkt enigszins machteloos, maar ja, mijn bevoegdheid eindigt, vrees ik toch, bij Lobith, Vaals en nog een paar van die grensplaatsen.

**De voorzitter:**

De heer Moorlag heeft ook nog een vraag.

**De heer Moorlag (PvdA):**

Ik had een groot deel van mijn inbreng gewijd aan gedragsverandering bij automobilisten, die van 130 naar 100 terug moeten. Ik heb gevraagd welke mix van maatregelen de Minister denkt te moeten nemen om dat te bevorderen. Ik heb het belang van voorlichting genoemd, maar handhaving maakt daar zeker ook onderdeel van uit. Mijn concrete vraag aan de Minister is: wat gaat er meer gebeuren dan alleen het plaatsen van borden?

**Minister Grapperhaus:**

Laat ik die vraag eerst beantwoorden en daarna ingaan op het punt van mevrouw Postma over de EMG. Mijn collega van IenW is wel degelijk ook bezig met een campagne ter bevordering van gedragsverandering. Die zal erop gericht moeten zijn om de mensen goed te doordringen van de wisseling die nu gaat plaatsvinden, zoals de heer Moorlag beschreef. Dat zal echt in de poriën van mensen terecht moeten komen. Van de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer is vastgesteld dat de resultaten tegenvallen. IenW is op dit moment in overleg met de betrokken instanties om te kijken hoe dit tot een groter succes gemaakt kan worden, want gedragsveranderingen hebben we hard nodig om het verkeer veiliger te krijgen en niet alles op handhaving en repressie te laten rusten.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Maar waar kunnen we deze Minister op afrekenen? Wat moet het nalevingspercentage zijn over een maand, over zes maanden, over twaalf maanden? Wat stelt de Minister zich daarbij voor? Er staan grote belangen op het spel. De woningbouw moet losgetrokken worden. De kwaliteit van de natuur ... De heer Schonis heeft ook al een aantal goede argumenten genoemd waarom die snelheid naar beneden moet. In de sfeer van de handhaving zal de Minister toch ook doelen moeten stellen? Welk nalevingspercentage stelt de Minister zich voor binnen 1 maand, 6 maanden, 12 maanden en 24 maanden?

Minister **Grapperhaus**:

Ik heb aangegeven dat de politie gewoon blijft handhaven zoals ze altijd doet. Ik heb ook aangegeven dat we naast politiehandhaving steeds meer willen inzetten op digitale handhaving. Dat geldt bij uitstek ook voor deze maatregel, de 100 kilometermaximering. Het valt echt buiten het kader van dit AO om te zeggen wat de uiteindelijke resultaten moeten zijn op het gebied van stikstofvermindering en woningbouw. Daar ga ik niet iets over zeggen.

De **voorzitter**:

Ik geloof ook niet dat dat het punt was dat de heer Moorlag maakte. Hij vroeg naar de doelen die horen bij de handhaving.

Minister **Grapperhaus**:

Ja, maar daar heb ik al van gezegd: we blijven handhaven zoals we dat altijd doen. Laat dat duidelijk zijn.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Schonis ook een vraag heeft.

De heer **Schonis** (D66):

Ik wil toch proberen om de vraag van de heer Moorlag wellicht wat preciezer te maken. Het ging inderdaad niet om de doelen voor stikstof, klimaat of geluid. Daar wordt niet naar gevraagd. We veranderen het maximumsnelheidsregime op de snelweg. Dat is een grote gedragsverandering. Dat beaamt de Minister ook. Als je dat voor elkaar wilt krijgen, hoort daar actieve handhaving tegenover te staan. De vraag aan de Minister is als volgt. Hij zegt: ik ga geen nieuw handhavingsteam of iets dergelijks inzetten, maar ik blijf monitoren. Op welk punt grijpt hij dan in? Alleen naar aanleiding van verkeersveiligheid, of als hij ziet dat er op bepaalde trajecten structureel te hard gereden blijft worden? Wanneer gaat hij handhaven?

Minister **Grapperhaus**:

De handhavingsprincipes zijn wat ze zijn, en die worden steeds weer toegepast. Daar heb ik ook het een en ander over gezegd. Trajectcontroles doe je daar waar je ziet dat de maximumsnelheid aanzienlijk overschreden dreigt te worden. Dat zal betekenen dat in de handhaving van die 100 kilometer dat principe wordt gehanteerd. Dit is gewoon een nieuwe maximumsnelheid, althans vast op alle plekken. Hetzelfde handhavingssysteem wordt daarop ingezet.

