



Initiatiefnota

Aanpak hufferig gedrag in het verkeer

CDA-Kamerlid Wytske Postma

1 - Inleiding

De maatschappij heeft tijdens de coronacrisis laten zien hoe solidair we eigenlijk zijn met onze medemens. Zelfs als je diegene niet kent. Dat gebeurt al door iets heel simpels: jezelf aan de regels houden om jezelf en anderen niet in gevaar te brengen. Handen wassen. Afstand houden. Gek genoeg zien we die solidariteit in het verkeer veel minder vaak terug. Terwijl ook daar de gezondheid van andere weggebruikers centraal hoort te staan. Bij verkeersveiligheid geldt precies hetzelfde als bij corona, houdt jezelf aan de regels om jezelf en anderen niet in gevaar te brengen. Hufferig gedrag hoort daar zeker niet bij. Toch zie je dat zelfs de grootste braverik achter het stuur kan veranderen in een enorme aso. Waarbij het alleen maar draait om 'ikke eerst', en de ander niet bestaat.

Nederland holt achteruit op internationale lijstjes als het gaat om verkeersveiligheid. Volgens de initiatiefnemer is dit het moment om te breken met deze negatieve trend en ons gedrag te verbeteren, zodat het aantal onnodige slachtoffers de komende jaren afneemt. Daar gaat namelijk veel menselijk leed achter schuil. Niet alleen van mensen die zelf slachtoffer werden, maar ook van mensen van wie hun naaste slachtoffer werd van een ongeval. Naast het grote maatschappelijke leed veroorzaken verkeersongevallen ook maatschappelijke kosten. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland worden voor 2018 geschat op ongeveer 17 miljard euro, met een bandbreedte van 16 tot 19 miljard euro. Dit is ruim 2% van het bruto binnenlands product. De kosten per verkeersdode bedragen circa €2,8 miljoen en per ernstig verkeersgewonde circa €300.000. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zijn in vergelijking met 2010 bijna met 1 miljard euro gestegen¹. Feit is dat door menselijk falen veel ongelukken gebeuren, door overmoed, onverschilligheid en onkunde. Zaken die niet kunnen in het verkeer, waar het verschil tussen leven en dood soms in een fractie wordt beslist.

De initiatiefnemer vindt dat wij dit gedrag als samenleving niet meer (van elkaar) moeten accepteren. Zeker nu meerdere mensen vanwege corona hun reisgedrag aanpassen, en vaker de auto of fiets zullen pakken in plaats van de trein of bus, wordt het hoog tijd dat de overheid een offensief start tegen hufferig gedrag in het verkeer². Daarmee voorkom je onnodig leed, IC-opnames en wordt meteen een heldere norm gesteld. Daarom worden in deze initiatiefnota verschillende voorstellen gedaan om dit tegen te gaan.

2 - Aanleiding en doel

2.1 Definitie verkeersdode, verkeersgewonde en verkeersongeval

Een verkeersdode is internationaal gedefinieerd als iemand die bij of na een ongeval op de openbare weg, waarbij ten minste een rijdend voertuig betrokken is, binnen dertig dagen aan de gevolgen van dat ongeval overlijdt, mits dat geen zelfdoding betreft³. Ook Nederland volgt deze internationale definitie⁴. In deze initiatiefnota zal daarom ook gebruik worden gemaakt van deze definitie. Sinds 1996 wordt het aantal verkeersdoden vastgesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), in nauw overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

¹ Mobiliteitsbeeld 2019

² <https://nos.nl/artikel/2334804-reisgedrag-waarschijnlijk-nog-jaren-veranderd-door-coronacrisis.html>

³ European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, 2016, 134 p.; Version 3.5

⁴ <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen?tab=v#id=verkeersdode>

Een ernstig verkeersgewonde is in Nederland gedefinieerd als een slachtoffer met ernstig letsel dat als gevolg van een verkeersongeval is opgenomen in het ziekenhuis en niet binnen dertig dagen is overleden. Een verkeersongeval wordt internationaal gedefinieerd als een ongeval op de openbare weg, waarbij ten minste één rijdend voertuig is betrokken. De letselernst van dat slachtoffer, uitgedrukt in de *Maximum Abbreviated Injury Score* (MAIS), moet ten minste van het niveau MAIS2 zijn.⁵ MAIS is een internationaal gebruikte maat om de ernst van letsel aan te duiden. Deze score kan worden afgeleid uit de verschillende letsels die bij een patiënt gecodeerd zijn. Voorbeelden van MAIS2-letsels zijn botbreuken en hersenschudding met bewustzijnsverlies.

2.2 Stijging van aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden

Uit recente cijfers van het CBS blijkt dat in 2019 in Nederland 661 mensen omkwamen door een verkeersongeval. Dat zijn 17 verkeersdoden minder dan in 2018, maar nog steeds meer slachtoffers per jaar dan in de jaren 2012-2017. Het aantal verkeersslachtoffers onder twintigers en dertigers steeg met 24 procent: van 147 in 2018 naar 183 in 2019. De meeste slachtoffers van verkeersongevallen vielen in Noord-Brabant⁶.

Het aantal zwaargewonden in het verkeer blijft stijgen. In 2018 raakten naar schatting 21.700 personen ernstig gewond in het verkeer in Nederland, ongeveer 1.000 meer dan in 2017. Ruim 20% van de ernstig verkeersgewonden heeft blijvende klachten; dit zijn vooral problemen met dagelijkse activiteiten en pijnklachten⁷. Van de ernstig verkeersgewonden in ongevallen waarbij een motorvoertuig betrokken was, viel tot 2009 ongeveer 60% binnen de bebouwde kom. Van de ernstig verkeersgewonden die buiten de bebouwde kom vallen (circa 40%), valt ongeveer een vijfde op wegen met een limiet van 100 km/uur of meer⁸. Voor de jaren na 2009 zijn geen betrouwbare gegevens meer beschikbaar.

