

RAPPORT

Verkenning vervoersbewegingen en zittingsruimte PI
Vught

Ministerie van Justitie en Veiligheid
Den Haag, 17 november 2021

Inhoudsopgave

Inleiding.....	4
1. Vught.....	5
1.1 Reconstructie N65.....	6
1.2 Programma Hoogfrequent Spoor.....	6
2. Omgeving van de PI Vught.....	6
2.1 Verkeersveiligheid.....	7
2.2 Bereikbaarheid en bedrijfsveiligheid en -zekerheid.....	7
2.3 Opdrachten: 2e ontsluitingsweg en nieuwe entree.....	7
3. De PI Vught.....	9
3.1 Extra Beveiligde Inrichting (EBI).....	10
4. Gedetineerden met een vlucht- en/of maatschappelijk risico en hun vervoer.....	10
4.1 Vervoer van gedetineerden.....	11
5. BOT-transporten van en naar Vught.....	11
5.1 Aantal BOT-vervoer verplaatsingen 2018-2021.....	12
5.2 Kosten BOT-vervoer van en naar Vught.....	13
6. Analyse.....	14
6.1 Infrastructurele projecten Vught.....	14
6.2 Toename GVM gedetineerden in Vught.....	14
6.3 Toename BOT transporten.....	15
6.4 Toename overlast en risico's BOT transporten.....	15
6.5 Toename Hoogbeveiligde zittingen.....	15
7. Oplossingsrichtingen.....	15
7.1 Lange termijn (na 2027).....	16
7.2 Korte termijn.....	16
7.2.1 Leg een (tijdelijke) tweede ontsluitingsweg aan.....	16
7.2.2 Plaats preventief gehechte gedetineerden zoveel mogelijk elders.....	18
7.2.3 Plan zittingen zoveel mogelijk meerdaags en laat gedetineerden elders overnachten.....	19
7.2.4 Laat (GVM-)gedetineerden zoveel mogelijk online deelnemen aan hun zitting.....	20
7.2.5 Bouw een tijdelijke zittingslocatie met een tijdelijke ontsluitingsweg in/bij de PI Vught.....	21
8. Conclusie.....	26
8.1 Aanpak.....	26
8.2 Oplossingsrichtingen.....	27
Bijlage 1: overzicht regimes.....	29
Bijlage 2: planning risicovolle zaken.....	30
Bijlage 3: gebruik videoconferentie.....	31

Bijlage 4: Zuidwestelijke tweede Ontsluitingsweg.....	32
Bijlage 5: Tijdelijke zittingslocatie aan de Noordwestzijde met tijdelijke noordelijke ontsluitingsweg	33

Inleiding

Op 7 september 2020 heeft de Minister voor Rechtsbescherming gesproken met de burgemeester van Vught naar aanleiding van diens oproep om de door de voorzitter van de Raad voor de rechtspraak gewenste uitbreiding van de capaciteit van extra beveiligde zittingslocaties in Vught te realiseren. Tijdens dit gesprek is afgesproken om gezamenlijk naar de problematiek bij de Penitentiare Inrichting Vught (hierna: PI Vught) te kijken. Hiertoe is een werkgroep ingesteld om de impact van de vervoersbewegingen van de Dienst Vervoer & Ondersteuning (hierna: DV&O) van en naar de PI Vught te verkennen. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van het ministerie van Justitie en Veiligheid, de Raad voor de rechtspraak en het Openbaar Ministerie.¹

Op 10 december 2020 hebben de Kamerleden Van Toorenburg en Van Nispen een motie ingediend waar in het dictum de regering wordt verzocht om 'serieus te bezien of naast de initiatieven die in Vlissingen worden ontwikkeld, in de PI Vught zittingsruimte kan worden ingericht zodat (onderdelen van) strafzaken in de toekomst ook in de PI Vught kunnen worden afgehandeld'.² In de overwegingen van de motie staat dat er een stijgende behoefte is aan zowel capaciteit voor beveiligd vervoer als extra beveiligde zittingscapaciteit, dat beveiligd vervoer kostbaar is, risico's met zich meebrengt en regelmatig tot onveilige situaties leidt in Vught, dat de toegankelijkheid van de PI Vught onder druk staat in verband met aanstaande wegwerkzaamheden (N65) en werkzaamheden aan het spoor en dat de PI Vught toch al bouwactiviteiten gepland heeft en ruimte over heeft. De motie is aangenomen. De motie wordt uitgevoerd door het onderzoek naar het inrichten van een zittingsruimte in/bij de PI Vught als een van de oplossingsrichtingen te betrekken bij de verkenning naar de vervoersbewegingen.