De **voorzitter**:

En dan komt de Minister aan bij de vraag van mevrouw Postma die nog beantwoord moest worden.

Minister **Grapperhaus**:

Over die EMG? Die heb ik zojuist beantwoord.

**De voorzitter:**

Dan kijk ik naar de leden om te zien of er nog vragen zijn blijven liggen.

**Minister Grapperhaus:**

Ja, de flitspalen bij rood licht, waar mevrouw Van Brenk naar vroeg. Ik ben bereid om daartoe over te gaan als de wegbeheerder en de politie van mening zijn dat er op een bepaalde plek een flitspaal moet komen. Dat kunnen ze bij het Openbaar Ministerie aangeven en het Openbaar Ministerie beoordeelt dan aan de hand van het Beleidskader Flitspalen of er op die plek een flitspaal moet komen. Als het Openbaar Ministerie zegt «daar moet een flitspaal staan», dan ben ik zeker bereid om die extra flitspaal te plaatsen.

**Mevrouw Van Brenk (50PLUS):**

Ik had het ook over een afteller bij stoplichten. Nou weet ik nooit of dat een punt is voor deze Minister of voor de andere. Het helpt wel. Mensen worden wat geduldiger als ze zien wanneer ze weer gas mogen geven.

**Minister Grapperhaus:**

Dat is een lenW-beslissing. Ik zal dit verzoek doorgeven.

**De voorzitter:**

Dan komen we daarmee bij de tweede termijn van de Kamer. Anderhalve minuut per Kamerlid. We beginnen bij de heer Van Aalst van de PVV.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Dank u wel, voorzitter. Volgens mij stond er nog een vraag open: wordt er, als de borden eerder vrijkomen, al op 15 maart geflitst in plaats van op 16 maart?

Ik kondig alvast een VAO aan, dan is dat alvast geregeld.

Voorzitter. De PVV pleit er nu al drie jaar lang voor om iets te doen aan het innen van die boetes van buitenlandse bestuurders. Er ligt een unaniem aangenomen motie die zegt: stel de Kamer jaarlijks of periodiek, afhankelijk van hoe je het in wilt vullen, op de hoogte; doe er wat aan. Het enige wat wij in de afgelopen periode geconstateerd hebben, is dat het inningspercentage de verkeerde kant op is gegaan. We halen dus nog minder geld binnen dan we binnen zouden moeten halen. Het punt helemaal aan het begin van mijn betoog, aan het begin van deze vergadering, was: meer staandehoudingen en minder trajectcontroles. Doe het net als in Duitsland: contant afrekenen en anders zet je de auto maar aan de kant. Pak nou eens een keer door en laat zien dat we het niet accepteren in Nederland. Helaas moet ik constateren dat met die motie uit maart 2019 niets gedaan is. De Kamer is daarin niet meegenomen en dat vind ik jammer. Ik blijf erop hameren. Dan gaat er weer een brief naar al die landen, maar we zijn er niets mee opgeschoten.

Voorzitter. Het enige positieve van vandaag is dat er geen extra trajectcontroles komen. Nu nog de bestaande schrapen en dan zijn we helemaal blij.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

U ook bedankt. Dan komen we bij mevrouw Postma, CDA.

**Mevrouw Postma (CDA):**

Voorzitter, dank. Ik ben blij dat er zoals gezegd vorig jaar meer gehandhaafd is en dat er meer staandehoudingen zijn. Het CDA is ook erg blij om te horen dat er nieuwe maatregelen aankomen waardoor met name verkeersshuften worden aangepakt.



We zijn blij met de toezegging om te kijken naar het doelbesluit over de camera's van Rijkswaterstaat, met name om het gevaar van doorrijden bij een rood kruis snel een halt toe te roepen.

We gaan met smart wachten op de pilot met de slimme camera's in het najaar.

We zijn ook heel benieuwd wat er gaat gebeuren met het aanpassen van de EMG. Dat gaan we goed in de gaten houden.

Al in april, begreep ik, krijgen we de resultaten van de pilot met de alcoholband. We zullen dat scherp volgen.