De volgende afbeelding toont de ontwikkeling van het (door het CBS vastgestelde) aantal verkeersdoden in de laatste tien jaar, naar vervoerswijze. Slachtoffers onder auto-inzittenden daalden tot enkele jaren terug nog tot 187 in 2014, maar hierna is het aantal doden onder auto-inzittenden weer gestegen tot 237 in 2019. Ook bij voetgangers zagen we tot 2013 een gestage daling, maar sindsdien fluctueert het aantal overleden voetgangers rond de 50 en 60. In 2019 waren het er 49. Bij de andere vervoerswijzen is de algehele daling in verkeersdoden tot 2013 minder duidelijk terug te zien. Voor fietsers lijkt er al jaren geen sprake meer te zijn van een daling. Sinds 2000 was het aantal doden onder fietsers niet zo hoog als in 2018 (228); in 2019 waren het er 203. Er waren in 2017 voor het eerst meer verkeersdoden onder fietsers dan onder auto-inzittenden. In 2018 en 2019 is het aantal doden onder auto-inzittenden weer iets hoger dan onder fietsers; het CBS geeft aan dat minstens 65 (32%) van de fietsers een elektrische fiets bereden. De verkeersdoden die vielen in de categorie 'scootmobiel/invalidervoertuig' waren volgens het CBS sinds 2009 allemaal berijder van een scootmobiel.⁹

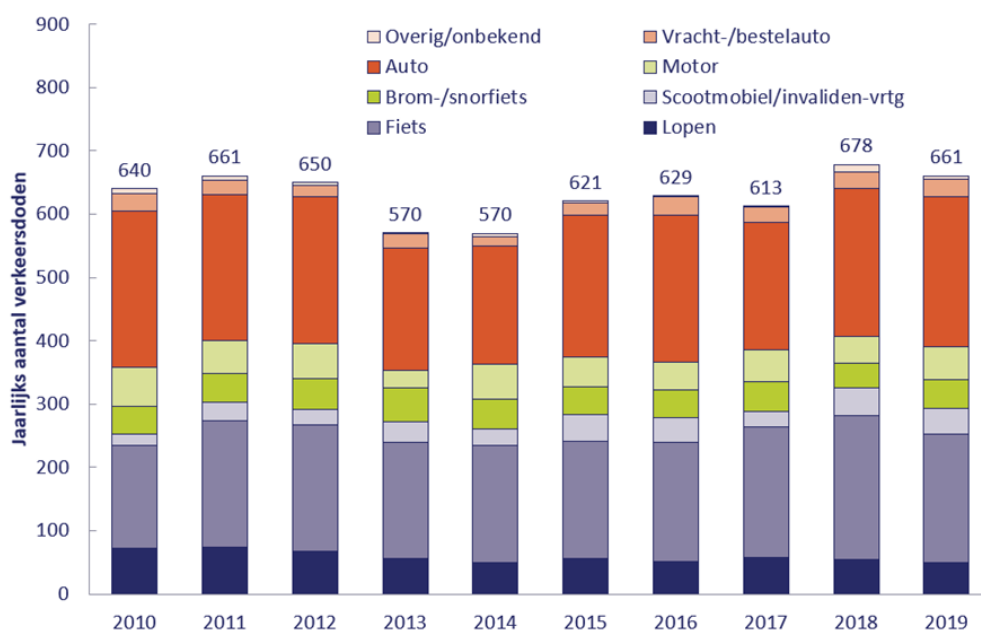
⁵ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/ernstig-verkeersgewonden-nederland>

⁶ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/16/meer-twintigers-en-dertigers-omgekomen-in-verkeer-in-2019>

⁷ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/ernstig-verkeersgewonden-nederland>

⁸ <https://www.swov.nl/publicatie/ernstig-verkeersgewonden-de-periode-1993-2009>

⁹ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/verkeersdoden-nederland>



Afbeelding: verkeersdoden in Nederland in de laatste tien jaar, naar vervoerswijze. De categorie brom-snorfiets bevat ook brommobielen. Bron: data CBS Statline, afbeelding SWOV

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geeft aan dat het aantal dodelijke ongevallen op autosnelwegen in de recente periode 2015-2017 hoger ligt dan in periode daarvoor (2012-2014). Ook is er in de recente jaren (2015-2017) een reële toename van het aantal geregistreerde ongevallen, een toename die niet verklaard kan worden uit een verbeterde ongevallenregistratie. In 2017 waren in alle geregistreerde ongevallen op autosnelwegen drie keer zo hoog als in 2011.¹⁰

2.3 De positie van Nederland verslechterd in Europa

Nederland is niet meer het beste jongetje van de klas als het om verkeersveiligheid gaat blijkt uit cijfers van de Europese Raad voor verkeersveiligheid (ETSC). Amper tien jaar geleden keek de rest van Europa naar de succesvolle aanpak in Nederland. Met Malta en Zweden heeft Nederland de twijfelachtige eer dat het de enige Europese landen zijn waar ten opzichte van 2010 meer verkeersdoden zijn gevallen. In alle andere landen daalde het aantal. Zo wist Noorwegen het aantal verkeersdoden zelfs te halveren.¹¹ Nederland zakte in acht jaar tijd van de vierde naar de elfde plaats op de Europese ranglijst van meest verkeersveilige landen. Landen als Ierland, Duitsland en Spanje zijn ons land voorbijgestreefd. Daar vielen vorig jaar in verhouding met het aantal inwoners minder verkeersdoden volgens ETSC¹².

2.4 Nationale en Europese doelstelling qua verkeersdoden

De doelstelling van de Nederlandse kabinetten was in 2020 maximaal 500 verkeersdoden. Deze doelstelling was geformuleerd in het Strategisch plan verkeersveiligheid 2008-2020¹³. In 2018 is het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 verschenen. Hierin is de ambitie van nul verkeersslachtoffers opgenomen¹⁴. In Europa is verkeersveiligheid een belangrijk thema omdat de stagnatie in de daling van het aantal verkeersslachtoffers ook in Europa zichtbaar is. Ook de Europese Unie heeft doelstellingen geformuleerd voor het maximaal aantal doden

¹⁰ <https://www.swov.nl/publicatie/verkeershandhaving-op-nederlandse-autosnelwegen>

¹¹ <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/artikel/4862206/verkeersveiligheid-verkeer-europa-verkeersdoden-ranglijst-nederland-ongeluk>

¹² <https://public.flourish.studio/visualisation/690177/>

¹³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/beleidsnota-s/2009/06/15/strategisch-plan-verkeersveiligheid-2008-2020>

¹⁴ *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*.

in 2020: een halvering van het aantal doden ten opzichte van het aantal in 2010¹⁵. Als we deze doelstelling zouden toepassen op Nederland alleen, zou dit een maximum aantal van 320 verkeersdoden in 2020 betekenen. De Europese Commissie heeft ook een Europese verkeersveiligheidsstrategie 2021-2030 ontwikkelt met nul verkeersdoden in de Europese Unie (EU) in 2050¹⁶.