Centraal in deze verkenning staan de vragen:

1. Op welke wijzen kan het vervoer van gedetineerden met een hoog risicoprofiel van en naar de PI Vught en de daarmee gepaard gaande risico's en overlast worden beperkt?
2. Kan de bouw van een (tijdelijke) zittingsruimte in Vught bijdragen aan de beperkingen van deze vervoersbewegingen?
3. Is de bouw van een (tijdelijke) zittingsruimte in Vught noodzakelijk om het BOT-vervoer afdoende te beperken?

De werkgroep heeft voor de beantwoording van de vragen een onderscheid gemaakt tussen oplossingsrichtingen voor die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd en oplossingen waarvoor een langere termijn is benodigd.

Op 9 juli 2021 heeft de directeur-generaal Rechtspleging en Rechtshandhaving een zienswijze op het conceptrapport gevraagd aan het Openbaar Ministerie, de Raad voor de rechtspraak, de Dienst Justitiële Inrichtingen en de burgemeester van Vught. Mede naar aanleiding van de zienswijze van DJI is op 7 september 2021 tevens de zienswijze gevraagd van de Inspectie JenV. Deze zienswijzen zijn als bijlage bij het rapport gevoegd.

Voorts is relevant dat de Commissie Hoogbeveiligde Zittingslocatie ten noorden van de grote rivieren op 28 juni 2021 haar advies heeft aangeboden aan de Raad voor de rechtspraak en de minister voor Rechtsbescherming. De commissie adviseert, gegeven de opdracht aan de commissie en de door haar vastgestelde uitgangspunten en

¹ Deelnemende onderdelen: DGRR, DGSenB, DHF, DJI, DV&O.

² Kamerstukken II 2021/21, 24587 nr. 791.

voorhanden locaties, het Rijksvastgoedbedrijf opdracht te geven de bouw van een hoog beveiligde zittingslocatie ten noorden van de grote rivieren op de locatie Lelystad projectmatig nader te onderzoeken. Daarbij geven de mogelijkheden voor het beheersbaar maken van de veiligheidsrisico's in combinatie met de mogelijkheden in de penitentiare inrichting Lelystad cellen voor tijdelijke overnachting van EBI/GVM-hoog gedetineerden te realiseren, de doorslag. Ook de omstandigheid dat de betreffende grond voor de bouw van een HBZ reeds in eigendom is van het RVB, speelt daarin mee. De minister voor Rechtsbescherming heeft 8 juli 2021 het advies van de commissie naar de Tweede Kamer gestuurd. Op dit moment worden de financiële, organisatorische, beheersmatige en andere relevante aspecten nader uitgediept in voorbereiding op de besluitvorming.

Het OM en de burgemeester van Vught hebben gevraagd om een bredere analyse van de maatschappelijke en veiligheidsrisico's en de ondermijningsproblematiek. Dat valt buiten het bestek van de taakopdracht van de werkgroep. In de brief aan de Tweede Kamer waarbij dit eindrapport zal worden gevoegd wordt hier nader op ingegaan. Hetzelfde geldt voor de onderlinge verhouding met het traject voor een hoogbeveiligde zittingslocatie ten noorden van de grote rivieren.

De werkgroep merkt voorts op dat bij de verkenning de informatie is betrokken die op dat moment beschikbaar was. De werkgroep heeft zich ingespannen om zo actueel mogelijke informatie te verkrijgen. De werkgroep heeft een kwalitatieve analyse gemaakt en deze op basis van de beschikbare gegevens van kwantitatieve onderbouwing voorzien door middel van aannames en schattingen.

Leeswijzer

Het rapport leest 'van buiten naar binnen': In paragraaf 1 wordt een beschrijving van Vught gegeven en de infrastructurele projecten waar Vught de komende jaren mee te maken krijgt. In paragraaf 2 wordt ingezoomd op de omgeving van de PI Vught, waarna paragraaf 3 ingaat op de PI zelf en de doelgroepen die er verblijven.