Dat was het.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan komen we bij de heer Schonis van D66.

**De heer Schonis (D66):**

Dank u, voorzitter. Dank aan de Minister voor het beantwoorden van de vragen.

Goed om te horen dat op het medicinaal gebruik van cannabis en morfine niet specifiek gehandhaafd wordt. Op het moment dat je op een goede manier aan het verkeer kunt deelnemen, vinden er geen speciale controles plaats. Als je, net zoals die twaalf mensen vorig jaar, bij een staandehouding niet kunt onderbouwen dat het gaat om medicinaal gebruik, dan kunnen daar strafrechtelijke consequenties aan verbonden zijn. Dat snap ik.

Die e-stepjes blijven een kafkaëske toestand wat mij betreft. In Nederland mag je er niet mee op de weg. Als de dienst Domeinen ze heeft ingevorderd, blijven we ze toch verkopen met de disclaimer «als u ze in het buitenland kwijt kunt, kunt u ermee leuren». Het blijft bijzonder. Ik ga nog even na of ik daarop actie ga vragen.

Dat was het eigenlijk wel. Dank u, voorzitter.

**De voorzitter:**

U ook bedankt. Dan kom ik bij de heer Dijkstra, VVD.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Ik voel wel mee met de PVV als het gaat om de onrechtvaardigheid van buitenlandse autobestuurders die ermee weggelopen als ze verkeerd parkeren in Maastricht, in Nijmegen en in Breda, terwijl wij wel de boete moeten betalen. Ik ben benieuwd naar de uitkomsten als we hierop later terugkomen.

Ik voel mee met de SGP en het CDA als het gaat om het alcoholslot en de alcoholband. Ik vind dat we notoire drankrijders gericht moeten aanpakken. Daarover heb ik nog een vraag. Kunnen we die gevaarlijke bestuurders, of het nu gaat om drank, drugs of gewoon sociaal gedrag, niet een levenslange rijontzegging opleggen als ze meerdere keren in de fout zijn gegaan? Is het niet mogelijk om de auto af te pakken, te verbeuren en de opbrengst bijvoorbeeld naar het Fonds Slachtofferhulp te brengen? Ik zie daar graag nog wat stappen gezet.

Ik ben blij dat de Minister zegt dat we in mei weer met elkaar gaan zitten; heel goed.

Als het gaat om het omlaag brengen van kleine snelheidsovertredingen: ik zie het wetsvoorstel waar hij aan refereert en alle adviezen graag tegemoet.

Dank voor het overleg.

**De voorzitter:**

Ook bedankt. Dan kom ik bij de heer Moorlag, PvdA.

**De heer Moorlag (PvdA):**

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording. Ik moet wel zeggen dat ik de Minister wat te lijdzaam vind als het gaat om de snelheidsverlaging. Hij zegt dat de huidige handavingsdruk eigenlijk wel toereikend zou moeten zijn. Ik vraag me dan het volgende af. Het is een enorme verandering en als die snelheidsverlaging niet wordt bereikt, is dat gewoon slecht voor de woningbouw, voor de natuur en ook slecht voor goedwillende burgers die met 100 km/u een vrachtwagen inhalen terwijl de snelheidsovertreder achter hen zit te duwen om sneller te rijden. Welk niveau van snelheidsovertredingen vindt de Minister acceptabel? Vindt hij het ook acceptabel dat het percentage toeneemt? Als het gaat toenemen, hoeveel mag het dan toenemen naar de smaak van de Minister? Bij welk percentage gaat hij de handhaving versterken en verbreden?

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan kom ik bij de heer Stoffer, SGP.

**De heer Stoffer (SGP):**

Dank, voorzitter. Ik dank de Minister uiteraard voor het beantwoorden van al mijn vragen; ze zijn allemaal langsgeslagen.

Deze Minister is van de handhaving en de Minister van IenW is van de weginrichting, maar ik merk in dit overleg geregeld dat dit toch wat overlap heeft, dus wellicht zou het voor de toekomst effectief zijn als dit in gezamenlijkheid plaatsvindt, zodat we ook meer vragen direct bij de kop kunnen pakken. Maar dat is voor de toekomst.