2.5 Doelstellingen worden niet of onvoldoende gehaald: ambitieniveau moet omhoog

De nationale doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 en de Europese doelstelling van maximaal 320 doden in 2020 zal niet worden behaald. De nieuwe doelstelling van Nederland en Europa tonen veel ambitie. Om ervoor te zorgen dat ambitie worden behaalt moeten het aantal verkeersdoden structureel en sneller omlaag. In de periode tussen 1970 en 2010 nam het aantal verkeersdoden namelijk min of meer geleidelijk af met gemiddeld ruim 4% per jaar. Sinds 2010 is het aantal verkeersdoden nauwelijks gedaald. Wanneer we vanaf 2020 weer eenzelfde daling als vóór 2010 zouden weten te realiseren – op zichzelf al een forse opgave – dan zou dit betekenen dat er in 2030 ongeveer 400 verkeersdoden zouden vallen en in 2050 ongeveer 170. Voor een lager aantal doden in 2050 is een sterkere jaarlijkse daling nodig. De Vereniging Verkeersslachtoffers constateert dat met het Strategisch plan 2008 – 2020 en de huidige opvolger het SPV 2030 er wel degelijk in een breed kader serieus wordt nagedacht en gewerkt aan verbetering van de verkeersveiligheid. Echter stellen zij vast dat de vele ontwikkelingen in het verkeer, samen met de sterk achterblijvende handhaving op de Nederlandse wegen, vraagt om een eigentijdse aanpak bovenop de huidige activiteiten.¹⁷

2.6 Doel initiatiefnota

De initiatiefnemer komt in deze initiatiefnota met extra voorstellen die er aan bij moeten dragen om het aantal verkeersdoden te verlagen. De initiatiefnemer richt zich hierbij op voorstellen die hufferig gedrag en gedrag van veelplegers in het verkeer tegen moeten gaan. Daarom wordt in deze initiatiefnota met name gefocust op gedragsmaatregelen. Om het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden terug te brengen zal er een rigoureuze gedragsverandering moeten plaatsvinden onder weggebruikers. Zoals Evert-Jan Hulshof, de nieuwe directeur van VVN, in een gesprek met De Telegraaf het stelde: „Als je weet dat circa 95% van de verkeersongelukken te maken heeft met menselijk falen, is het duidelijk dat de focus daar volledig op gericht moet zijn”¹⁸. De initiatiefnemer vindt het daarom van groot belang om meer bewustzijn te creëren onder weggebruikers. Zodat niet alleen iedereen weet dat hij fout bezig is als hij te veel gas geeft, appt achter het stuur of met een glas alcohol te veel op gaat rijden, maar tevens stopt met het vertonen van dat gedrag.

3 – Schets van de problemen

3.1 Inleiding

Zoals in de inleiding aangegeven kan zelfs de grootste braverik achter het stuur veranderen in een enorme aso. Dit heeft alles te maken met het gedrag in het verkeer. Volgens verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen storen mensen zich vaak aan anderen qua rijgedrag op de weg, maar onderschatten ze hun eigen gedrag op de weg. "Ze vinden zelf vaak dat ze zich netjes gedragen en zeggen dat alleen anderen in de fout gaan. Maar dat is helemaal niet zo".¹⁹ Een negatieve ontwikkeling is dat het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) in de veiligheidsmonitor 2019 aangeeft dat het aantal Nederlanders dat verkeersoverlast ervaart in de afgelopen jaren licht is toegenomen. In 2019 zei ruim 82 procent van de Nederlandse

¹⁵ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en

¹⁶ Europese Commissie, *Vision Zero 2050*

¹⁷ <https://www.verkeersslachtoffers.nl/nieuws/92-zwartboek-appendix-2019-is-uit>

¹⁸ <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1610761809/offensief-tegen-verkeersshuften>

¹⁹ <https://nos.nl/artikel/2340036-meeste-verkeersoverlast-in-limburg-en-zuid-holland.html>

bevolking last te hebben van hardrijders, bumperklevers en foutparkeerders. Twee jaar ervoor was dat nog 81 procent. Ruim drie op de tien Nederlanders (32 procent) geeft dat ze veel overlast ervaren van een of meer vormen van verkeersoverlast. Ook geeft 6% van de Nederlanders aan overlast te ervaren van agressief gedrag in het verkeer²⁰. Verontrustend is ook dat zelfs de basisgedragsregels lijken te vervagen. Van de overleden inzittenden van dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2017 waarvan het gordelgebruik bekend was, droeg namelijk een derde geen autogordel.²¹ Een andere negatieve ontwikkeling is dat in 2019 een recordaantal beginnende bestuurders een strafpunt kreeg op het rijbewijs. Een beginnend bestuurder krijgt een strafpunt bij een zogeheten staandehouding door een agent, bij overtredingen als 30 kilometer te hard rijden, bumperkleven en gevaarlijk rijgedrag. Werden in 2017 4.432 punten uitgedeeld, dit aantal steeg in 2019 naar 6.169 strafpunten. Dat blijkt uit cijfers die BNR heeft opgevraagd bij het Openbaar Ministerie.²²

3.2 Problemen van hufterig gedrag in het verkeer

Wat het gedrag betreft zijn volgens SWOV te hoge rijsnelheid, afleiding en alcohol- en drugsgebruik de belangrijkste mensgerelateerde factoren waar aandacht aan besteed dient te worden. Dit bleek zowel bij een onderzoek dat zich richtte op dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2016 als het onderzoek dat zich richtte op dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2017.²³ Daarnaast geven verschillende cijfers aan dat het negeren van een rood kruis een steeds groter probleem wordt. Hieronder worden de verschillende mensgerelateerde factoren langsgelopen.