Paragraaf 4 gaat vervolgens in op het vervoer van gedetineerden die een hoger dan normaal risicoprofiel hebben. Paragraaf 5 beschrijft de 'buitencategorie' van dit type vervoer zijnde de zogeheten BOT Transporten. Paragraaf 6 analyseert vervolgens het probleem, waarna paragraaf 7 ingaat op de oplossingsrichtingen voor de korte en lange termijn. De conclusie volgt in paragraaf 8.

1. Vught

Vught telt ongeveer 33.000 inwoners en ligt in het hart van de Brabantse Meierij. De gemeente bestaat uit de kernen Vught, Cromvoirt en Helvoirt en is vooral bekend vanwege de aanwezige zorginstellingen, maar huisvest ook twee kazernes, de verkeerspolitie Oost-Brabant, het nationaal Monument Kamp Vught en de PI Vught. Vught is gelegen aan de snelwegen A2 en N65 en aan de spoorlijnen 's-Hertogenbosch-Tilburg en 's-Hertogenbosch-Eindhoven. De komende jaren (2022-2030) worden in en rond Vught grootschalige werkzaamheden uitgevoerd aan spoor en weg.

1.1 Reconstructie N65

Naar verwachting start de Provincie Noord-Brabant in september 2022 met de reconstructiewerkzaamheden van de Rijksweg N65 tussen 's-Hertogenbosch en Tilburg. Tussen Vught en Haaren wordt de rijksweg geheel opnieuw en voor een groot deel

verdiept aangelegd. Deze werkzaamheden duren ongeveer vier jaar. Tijdens deze reconstructie verandert de 4-baansweg in een 2-baansweg en worden diverse afritten van en naar de N65 afgesloten.

1.2 Programma Hoogfrequent Spoor

Het spoorwegennet wordt geschikt gemaakt voor de huidige en toekomstige vraag van vervoerders en reizigers. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat realiseert dit de komende jaren samen met ProRail middels het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Onderdeel van het PHS is het traject Meteren-Boxtel, waar meer reizigers- en goederentreinen gaan rijden. Vught ligt op dit traject. Daarom wordt in Vught de komende jaren:

- Een vierde spoorlijn aangelegd;
- Een verdiepte ligging van de spoorlijn gerealiseerd;
- Een vrije kruising gerealiseerd voor treinen tussen 's-Hertogenbosch - Tilburg en treinen tussen 's-Hertogenbosch - Eindhoven.

Deze werkzaamheden duren naar verwachting acht jaar en starten in Q1 2022 en overlappen dus met de werkzaamheden aan de N65.

Naast de hierboven genoemde twee grote rijksinfraprojecten zijn er twee lokale projecten. Gezamenlijk gaan deze projecten de bereikbaarheid van de gemeente Vught, en daarmee de PI Vught, de komende jaren beïnvloeden.

2. Omgeving van de PI Vught

In november 2020 heeft het Rijksvastgoedbedrijf een gebiedsstructuurvisie "Rijksontwikkeling omgeving Lunettenlaan Vught" opgeleverd aan de gemeente en provincie. Hieronder volgt een samenvatting van de visie die betrekking heeft op de PI Vught, de problemen met betrekking tot verkeersveiligheid en bereikbaarheid en bedrijfsveiligheid en de maatschappelijke opgaven om die te verbeteren.

De PI Vught is gelegen aan de Lunettenlaan. Deze weg is tijdens WOII aangelegd als toegangsweg naar 'Kamp Vught'. De laan is de hoofdontsluiting en enige ontsluiting voor alle aanliggende partijen en terreinen in het gebied. Deze ontsluitingsweg sluit alleen aan de zuidzijde aan op het regionale wegennet. Aan de noordzijde eindigt de Lunettenlaan in het gebied. Aan weerszijden van de Lunettenlaan liggen Defensiekazernes, oefenterreinen en andere (rijks)objecten. Ten noorden van de Van Brederodekazerne ligt, in de structuur van het voormalig Kamp, een woongebied waar na de 2e wereldoorlog vooral een Molukse gemeenschap is gevestigd. Tussen het woonoord en het afwateringskanaal 's-Hertogenbosch-Drongelen, ligt de Penitentiare Inrichting Vught (PI), met een extra beveiligde inrichting (EBI). Aan de noordzijde ligt naast de PI het bezoekerscentrum van het Nationaal Monument Kamp Vught (NMKV). Het museum trekt jaarlijks ongeveer 100.000 bezoekers. Halverwege de laan staat nog Barak 1B als bezoeklocatie van het NMKV en is tot slot het Geniemuseum gevestigd.