Ik heb eigenlijk nog één vraag over die ik echt helemaal scherp wil hebben. Dat is mijn vraag over de flitspaalsignalering: het Duitse verbod. Heb ik goed begrepen dat de Minister wil kijken naar de ervaringen in Duitsland en dat, als dat heel positief uitpakt, dat ook gevolgen kan hebben voor hoe we hier in Nederland ermee omgaan?

Daar houd ik het bij, voorzitter, dank.

**De voorzitter:**

U ook bedankt. Dan kom ik tot slot bij mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

**Mevrouw Van Brenk (50PLUS):**

Voorzitter. Ook ik hoop dat we de volgende keer, in mei, met twee ministers zitten. Dan kunnen alle vragen meteen beantwoord worden.

Ik had nog een vraag gesteld. Ik weet niet of deze Minister die kan beantwoorden. De Minister heeft aangekondigd 500 miljoen te steken in verkeersveiligheid. Wordt dat ook geïnvesteerd in meer en betere handhaving?

In tegenstelling tot de PVV zouden wij juist meer trajectcontrole willen zien, omdat wij denken dat dit een van de weinige manieren is om het gedrag werkelijk te kunnen beïnvloeden.

Voorzitter. In Finland en Zwitserland zijn de boetes inkomensafhankelijk. Dat is daar heel gebruikelijk. Zou het toch niet mogelijk zijn dat deze Minister eens kijkt hoe het daar zit en wat de ervaringen daarmee zijn? Wij denken namelijk dat voor sommige mensen gedragsverandering alleen te bereiken is als het pijn doet in de portemonnee.

**De voorzitter:**

Er is óf een interruptie óf een ordevoorstel van de heer Van Aalst.

**De heer Van Aalst (PVV):**

In dit geval geen ordevoorstel, voorzitter. Ik heb een vraag aan mevrouw Van Brenk. Het verbaast mij een beetje dat we eigenlijk zover uit elkaar liggen. In de eerste termijn hoorde ik mevrouw Van Brenk zeggen: de boetes moeten we inkomensafhankelijk maken, want een boete is maar een boete. Ik heb mevrouw Van Brenk horen zeggen dat we mensen een

soort taakstraf moeten geven, want die boete betaal je en dan ben je er vanaf. Ons punt bij die trajectcontroles is juist dat het geen pijn doet. Je wordt gewoon aangepakt door die agent. Bij zware ongevallen: dwing mensen om te gaan kijken wat ze bij hun slachtoffers hebben aangericht. Daarover zijn we het eens. Mijn punt is nu juist: stop met die trajectcontroles, want je maakt het bedrag over en je bent er vanaf. Volgens mij zou u ons moeten steunen in ons voorstel om te stoppen met trajectcontroles, omdat een staandehouding veel meer doet met iemand. Veel meer dan alleen een boete betalen.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dan snap ik wat het denkpatroon van de PVV is. Ik had het heel anders geïnterpreteerd. Wij denken dat als die camera's er niet staan en de kans dat je een keer staande gehouden wordt erg klein is, het gaspedaal gewoon ingedrukt wordt. Als je weet «hier is trajectcontrole», wordt er echt niet geplankt, want anders gaat het pijn doen. De PvdA zegt: nu gaan we naar 100 en hoe gaan we dat beïnvloeden? Je zou bijna zeggen dat heel Nederland een trajectcontrole moet worden, want dat is de enige manier om zeker te weten dat iedereen zich aan de snelheid houdt.

De **voorzitter**:

En daarmee komen we aan het einde van deze tweede termijn van de Kamer. Ik geef het woord aan de Minister voor zijn beantwoording in tweede termijn.

Minister **Grapperhaus**:

Voorzitter. Laat ik even vooropstellen dat ik de ergernis van de heer Van Aalst over het niet kunnen innen volledig deel. Het is niet voor niets een onderwerp dat ik een paar keer op de agenda heb gezet van overleggen die over andere onderwerpen gingen. Ik vond namelijk dat daar iets aan moest gebeuren in landen die op dit punt slecht presteren. Het gemiddelde percentage van geïnde boetes internationaal is 75%, maar er zijn inderdaad – daar wijst de heer Van Aalst terecht op – een paar, ik zou haast zeggen, veelplegers: landen waar het echt slecht is. Er worden een paar landen genoemd waarvan de aantallen op dit moment nog klein zijn: Estland, Roemenië. Maar ik ga er niet omheen: het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk zijn twee grote landen. Ik heb het al gezegd en ik wil het nog eens benadrukken: ik zal mij de komende weken in een brief richten tot de collega's. Ik spreek die collega's overigens sowieso nog voordat wij in mei opnieuw een AO hebben. Ik wil benadrukken dat het niet iets is waarvan wij hebben gezegd: nu ja, een motie en af en toe zeggen wij er iets van. Het ergert mij echt dat het qua verkeersovertredingen zo verschilt in Europa. Er zijn overigens landen met veel hogere percentages. Maar goed, tot zover. Ik kom dus met die brief tijdig voor het AO waarin ik verslag doe.