3.2.1 Te hard rijden

Bij de gedragingen die vaak een rol speelden bij het ontstaan van de dodelijke ongevallen op rijkswegen behoort te hard rijden. Internationaal wordt er van uitgegaan dat ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen (mede) veroorzaakt wordt door limietoverschrijdingen of onaangepaste snelheden.²⁴ Bij vijf van de 63 dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen is door de politie vastgesteld, dan wel geconcludeerd, dat één van de betrokken bestuurders met een te hoge snelheid reed. In twee van de vijf gevallen was er in meer algemene zin sprake van onverantwoord rijgedrag; de automobilist reed namelijk niet alleen met een te hoge snelheid, maar was ook onder invloed van alcohol. Dat laatste gold ook voor één bestuurder die onverantwoord langzaam op een autosnelweg reed (40-60 km/uur). Naast bovengenoemde ongevallen waarbij een te hoge rijsnelheid was vastgesteld, waren er bij een aantal andere ongevallen vermoedens van een hoge rijsnelheid op basis van getuigenverklaringen.²⁵ Uit onderzoek van het CBS op basis van de Veiligheidsmonitor 2019 blijkt dat hardrijden het vaakst zorgt voor het ervaren van overlast. In 2019 gaf een ruime meerderheid van de Nederlandse bevolking van 15 jaar of ouder aan dat er weleens te hard wordt gereden in hun buurt. In 2019 geeft ruim een op de vijf (22 procent) aan hier veel overlast van te ervaren. Met name de overlast van te hard rijden is gestegen ten opzichte van 2017.²⁶

3.2.2. Mobiel telefoongebruik bij automobilisten en fietsers

Bij de gedragingen die vaak een rol speelden bij het ontstaan van de dodelijke ongevallen op rijkswegen behoort afleiding. Bij ten minste acht van de 63 dodelijke ongevallen was er volgens de politie-informatie sprake van onoplettendheid door afleiding (zoals bellen, bezig met navigatie, iets pakken of niet alert door mentale afleiding), al is het aannemelijk dat onoplettendheid bij meer ongevallen een rol heeft gespeeld. De bestuurder was anders niet op de andere weghelft of in de berm gekomen, of was niet achterop een voorligger gereden.

²⁰ <file:///O:/Downloads/veiligheidsmonitor-2019.pdf>

²¹ <https://www.swov.nl/publicatie/dodelijke-verkeersongevallen-op-rijkswegen-2017>

²² <https://www.bnr.nl/nieuws/mobiliteit/10401936/recordaantal-beginnende-automobilisten-krijgt-strafpunten-op-rijbewijs>

²³ <https://www.swov.nl/publicatie/dodelijke-verkeersongevallen-op-rijkswegen-2017>

²⁴ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/snelheid-en-snelheidsmanagement>

²⁵ <https://www.swov.nl/publicatie/dodelijke-verkeersongevallen-op-rijkswegen-2017>

²⁶ <file:///O:/Downloads/veiligheidsmonitor-2019.pdf>

Voor een deel van de ongevallen zijn er ook getuigenverklaringen dat de betrokkene met een telefoon bezig was, of werd een telefoon op de grond of passagiersstoel gevonden. Dat is echter geen afdoende bewijs. Informatie over de reden van de onoplettendheid ontbreekt vooral doordat de betreffende bestuurder – vaak de enige inzittende in het voertuig – zelf bij het ongeval kwam te overlijden en dus geen verklaring meer kon afleggen. Als deze bestuurder ook de enige betrokkene was bij het ongeval is er voor de politie bovendien geen juridische grond meer om uitgebreid onderzoek te verrichten naar de aanleiding van het ongeval.²⁷ Uit de tweede Interpolis Barometer mobiel telefoongebruik in het verkeer van SWOV blijkt dat steeds meer mensen met hun telefoon bezig zijn in het verkeer. De Barometer is een terugkerend vragenlijstonderzoek naar het telefoongebruik in het verkeer onder automobilisten, fietsers en voetgangers. In de Barometer 2019 heeft 68,7 procent van de respondenten aangegeven weleens zijn/haar telefoon te gebruiken tijdens deelname aan het verkeer. In 2017 was dit nog 66,1 procent. Bijna 44 procent van de bestuurders stelt weleens de navigatie in op de weg, tegen 32 procent twee jaar eerder. Het percentage automobilisten dat muzieknummers opzoekt, is gestegen van 12 naar ruim 21 procent. En één op de twaalf (8,2 procent) speelt zelfs games terwijl de auto gebruikt wordt. Dat was maar 3 procent. Vooral jongere autobestuurders schuwen niet om hun telefoon sowieso te gebruiken tijdens het rijden. Bij de leeftijdsgroep 25 tot en met 34 jaar gaat het om bijna 75 procent. De helft van alle automobilisten maakt zich daaraan schuldig, ongeveer gelijk aan twee jaar eerder. 56,9% van de automobilisten en 65,6% van de volwassen fietsers gaf aan de kans op een boete (zeer) laag in te schatten. Van de jongeren schat 43% de kans op een boete als (zeer) laag in wanneer ze fietsen. Het onderzoek geeft verder aan dat een aantal psychologische factoren voorspellend te zijn voor het telefoongebruik in het verkeer. Bij volwassenen speelt vooral mee het vertrouwen in de eigen bekwaamheid en de risicoperceptie. Terwijl bij jongeren vooral meespeelt hoe de sociale omgeving van de respondenten staat tegenover mobiel telefoongebruik en wat het draagvlak is voor maatregelen.^{28,29}

3.2.3. Alcohol, drugs en lachgas in het verkeer

Bij de gedragingen die vaak een rol speelden bij het ontstaan van de dodelijke ongevallen op rijkswegen behoort alcohol- en/of drugsgebruik. Voor zover bekend speelde alcoholgebruik een rol bij zes van de 63 ongevallen (substantieel alcoholgebruik geconstateerd, ten minste boven de wettelijke limiet voor die bestuurder). Daarnaast bestaat er op basis van de verzamelde informatie het vermoeden dat er bij drie andere ongevallen ook sprake was van overmatig alcoholgebruik door één van de betrokken bestuurders. Het bloedalcoholgehalte wordt echter niet gecontroleerd als de bestuurder het verkeersongeval niet heeft overleefd. Bij vijf van de betrokken bestuurders werd via een bloed- of urinetest drugs in het lichaam aangetroffen. Dit varieerde van XTC, GHB en cannabis tot cocaïne. In ten minste twee van de vijf gevallen was er sprake van een combinatie van drugs- en alcoholgebruik. Er is echter niet in alle gevallen ook op alcoholgebruik getest.³⁰ Doordat er, zoals eerder gezegd, niet altijd op alcohol getest wordt bij een ongeval, zijn de absolute cijfers moeilijk te geven. Wel kunnen we trends zien. Uit cijfers die de NOS in 2019 bij de politie heeft opgevraagd blijkt dat dodelijke slachtoffers door alcohol in het verkeer in 2018 meer dan verdubbeld is ten opzichte van 2016. In 2016 vielen er dertien doden bij ongelukken gerelateerd aan alcohol, in 2018 waren dat er 36. Tot en met september 2019 waren er al 29 doden gevallen door alcoholgebruik in het verkeer. Tevens is er een toename te zien in het aantal ongevallen waarbij alcohol in het spel is. In 2016 ging het nog om 2379 ongevallen, in 2018 waren het er 2731.³¹ Ook het gebruik van lachgas is een toenemend probleem in het verkeer. Een voorbeeld van de ernst hiervan is dat in mei van 2020 een man uit Rotterdam is overleden toen hij op zijn fiets werd