2.1 Verkeersveiligheid

Rondom de Lunettenlaan spelen diverse ontsluitings- en veiligheidsproblemen gerelateerd aan verkeer. Deze problemen zijn divers en terug te herleiden tot aspecten als: veel verschillende gebruikers, hoge intensiteiten, grote verschillen in snelheid, massa en richting van het verkeer, de inrichting van de weg, zoekverkeer en piekmomenten. Op de laan ontmoeten de schoolklassen die lopend het NMKV en Barak 1B bezoeken de zwaarbeveiligde gevangentransporten die met optische en geluidssignalen (O&G) rijden en komen wandelende recreanten en bewoners van het woonoord de

bevoorravingsvrachtauto's, touringcars en defensievoertuigen tegen. Daar tussendoor zoeken toeristische fietsers een veilige weg naar onder andere de IJzeren Man of 's-Hertogenbosch. De hoge intensiteiten van motorvoertuigen (gem. 1.800 mvt/werkdag ter hoogte van de PI/NMKV tot ruim 3.250 mvt/werkdag bij de aansluiting op de Boslaan) vergroten de verkeersonveiligheid.

2.2 Bereikbaarheid en bedrijfsveiligheid en -zekerheid

Doordat de Lunettenlaan slechts aan één zijde aansluit op het regionale wegennet en alle partijen afhankelijk zijn van deze ontsluiting is dit een zeer zwakke schakel in de bereikbaarheid en bedrijfszekerheid. Dit is vooral voor de PI en Defensie ook vanuit veiligheidsoogpunt een onwenselijke situatie.

2.3 Opgaven: 2e ontsluitingsweg en nieuwe entree

Het is al tientallen jaren de wens van alle betrokken partijen (gemeente, Defensie, DJI, NMKV, bewoners, buurtbus) dat de verkeersveiligheid van de Lunettenlaan verbeterd wordt. Voor een goede verkeersveiligheid is een herinrichting nodig.

De verkeersveiligheid op de Lunettenlaan en het verbeteren van de bereikbaarheid van de PI aan de zuidwestzijde nabij het oefenterrein de Kamp en het NTC CBRN zijn de reden dat al jaren wordt gezocht naar een mogelijkheid om een 2e ontsluitingsweg te realiseren. Realisatie hiervan is echter moeilijk. Dit komt door:

- De historische achtergrond van de hele omgeving van de PI Vught en beperkte ruimte;
- De vele en vooral diverse gebruikers van de Lunettenlaan;
- De eigendomsverhoudingen van de weg (de Lunettenlaan is eigendom van het Rijk maar in beheer van Defensie);
- De Natura 2000 gebieden in de omgeving van de PI Vught.