De heer Van Aalst had verder geen vragen meer. Dan kom ik bij mevrouw Postma. Ik kreeg niet echt een vraag, dacht ik.

De **voorzitter**:

Volgens mij staat er nog een vraag van de heer Van Aalst open, namelijk of er boetes worden opgelegd voor 16 maart.

Minister **Grapperhaus**:

O ja. Excuus. Het antwoord is: ja. De regelgeving is aangepast. Zodra er ergens een bord staat, zal er gehandhaafd worden op basis van wat er op het bord staat. Zo werkt de wegenverkeerswetgeving ook. De maximumsnelheid is dan duidelijk aangegeven: 100.

De **voorzitter**:

Daarover is een vervolgvraag.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Heel kort. Ik snap dat er gehandhaafd moet worden als er borden staan, maar ik hoop toch in ieder geval dat de politie in die zin een oogje dichtknijpt, want er is volop gecommuniceerd dat er per 16 maart een aangepaste snelheid is. Het zou wel heel kinderachtig zijn om dan een dag tevoren mensen keihard op de bon te slingeren. Is de Minister dat met mij eens?

Minister **Grapperhaus**:

Dit is de Minister van handhaving. Terecht dat ik daarop kritisch word bevroegd. Deze Minister heeft een politie waar hij zeer voor instaat en die knijpt geen oogjes dicht. Dat moet ik in alle eerlijkheid zeggen. Overigens wordt ook op ieders navigatiesysteem tegenwoordig aangegeven of het 100 of 120 is. Veel mensen zullen daar dus voor gewaarschuwd zijn, maar het staat ook duidelijk aangegeven op de wegen.

Voorzitter. Mevrouw Postma en de heer Schonis hadden dacht ik geen vragen, maar ik check het nog even. Dan kom ik bij de heer Dijkstra. Ik hoop het punt van de buitenlandse auto's voor nu geadresseerd te hebben. Er komt dus een brief.

Dan die alcoholbanden. Een paar dingen. Levenslange straffen zijn zeer ingrijpend. Daar kunnen we niet zomaar toe overgaan. U zult zich de discussie herinneren die we hebben gehad over vrijheidsstraffen. Uit onderzoek naar het verhogen van straffen voor ernstige verkeersdelicten is gebleken dat het niet zo is dat er onvoldoende ruimte zou zijn voor het opleggen van een ontzegging van de rijbevoegdheid. Er is niet zozeer behoefte aan verruiming op dat punt. Ik denk wel, en daar werken we nu ook aan, ook met het in consultatie zijnde wetsvoorstel, dat de bestuursrechtelijke mogelijkheden op dat punt uitgebreid kunnen worden, zodat de rechter meteen een forse ontzegging oplegt. Als er in de Kamer op enig moment behoefte ontstaat om verder met elkaar te debatteren over de vraag of hier geen levenslange ontzegging moet worden kunnen opgelegd, dan ben ik daartoe absoluut bereid. Dat zou ook al in een volgend AO kunnen. Ik zeg dat opdat we ons, u als Kamer en wij ook, daarop goed kunnen voorbereiden. Ik ben ook bereid om een technische briefing aan te bieden aan de Kamer op het punt van alles wat te maken heeft met alcohol en drugs in het verkeer. U kent een beetje mijn kruistocht op dit punt. Ik ben echt zelfs bereid om aan dat onderwerp een geheel apart AO of debat te wijden, want ik vind het een schandaal, echt een grof schandaal, dat we moeten vaststellen dat mensen met lachgas op in het verkeer zitten en het daar ook gebruiken en dat mensen na alcohol- of drugsgebruik achter het stuur gaan zitten en vervolgens, of het nou in buurten is met jonge kinderen of gewoon ergens op straat, allerlei ellende veroorzaken. Dus ik wil dat aanbod van een technische briefing en vervolgens een op dit onderwerp toegespitst AO doen, want ik vind het onderwerp te belangrijk om het alleen bij dit korte punt te laten. Dan zouden we het ook kunnen hebben over de vraag of je dingen als auto's niet eerder kunt verbeuren. Ik denk dat we allemaal enigszins met een «net goed»-gedachte lezen dat iemand een Lamborghini in de sloot heeft gereden, maar daar is daarvoor wel een situatie van gevaarzetting geweest en dat is nou juist waarvoor we hier bij elkaar zijn: om dat te voorkomen. Dat aanbod leg ik bij uw commissie neer. Misschien kunnen we spoedig, in september of zo, dedicated hierover verder praten. Voorzitter. De punten van de heer Dijkstra heb ik hiermee gehad. De heer Moorlag vroeg naar handhaving. Ik zei al: de politie knijpt geen oogje dicht. Daar wil ik mee zeggen dat we altijd handhaven. Het is niet een kwestie van ons beperken tot enig percentage. Ik vind nog steeds dat in het aantal staandhoudingen de komende jaren een groei te zien moet zijn. We hebben op de N-wegen twintig extra trajectcontroles ingezet. We gaan natuurlijk ook door met de trajectcontroles op de snelwegen. Ik zei al dat gericht wordt gekeken naar waar die het best op hun plaats zijn. Ik