²⁷ <https://www.swov.nl/publicatie/dodelijke-verkeersongevallen-op-rijkswegen-2017>

²⁸ <https://www.swov.nl/publicatie/interpolis-barometer-2019>

²⁹ <https://www.ad.nl/auto/gedrag-automobilisten-verschuift-steeds-vaker-spelen-met-telefoon~ab740067/>

³⁰ <https://www.swov.nl/publicatie/dodelijke-verkeersongevallen-op-rijkswegen-2017>

³¹ <https://nos.nl/artikel/2308458-zorgwekkende-toename-aantal-verkeersdoden-door-alcohol-meer-dan-verdubbeld.html>

aangereden door een 18-jarige automobilist die die onder invloed van lachgas achter het stuur kroop. Na de aanrijding reed hij door.³² Het aantal verkeersincidenten met lachgas in het spel was in augustus 2019 al 2,5 keer zo hoog als in heel 2018. Uit een enquête die TeamAlert in samenwerking met de NOS heeft uitgezet onder 193 jongeren die als bestuurder van een auto lachgas gebruikten denkt bijna de helft (47 procent) dat dat het hun rijstijl niet beïnvloedt. Volgens André Wolff, hoogleraar anesthesiologie aan de Rijksuniversiteit Groningen, is het gebruik ervan achter het stuur erg gevaarlijk. "Gebruik van lachgas kan leiden tot duizeligheid, vervorming van geluiden en je kunt het bewustzijn verliezen door zuurstoftekort."³³

3.2.4 Negeren rood kruis

Een probleem dat steeds groter lijkt te worden is het negeren van een rood kruis in het verkeer. Een rood kruis boven de weg heeft veelal te maken met een ongeval, wegwerkzaamheden of inspecties. De kruisen lichten op om weggebruikers, inspecteurs, hulpverleners en wegwerkers te beschermen. Ook deze personen willen s' avonds weer veilig thuis komen. Uit cijfers van Rijkswaterstaat blijkt dat het aantal roodkruisovertradingen in 2018 echter met 40% is gestegen ten opzichte van 2017³⁴. Deze lijn heeft zich explosief doorgezet in 2019. In oktober 2019 zijn er al 2600 boetes uitgeschreven voor de overtrading, terwijl dat er in heel 2018 1653 waren.³⁵ Ook specifieke cijfers laten zien dat het negeren van een rood kruis een groot probleem is. Op zaterdag 13 juni 2020 heeft de politie in een klein uur maar liefst tachtig boetes uitgedeeld voor het negeren van een rood kruis op de A12 ter hoogte van Gouda. Die ochtend gebeurde rond 08.00 uur een ongeluk op de A12. De politie sloot daarop een aantal rijbanen af bij de afslag Gouda, door het rode kruis boven de weg aan te zetten. Veel automobilisten trokken zich daar echter niets van aan.³⁶ Op 18 september 2020 zorgde een ongeval op de afrit Zevenhuizen van de A12 voor een levensgevaarlijke verkeerssituatie. Want ondanks een rood kruis boven de snelweg en een medewerker van Rijkswaterstaat ter plaatse, besloten meerdere weggebruikers, waaronder een vrachtwagen, toch om de afslag te nemen. "Als kegels, een middenberm, puntstuk, rood kruis, auto van de weginspecteur én een ongeval op afrit Zevenhuizen al niet genoeg is. Wat dan wel?", schreef Rijkswaterstaat op Twitter.³⁷

4 – Voorgestelde oplossingen

Volgens verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen ligt de oplossing voor de aanpak van hufferig gedrag in de volgende drie elementen: de pakkans moet omhoog, mensen moeten zich bewust worden van hun eigen gedrag en sociale beïnvloeding is erg belangrijk. Tertoolen: "Als je hoort van vrienden of familie dat het not done is om te hard te rijden of alcohol te drinken achter het stuur, doe je dat minder snel".³⁸ Paul Broer, landelijk projectleider Infrastructuur bij de politie, geeft aan dat verkeersshuften moeten weten dat we ze ieder moment kunnen pakken.³⁹ De initiatiefnemer doet daarom de volgende voorstellen om de aanpak van hufferig gedrag te verbeteren.

³² <https://www.ad.nl/rotterdam/fietser-63-overleden-bij-ongeval-in-rotterdam-zuid-automobilist-18-rijdt-door-met-ballonnetje-aan-zijn-lippen-aaf8cfab/>

³³ <https://nos.nl/artikel/2297180-toename-lachgas-incidenten-in-verkeer-ballonnetje-moet-kunnen-zegt-bestuurder.html>

³⁴ <https://www.swov.nl/publicatie/verkeershandhaving-op-nederlandse-autosnelwegen>

³⁵ <https://www.ad.nl/auto/explosieve-stijging-aantal-boetes-negeren-rood-kruis-a9d4c6f5/>

³⁶ <https://nos.nl/artikel/2337129-tachtig-boetes-voor-negeren-rood-kruis-op-a12.html>

³⁷ <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/opmerkelijk/artikel/5184496/afrit-zevenhuizen-a12-ongeval-negeren-regels-automobilisten>

³⁸ <https://nos.nl/artikel/2340036-meeste-verkeersoverlast-in-limburg-en-zuid-holland.html>

³⁹ <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1939554704/nieuwe-verkeersbaas-van-politie-geen-snelheidsduivel-kan-zich-meer-veilig-wanen>

4.1 Vergroot de pakkans door verkeersveiligheid als handhavingsprioriteit te zien

Om de pakkans te vergroten stelt de initiatiefnemer voor om verkeersveiligheid weer als een van handhavingsprioriteiten te gaan zien. Het SWOV geeft aan dat Nederland te maken heeft gehad met gewijzigde handhavingsprioriteiten waarbij verkeersveiligheid geen hoofdprioriteit meer is. Dit geluid hoort de initiatiefnemer ook terug bij de verkeerspolitie. Belangrijk hierbij is om een goede balans te vinden tussen staande houdingen en elektronische handhaving. En om deze handhaving te richten op wegen waar de meeste ongevallen gebeuren.