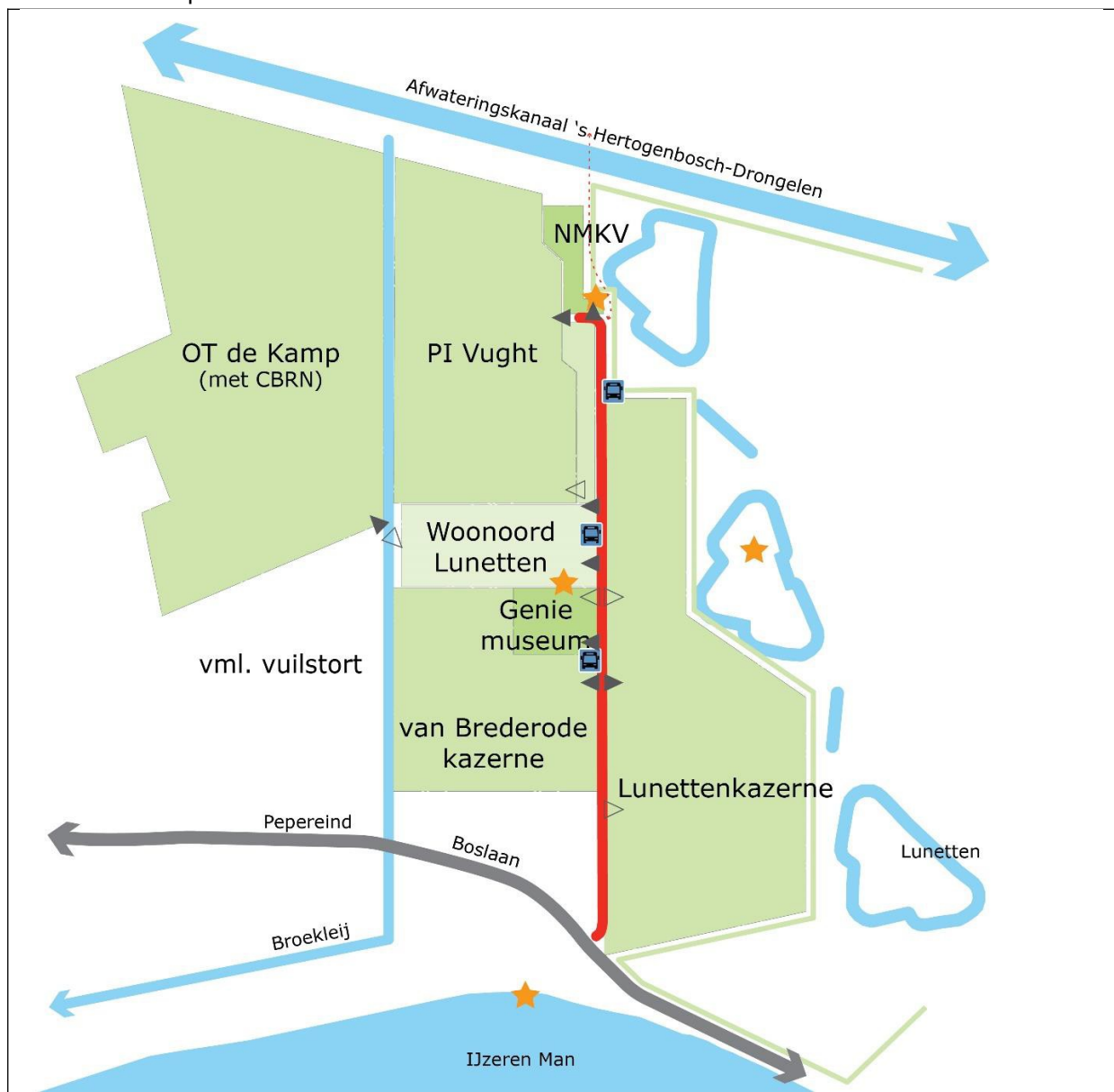
In aansluiting op de gebiedsstructuurvisie "Rijksontwikkeling omgeving Lunettenlaan Vught" wordt momenteel onder leiding van het Rijksvastgoedbedrijf en Rijksbouwmeester een gebiedsvisie ontwikkeld in samenwerking met de diverse partijen zoals de PI, Defensie, NMKV, de Molukse gemeenschap, gemeente en provincie waarin de diverse ontwikkelingen rond de Lunettenlaan in samenhang worden gepresenteerd. De 2^e ontsluitingsweg heeft daarin een belangrijke plaats. De gebiedsvisie wordt naar verwachting in eind 2021/begin 2022 opgeleverd. Oogmerk is om op basis van de vastgestelde gebiedsvisie tot uitvoering over te gaan van de onderliggende deelprojecten, met prioriteit voor de 2^e ontsluitingsweg.

Met een tweede ontsluitingsweg en door het scheiden van de verkeersstromen verbetert de verkeersveiligheid op de Lunettenlaan. Ook het risico voor de zwaarbeveiligde DJI-transporten wordt hierdoor kleiner. Een tweede ontsluitingsweg ontlast de kernen van Vught en Helvoirt.