herhaal het maar eens: mocht het zo zijn dat aanvullende handhaving nodig blijkt naar aanleiding van die 100 kilometerinvoering, als ik het zo mag omschrijven, dan ben ik zonder meer bereid om daar met de collega's over te gaan zitten om te zien wat dat zou betekenen. Maar ik denk dat we daarmee eerst aan de slag moeten gaan.

**De voorzitter:**

En daarover is een vraag van de heer Moorlag.

**De heer Moorlag (PvdA):**

Ik wil de Minister hartelijk danken voor de antwoorden op de niet gestelde vragen, maar mijn vraag was: vindt hij het acceptabel dat het percentage snelheidsovertredingen gaat toenemen en, zo ja, met hoeveel procent, en bij welke toename wordt er geïntensiveerd? Dat was de vraag. De Minister deed het ook al in de eerste termijn. Toen heb ik hem gevraagd: wat zijn de doelstellingen over een maand, over zes maanden en over twaalf maanden? Ik zou het erg op prijs stellen als de Minister gewoon klare wijn schenkt.

**Minister Grapperhaus:**

Ik heb deze vraag wel degelijk beantwoord. Onze handhaving is er hoe dan ook op gericht om te voorkomen dat er overtredingen van de wet plaatsvinden. Elke vorm van overtreding van een regel is voor deze Minister onaanvaardbaar, tenzij er rechtvaardigheidsgronden of uitsluitingsgronden zijn, maar dan ga ik een juridisch traject in. Laat dat dus duidelijk zijn. Daarom zeg ik ook: we gaan op die 100 kilometer alle handhavingsmiddelen inzetten. We gaan geen oogjes dichtknijpen of wat voor dingen dan ook. We gaan op precies dezelfde manier door. Als we vaststellen dat dingen niet gaan zoals ze zouden moeten gaan en er vraag is naar aanvullende handhaving, dan ben ik zoals gezegd bereid om daarover met de collega's in gesprek te gaan. Maar het punt is dat de heer Moorlag, en daar kan ik hem niet verder mee helpen, vraagt naar gedragsverandering. Sec het aanmoedigen van die gedragsverandering is, hoe vervelend ook – nou ja, ik weet niet of het vervelend is – niet mijn domein. Ik moet gewoon zorgen dat er goed gehandhaafd wordt.

**De heer Moorlag (PvdA):**

Mijn vragen waren glashelder. Ik vroeg de Minister of hij een toename in percentages snelheidsovertredingen acceptabel vindt, zo ja, met hoeveel procent en bij welk niveau hij extra gaat handhaven. Glasheldere vragen. Ik mag toch hopen dat daar ook een glashelder antwoord op komt.

**De voorzitter:**

Het is aan de Minister. Ik heb hem ik denk drie of vier keer hetzelfde antwoord horen geven. Maar het is aan de Minister om antwoord te geven.