4.2 Vergroot de pakkans door meer staandehoudingen te verrichten

Om de pakkans te vergroten stelt de initiatiefnemer voor om weer meer staandehoudingen te gaan verrichten. Het aantal staandehoudingen op snelheid was door de Landelijke Eenheid in de jaren 2012-2017 zo'n 70% lager dan in 2007. Vergeleken met de 100.000 staandehoudingen op snelheid in 1993 is de afname zelfs 96%. Ondanks nieuwe technologieën die hun intreden hebben gedaan is de afname van het aantal staandehoudingen volgens de initiatiefnemer te fors geweest. De afbouw van de verkeershandhaving op autosnelwegen wordt door Nederlandse deskundigen genoemd als een mogelijk verklarende factor voor de toename van onveilig gedrag en ongevallen op autosnelwegen. Ook in Groot-Brittannië is de toenemende onveiligheid op autosnelwegen in verband gebracht met de forse afbouw van surveillerende verkeersagenten.⁴⁰ Alleen inzetten op traject- of flits controles op snelwegen is onvoldoende. Op wegen met een snelheidslimiet van 120 of 130 km/uur valt namelijk 7% van de doden, terwijl bijvoorbeeld op 50 km/uur-wegen 29% van het totale aantal doden valt en op 80km/uur-wegen het op één na grootste deel met 19% van het totaal. Meer handhaving en staandehoudingen op deze wegen is daarom ook zeker noodzakelijk. Goede samenwerking met gemeenten en provincies is daarnaast van belang omdat 60% van de verkeersdoden in Nederland op gemeentelijke wegen plaatsvindt, 15% op provinciale wegen en 12% op rijkswegen.⁴¹

4.3 Vergroot de pakkans door meer inzet van nieuwe technologieën bij de handhaving

Om de pakkans te vergroten stelt de initiatiefnemer voor om meer gebruik te maken van de kansen die nieuwe innovatieve technologieën bieden.

4.3.1 Vaker mobiele flitskasten inzetten om hardrijders te beboeten

Om de pakkans van hardrijders te vergroten stelt de initiatiefnemer voor om vaker mobiele flitskasten in te zetten. Hardrijders kunnen op dit moment vaak een boete ontlopen omdat ze weten waar de flitspalen staan. De kans om tegen een bon aan te lopen wordt groter als gebruikt wordt gemaakt van mobiele flitskasten. Positief is dat het Openbaar Ministerie onlangs heeft aangegeven vaker mobiele camerakasten te willen gaan gebruiken. Tevens kan een oplossing zijn om speciale radarauto's in te zetten die tijdens het rijden de snelheid kunnen meten van inhalend of zelfs tegemoetkomend verkeer. Het gevoel om gepakt te worden neemt waarschijnlijk dan flink toe doordat in elke auto een agent kan zitten die de snelheid vastlegt.⁴²⁴³ Voor de effectiviteit is het belangrijk om deze in te zetten op locaties waarvan we weten dat daar de meeste ongevallen gebeuren. Doel is het gevaarlijke rijgedrag te veranderen.

4.3.2 Landelijke uitrol van slimme camera's om appende automobilisten te kunnen bekeuren

Om de pakkans te vergroten om appende automobilisten met hun telefoon in de hand te kunnen bekeuren stelt de initiatiefnemer voor om het gebruik van slimme camera's landelijk uit te rollen. Bijvoorbeeld door de landelijke inzet van monocams, deze camera's worden voorlopig alleen nog gebruikt door de landelijke eenheid van de politie en de politie-eenheid

⁴⁰ <https://www.swov.nl/publicatie/verkeershandhaving-op-nederlandse-autosnelwegen>

⁴¹ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/fact/verkeersdoden-hoe-het-aantal-verkeersdoden-verdeeld-over-de-verschillende>

⁴² <https://www.ad.nl/auto/grotere-kans-op-bon-voor-hardrijders-vaker-mobiele-flitskast-langs-de-weg~a06e6a3f/>

⁴³ <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1939554704/nieuwe-verkeersbaas-van-politie-geen-snelheidsduivel-kan-zich-meer-veilig-wanen>

Midden-Nederland. Dit zijn camera's die via de voorruit kunnen zien of je tijdens het rijden een telefoon vast houdt. De slimme camera heeft geleerd bestuurders te herkennen met een mobiele telefoon, tablet of navigatiesysteem in de hand. De bestuurder en het kenteken van de auto worden vastgelegd. Een politieagent beoordeelt daarna nog of de camera het goed heeft gedaan. Teven wordt er onderzoek gedaan naar apparatuur waarmee verticaal zou kunnen worden gekeken of iemand bijvoorbeeld een smartphone vasthoudt op zijn bovenbeen.⁴⁴⁴⁵

4.3.3 Bestaande en nieuwe camera's een grotere rol te laten spelen om het negeren van rode kruizen te kunnen beboeten

Om de pakkans te vergroten om automobilisten die een rood kruis negeren te kunnen bekeuren is om nieuwe en bestaande camera's hiervoor in te zetten. In juli van 2019 werden verschillende automobilisten betrapt op het negeren van een rood kruis. Echter volgde geen boete, de levensgevaarlijke actie was namelijk gefilmd door camera's van Rijkswaterstaat en niet door de politie.⁴⁶ Ook de beelden van Rijkswaterstaat bij het negeren van het rood kruis bij het ongeval op de afrit Zevenhuizen van de A12 mochten niet gebruikt worden om boetes uit te delen. De camera's van Rijkswaterstaat zijn op dit moment alleen bedoeld om de actuele verkeerssituatie in de gaten te houden en worden meestal niet bewaard. Ze worden ook niet gedeeld met politie en justitie⁴⁷. De huidige situatie is daarom dat het technisch en juridisch niet mogelijk om deze camera's van Rijkswaterstaat hiervoor te gebruiken. De initiatiefnemer stelt voor om te bezien of het juridisch en technisch wel mogelijk gemaakt zou kunnen worden dat ook bestaande camera's van Rijkswaterstaat een rol zouden kunnen spelen bij het beboeten van het negeren van een rode kruis. Daarnaast stelt de initiatiefnemer voor om de mogelijkheden te bezien van de inzet van andere camera's, al dan niet op een auto of een camera bij een spitsstrook, om het negeren van een rood kruis actiever te kunnen handhaven.

4.4 Mensen bewuster te maken van hun eigen gedrag door boetes van snelheidsovertredingen binnen één week op de mat te laten vallen en bij boetes die voortkomen uit hufferige verkeersovertredingen een persoonlijke brief toe te voegen over de gevaren en mogelijke gevolgen. Bij veelplegers wordt een intensievere aanpak voorgesteld waarbij tevens een bezoek van de wijkagent plaatsvindt

Om mensen die hufferig gedrag vertonen zich meer bewust te maken van hun eigen gedrag stelt de initiatiefnemer voor om boetes van snelheidsovertredingen binnen één week op de mat te laten vallen. Staande houdingen zijn zo effectief omdat de bestuurder direct geconfronteerd wordt met het verkeerde rijgedrag. Als dit niet mogelijk is, is het wenselijk om de bestuurder zo snel mogelijk te confronteren met het gedrag door de boete kort na de overtreding op de mat te hebben. Daarbij stelt de initiatiefnemer voor om bij boetes die voortkomen uit hufferige verkeersovertredingen ook een persoonlijke brief toe te voegen over de gevaren en de mogelijke gevolgen. Dus naast de acceptgiro ook een uitleg waarom de begane hufferovertreding zo risicovol is voor anderen. Tussen 2011 en 2013 heeft in de regio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek een pilot plaats gevonden waarbij verkeersovertreders die vaak bekeuringen ontvangen voor asociaal gedrag een waarschuwingsbrief gekregen. In deze brief worden de overtreeders duidelijk gemaakt dat zij opvallen in het verkeer en dat de politie ze daarom in de gaten houdt. Vervolgens kwam de wijkagent op bezoek. Het uit de anonimiteit halen van de overtreeders blijkt volgens de onderzoekers te werken. Het aantal boetes van deze groep veelplegers is na 1 jaar 35% lager. Bij eenzelfde groep die geen brief ontving is de daling van de boetes slechts 3%.⁴⁸ De kracht van de aanpak ligt in het persoonlijk

⁴⁴ <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/4867361/camera-controle-appen-achter-stuur-auto-politie-boete-240-euro>

⁴⁵ <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1939554704/nieuwe-verkeersbaas-van-politie-geen-snelheidsduivel-kan-zich-meer-veilig-wanen>

⁴⁶ <https://www.telegraaf.nl/nieuws/189961870/geen-boete-voor-verkeersaso-s-schipholtunnel>

⁴⁷ <https://nos.nl/artikel/2348816-rijkswaterstaat-deelt-beelden-van-levensgevaarlijk-negeren-van-rood-kruis.html>

⁴⁸ <https://www.politeenwetenschap.nl/hard-op-weg-onderzoek-naar-verkeersveelplegers/>

aanschrijven, een persoonlijk bezoek van de (wijk)agent en geconfronteerd worden met het gedrag in een korte periode (twee weken) na de overtreding. De aanpak is helaas niet doorgezet. Prioritering bij de politie lijkt een groot probleem. De verbeteringen in het gedrag van veelplegers zijn echter aanzienlijk. Het is de moeite waard om deze aanpak weer op te pakken en de ‘lessons learned’ uit het onderzoek mee te nemen.

4.5 Het ontmoedigen van asociaal rijgedrag middels een grote overheids campagne

Om ervoor te zorgen dat de sociale omgeving van iemand die asociaal rijgedrag vertoont dit gedrag gaat ontmoedigen stelt de initiatiefnemer voor om een grote overheids campagne te starten. De initiatiefnemer wil de situatie creëren dat verkeersdeelnemers altijd worden aangesproken door hun omgeving op hun hufferig gedrag. Een situatie waarbij hufferig gedrag in het verkeer totaal niet meer als stoer of acceptabel wordt bevonden, bijvoorbeeld als iemand op een feestje zegt net met 160 km/uur naar het feestje te zijn gereden. De campagne wordt wat de initiatiefnemer betreft niet per se gericht op degene die het asociale rijgedrag vertonen, maar meer gericht op de sociale omgeving. Meerdere onderzoeken tonen namelijk aan dat de sociale omgeving zeer belangrijk is voor iemand zijn gedrag in het verkeer. Het SWOV geeft aan dat mensen minder snel geneigd zijn om onder invloed te rijden als de sociale omgeving dit gedrag afkeurt⁴⁹ Ook geeft het SWOV aan dat het mobiele telefoongebruik van jongeren in het verkeer toeneemt wanneer de sociale omgeving van de respondenten positiever staat tegenover mobiel telefoongebruik.⁵⁰ Meerdere wetenschappelijke onderzoeken geven aan dat de rol van de sociale omgeving van belang is. Zo geven Nemme en White (2010) aan dat jongere automobilisten meer geneigd om te bellen tijdens het rijden als zij dachten dat hun vrienden hier achter stonden.⁵¹ Uit onderzoek van Fleiter, Lennon & Watson (2010) blijkt dat het gedrag en de meningen van andere mensen een belangrijk onderdeel vormen van de sociale situatie waarin een automobilist de rijtaak uitvoert. Met name jonge automobilisten gaven aan dat hun gedrag beïnvloed werd door dat van hun ouders.⁵² Het onderzoek van Ferguson et al. (1999) geeft aan dat als de sociale omgeving zich negatief uitlaat over het rijden onder invloed, dit een groot effect kan hebben op het gedrag.⁵³ Uit een review van Grey, Triggs & Haworth (1989) blijkt dat de sociale context erg belangrijk is voor het ontstaan van agressief rijgedrag. Agressief rijgedrag is in belangrijke mate aangeleerd gedrag, waarbij de maatschappij als geheel de veiligheidsgrenzen bepaalt. Riskant rijgedrag en competitief rijgedrag kan door de maatschappij worden aangemoedigd.⁵⁴

4.6 Verkeershufters aanpakken via een Intelligente Snelheidsbegrenzer

Om een grote slag te slaan in het aanpakken van hufferig gedrag is het aanpakken van mensen met een extreem problematisch rijgedrag. Om extreem problematisch rijgedrag tegen te staan stelt de initiatiefnemer voor om een Intelligente Snelheidsbegrenzer (ISB) in te stellen als blijkt dat mensen op structurele basis veel te hard hebben gereden. Dit moet voorkomen dat deze personen opnieuw over de schreef gaan. De ISB grijpt ook in als er harder wordt gereden dan ter plekke mag. De ISB staat kortstondige overschrijding van de lokale maximumsnelheid toe, maar niet continu. De Europese Unie komt met het voorstel om per 2022 een Informerende Snelheids-Assistent (ISA) verplicht te stellen voor nieuwe auto's. Het

⁴⁹ <https://www.swov.nl/publicatie/verkeersovertreders-achtergronden-van-gedrag-en-mogelijkheden-voor-beïnvloeding-door>

⁵⁰ <https://www.swov.nl/publicatie/interpolis-barometer-2019>

⁵¹ Nemme H.E., White K.M. (2010) Texting while driving: Psychosocial influences on young people's texting intentions and behaviour, *Accident Analysis & Prevention*, Volume 42, Issue 4, July 2010, Pages 1257-1265

⁵² Fleiter, J.J., Lennon, A. & Watson, B. (2010). How do other people influence your driving speed? Exploring the ‘who’ and the ‘how’ of social influences on speeding from a qualitative perspective. In: *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 13, p. 49–62.