**Minister Grapperhaus:**

Iedere toename, iedere overtreding is voor mij niet aanvaardbaar, punt. Dat betekent dat ik handhaving inzet om ervoor te zorgen dat overtredingen worden aangepakt, punt. Zo werkt het. Het werkt niet met percentage zus of percentage zo, want dan zou ik een Minister worden ... Ik wil dit verantwoorden aan de heer Moorlag, zodat hij het goed begrijpt. Ik ben de Minister van Justitie en Veiligheid en niet de Minister van Statistische Acceptabiliteit, als dat woord bestaat. Zo moet ik niet werken. Ik moet gewoon zeggen: als wij verkeersregels hebben met maximumsnelheden en een bepaald verboden gedrag, dan moeten we daarop handhaven. Dat is altijd op basis van de systemen en de mensen die we hebben. Zo werkt het. Ik moet gewoon zorgen dat er gehandhaafd wordt.

Ik heb in de eerste termijn al gezegd tegen de heer Moorlag dat het centrale criterium daarbij het inzetten op gevaarzetting is.

**De voorzitter:**

De Minister vervolgt zijn betoog.

**Minister Grapperhaus:**

Voorzitter. Dan het punt van de heer Stoffer over de flitspaalsignalering. Het antwoord is heel simpel: ja, ik ga goed kijken naar Duitsland. Ik kom zo nog even terug op het punt van de overlap in onderwerpen. Voorzitter. Die 500 miljoen van mevrouw Van Brenk is echt een post die niet bij mij maar bij lenW in de begroting staat. Ik zou daar heel graag dingen over willen zeggen, maar dat heeft met de infrastructuur te maken. Over de inkomensafhankelijke boete heeft u van mij een lang betoog gehoord, omdat ik de argumenten goed wilde neerzetten. Maar ik zou eigenlijk willen voorstellen dat ik dat nog een keer in een brief aan uw Kamer schrijf, want ik vind het belangrijk om op dit punt mevrouw Van Brenk verantwoord te laten zien waarom ik echt vind dat we dat niet moeten gaan doen. Het is niet een of ander iets van mij, het is niet mijn plan of weet ik wat. Er zijn echt hele sterke argumenten om het niet te doen. Ik bied deze brief aan in de hoop dat mevrouw Van Brenk daar prijs op stelt.

**Mevrouw Van Brenk (50PLUS):**

Daar stel ik zeker prijs op. Misschien kan de Minister dan ook in die brief meewegen waarom het in die andere twee landen best wel soepel kan. Ik snap dat de Minister zegt dat het lastig is en privacygevoelig – je moet het inkomen en dergelijke weten – maar in Zwitserland en Finland kan het wel. Ik ben er dan even benieuwd naar waarom zij die hobbels niet hebben.

**De voorzitter:**

En ook wanneer die brief komt.

**Minister Grapperhaus:**

Die brief kan binnen vier weken na nu er zijn, dat moet mogelijk zijn. Maar ik ga dan niet in op die twee andere landen, want dat zou meer tijd kosten. Ik ga geen dingen zeggen over hoe in Zwitserland het kiessysteem werkt en dat soort dingen meer. Wij hebben hier niet eens bergen waar de mensen op zouden kunnen gaan staan om hun hand op te steken. Ik bedoel, het zijn andere omstandigheden in landen die kunnen bepalen of iets in een stelsel al dan niet werkt. Ik kom in een brief uitvoerig gemotiveerd terug op de vraag waarom ik vind dat het in Nederland niet mogelijk is. Dat moet lukken in vier weken tijd, in ieder geval voor het meireces over vijf weken.

**Mevrouw Van Brenk (50PLUS):**

Op zich vind ik dat teleurstellend, want het zijn toch geen achtergebleven landen. Waarom kan het in Zwitserland en Finland wel, zou je zeggen. Bij ons zou het dan toch ook moeten kunnen? Ik snap dat dat best meer tijd zou kosten en dergelijke. Maar ik ben in ieder geval blij met de brief. Ik sluit niet uit dat ik bij het VAO vraag of de Minister nog iets meer inspanning wil doen.

**Minister Grapperhaus:**

Ik wil hier graag een goede discussie over hebben. Ik ga het zo doen. Ik ga echt mijn best doen om Zwitserland en Finland uitvoerig in de vergelijking mee te nemen. Dan duurt het wel wat langer. Dan zorg ik dat u een week voor dat AO een brief heeft. Het AO, heb ik begrepen, zou omstreeks 28 mei zijn.