⁵³ Ferguson, M., Sheehan, M., Davey, J. & Watson, B. (1999). *Drink driving rehabilitation; the present context*. Centre for Accident Research and Road Safety, Queensland.

⁵⁴ Grey, E.M., Triggs, T.J. & Haworth, N.L. (1989). *Drivers aggression; The role of personality, social characteristics, risk and motivation*. Report No. CR 81. Human Factors Group, Department of Psychology, Monash University, Clayton, Victoria

grote verschil tussen de ISA en de ISB lijkt te zijn dat de ISA waarschijnlijk uitschakelbaar is, waardoor deze veel minder effectief zal zijn bij kwaadwillenden die de ISA zullen uitschakelen.⁵⁵ Uit cijfers die EenVandaag opvroeg bij het CBR bleek dat in drie jaar tijd is het aantal deelnemers voor een cursus verantwoord rijgedrag, de zogenoemde EMG cursus, met bijna 300 is gestegen. Van de EMG-deelnemers recidiveert bijvoorbeeld bijna de helft (49%) binnen twee jaar met een nieuw EMG-gerelateerd delict.⁵⁶ Het ziet er naar uit dat mensen met een extreem problematisch rijgedrag zich niet makkelijk laten bijsturen met een educatieve maatregel, waardoor de EMG cursus voor hen geen passende interventie is. Vandaar dat voor deze groep een Intelligente Snelheidsbegrenzer wordt voorgesteld. Om gedrag van mensen met een extreem problematisch rijgedrag te monitoren zou ook kunnen worden gekeken om een kastje in de auto te plaatsen waardoor rijgedrag opgeslagen wordt en uitgelezen kan worden.

4.7 Verkeershufters laten meelopen in een revalidatiecentrum zodat ze de gevolgen van hun daden met eigen ogen kunnen zien

Een andere mogelijkheid om mensen met extreem problematisch rijgedrag in te laten zien wat de gevolgen van hun gedrag zijn is door veroorzakers van ernstige verkeersmisdrijven aan de slag te laten gaan bij een revalidatiecentrum als zij tot een werkstraf veroordeeld zijn. Zo worden ze geconfronteerd met de impact van hun misdrijf. Hierbij ligt het voor dat hand dat zij geen verzorgende taak krijgen, maar onderhoudswerkzaamheden zullen verrichten voor de revalidatiecentra. Zo kunnen zij van een afstand zien welke gevolgen misdrijvingen in het verkeer kunnen hebben.

5 – Financiële paragraaf

In de initiatiefnota worden meerderen voorstellen gedaan op het gebied van handhaving. Voor meer inzet op handhaving zijn meer financiële middelen nodig. Aan de andere kant levert meer handhaving ook meer financiële middelen op vanwege de inkomsten die hoger worden doordat de pakkans toeneemt. Hierdoor kunnen meer overtredingen worden beboet. Bij de grote overheids campagne tegen asociaal rijgedrag zou gekeken kunnen worden naar bestaande budgetten voor overheids campagnes en mogelijk extra budgetten. Minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat heeft in december 2019 aangegeven dat het kabinet de komende tien jaar een investeringsbedrag van €500 miljoen vrijmaakt voor cofinanciering in verschillende tranches. Het Rijk draagt voor maximaal 50% bij aan projecten van de medeoverheden om de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op provinciale en gemeentelijke wegen aan te pakken. Door deze "Rijksverdubbelaar" kan er in totaal €1 miljard euro extra worden geïnvesteerd in verkeersveiligheid in de periode 2020-2030.⁵⁷ De in het vooruitzicht gestelde extra middelen voor verkeersveiligheid zouden mogelijk deels gebruikt kunnen worden om bepaalde voorstellen uit deze initiatiefnota waar extra financiële middelen voor nodig zijn (mede) te financieren.

⁵⁵ <https://www.verkeersslachtoffers.nl/nieuws/92-zwartboek-appendix-2019-is-uit>

⁵⁶ <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/opnieuw-meer-bestuurders-op-huftercursus-maar-het-effect-is-nul-we-zijn-te-lief-voor-verkeersas/>

⁵⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/12/16/verzamelbrief-ao-verkeersveiligheid-18-december-2019>

6 - Beslispunten

Om hufterig gedrag in het verkeer aan te pakken, en daarmee het aantal verkeersdoden en verkeersongelukken te verlagen stelt de initiatiefnemer het volgende voor:

1. Vergroot de pakkans door verkeersveiligheid als **handhavingsprioriteit** te zien;
2. Vergroot de pakkans door **meer standhoudingen** te verrichten;
3. Vergroot de pakkans door meer inzet van **nieuwe technologieën** bij de handhaving. Specifieke voorstellen hierbij zijn om 1) vaker mobiele flitskasten in te zetten om hardrijders te beboeten, 2) een landelijke uitrol van slimme camera's om appende automobilisten te kunnen bekeuren en 3) bestaande en nieuwe camera's een grotere rol te laten spelen om het negeren van rode kruizen te kunnen beboeten;
4. Mensen bewuster maken van hun eigen gedrag door brieven met boetes van snelheidsovertredingen **binnen één week op de mat** te laten vallen, en bij boetes die voortkomen uit hufterige verkeersovertredingen een persoonlijke brief toe te voegen over de gevaren en mogelijke gevolgen. Bij veelplegers wordt een intensievere aanpak voorgesteld waarbij tevens een bezoek van de (wijk)agent plaatsvindt;
5. Het ontmoedigen van asociaal rijgedrag middels een **grote overheids campagne**. Deze campagne moet altijd samen gaan met intensivering van de handhaving;
6. Verkeershufters aanpakken via een **Intelligente Snelheidsbegrenzer**;
7. Verkeershufters laten **meelopen in een revalidatiecentrum** zodat ze de gevolgen van hun daden met eigen ogen kunnen zien.



Postbus 30805

2500 GV Den Haag

✉ w.postma@tweedekamer.nl

🌐 www.cda.nl