Voorzitter. Mijn allerlaatste punt is toch even wat de heer Stoffer zegt over de overlap in onderwerpen. Tot nu toe hebben we ook altijd met z'n tweeën in deze AO's opgetrokken. Het spijt me dat dat vandaag niet zo was, maar dat lag aan de agenda's die heel lastig op elkaar af te stemmen waren. Weet dat collega Van Nieuwenhuizen en ik echt ons best doen om het samen te doen. De volgende keer zou dat misschien wel weer moeten kunnen lukken.

De **voorzitter**:

Er is nog een vraag van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Nee, nee.

De **voorzitter**:

Een opmerking.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het was niet bedoeld als verwijt, puur als een constatering. Als de Minister het heeft gevoeld als ... Het was echt een constatering.

Minister **Grapperhaus**:

Nee. Er zijn een paar dingen genoemd, zoals die internationale boetes. Het klinkt een beetje klef, maar we zien elkaar te weinig. Daarom wil ik ook zo graag ergens in mei over een paar van die dingen doorpraten, want er zitten wel voor ons belangrijke dingen bij.

De **voorzitter**:

En daarmee komen we aan het eind van deze bijeenkomst. Er zijn een aantal toezeggingen gedaan die ik even zal voordragen, zodat u allemaal kunt checken of het inderdaad de toezegging is zoals u die bedoeld heeft.

- Eind 2020 informeert de Minister de Kamer over de mogelijke inzet van slimme technologie voor handhaving van het verbod op smartphonegebruik in het verkeer. Dat was een toezegging aan mevrouw Postma, volgens mij.
- Voor het volgende algemeen overleg op 28 mei, respectievelijk voor het zomerreces informeert de Minister de Kamer over de volgende onderwerpen: zijn beleidsreactie op het nog te ontvangen advies over alternatieven voor een progressief boetestelsel; de evaluatie van de alcoholmeter of de alcoholband; de pilot die in Utrecht loopt ten aanzien van de inzet van boa's voor verkeershandhaving; de inspanningen om het inningspercentage van boetes voor buitenlandse kentekenhouders substantieel te verhogen; de Duitse ervaringen met flitspaalsignalering naar aanleiding van een vraag van de SGP; en de inkomensafhankelijke boetes, waarbij de Minister ook de Zwitserse en Finse ervaringen meeneemt.

Het eerstvolgende algemeen overleg, commissiedebat, is op 28 mei. Dan is er ook nog een VAO aangekondigd door de heer Van Aalst van de PVV. Ik zie dat de heer Moorlag nog een vraag heeft.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Er was ook toegezegd dat het Uberverhaal naar de collega van lenW doorgeleid zou worden. Daaraan gekoppeld: ik zou het op prijs stellen als de Minister van lenW daar voor het eerstvolgende AO kort op reageert met een brief.

Minister **Grapperhaus**:

Het lijkt me prima om dat zo te doen. Dat zeg ik dan in commissie toe. Ik heb nog een aanbod gedaan voor een technische briefing en een apart AO in september over alcohol, drugs en verkeer en de suggesties van de heer

Dijkstra. Dat zou ik graag in een apart AO willen doen. Dat kan ook met mij alleen, denk ik. Ik hoor wel van uw commissie of men dat interessant vindt.

**De voorzitter:**

Dat gaan wij altijd bespreken in een procedurevergadering. Dat doen we niet hier vandaag. Ik zag dat mevrouw Postma nog een vraag had.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik mis nog een toezegging over de rode kruisen en de camera's van Rijkswaterstaat en het doelbesluit daarover.

**Minister Grapperhaus:**

Dat punt gaat ook door naar de Minister van IenW. Zij is daarmee bezig, heb ik gezegd. Zij zal hierop terugkomen, maar ik kan niet garanderen dat dat voor het volgende AO is. Dat weet ik niet.

**De voorzitter:**

Dan komen we daarmee aan het eind van deze vergadering. Ik dank de Minister en zijn mensen, de collega's voor al hun vragen en de mensen die hebben meegekeken thuis en hier in de zaal. Ik wens iedereen nog een gezegende dag.

Sluiting 12.48 uur.