Om de veiligheid en het functioneren van de PI te waarborgen is het tevens noodzakelijk dat er een nieuwe entree voor de PI wordt gerealiseerd. Onderzoek door de Inspectie van Justitie en Veiligheid in 2016 heeft bevestigd dat de huidige entree niet langer berekend is op de eisen van de huidige en toekomstige bedrijfsvoering van de PI en een veilig en goed functioneren van het primaire proces.³ De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd door de toenmalige Staatssecretaris van Veiligheid en Justitie. Daarom wordt er sinds 2017 onderzocht hoe de entree het beste vervangen kan worden. De huidige locatie zorgt voor grote parkeer- en verkeersproblemen. De ontwikkeling richt zich daarom op een nieuwe toegang in de zuidwest hoek van de PI. Voor de huidige functies op deze locatie

³ https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j4nvgs5kkg27kof_j9vvij5epmj1ey0/vk1tos9ekl0j/f=/blg688664.pdf.

zal vervangende nieuwbouw worden gerealiseerd. De aanleg van de 2^e ontsluitingsweg is hier onlosmakelijk mee verbonden. Daarmee hoeven de vervoersbewegingen van gedetineerden en BOT-transporten niet langer over de druk bezette en onveilige Lunettenlaan plaats te vinden.



Afbeelding 1: Overzicht PI Vught en omgeving

3. De PI Vught

De Dienst Justitiële Inrichtingen (hierna: DJI) is een uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Justitie en Veiligheid en voert namens de Minister straffen en vrijheidsbenemende maatregelen uit die door de rechter zijn opgelegd. DJI is verantwoordelijk voor de dagelijkse verzorging van gedetineerden en werkt op vele manieren met hen samen aan de voorbereiding op terugkeer in de maatschappij. Met 38 locaties verspreid over het land en een personeelsbestand van ruim 15.000 medewerkers is DJI een van de grootste overheidsorganisaties van Nederland. Jaarlijks stromen ruim 37.000 nieuwe justitiabelen in.

De PI Vught is met 765 plaatsen en 1200 personeelsleden één van de grootste penitentiaire inrichtingen van Nederland. In de PI Vught worden in totaal negen regimes uitgevoerd. Deze regimes variëren van een ‘reguliere’ gevangenis tot regimes voor gedetineerden met een hoog risico- of zorgprofiel of een hoog vluchtrisico (zie hieronder bij paragraaf 4). De PI Vught heeft zowel een gevangenis als een Huis van Bewaring (HvB), Inrichting voor Stelselmatige Daders (ISD), Terroristen Afdeling (TA), Afdeling Beheersproblematische Gedetineerden (BPG), Langdurige Forensische Psychiatrie (LFPZ), Zeer intensieve Specialistische Zorg (ZISZ) als een Penitentiair Psychiatrie Centrum (PPC). Deze diversiteit aan regimes maakt PI Vught naast zijn omvang, ook één van de belangrijkste en meest diverse penitentiaire inrichtingen van Nederland.

3.1 Extra Beveiligde Inrichting (EBI)

Penitentiaire Inrichtingen of afdelingen zijn naar de mate van beveiliging onderscheiden en ingericht in categorieën a (beperkt beveiligd) tot en met d (Extra Beveiligd).⁴ De Extra Beveiligde Inrichting (EBI) in Vught is momenteel de enige afdeling in Nederland die tot de categorie d behoort.

4. Gedetineerden met een vlucht- en/of maatschappelijk risico en hun vervoer

Gedetineerden die geen standaard risicoprofiel hebben worden op een zogeheten GVM-lijst geplaatst. GVM staat voor gedetineerden met een vlucht- en/of maatschappelijk risico. Het gaat dan om risico's die DJI loopt met betrekking tot de veiligheid binnen de PI of in de samenleving. Hierbij valt te denken aan risico's op ontvluchting of bevrijding van buitenaf, liquidatie, voortgezet crimineel handelen vanuit detentie, radicalisering of andere inbreuken op cruciale veiligheidsbelangen, zoals ondermijning van het gezag.

In de GVM-lijst wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën *verhoogd*, *hoog* en *extreem*:

- *Verhoogd*: Gedetineerden in deze categorie moeten gemonitord worden, maar kunnen geplaatst worden in iedere PI met een normaal beveiligingsniveau;
- *Hoog*: Deze gedetineerden moeten gemonitord worden en in een van de GVM-hoog penitentiaire inrichtingen worden geplaatst. DJI kent 10 inrichtingen die een dergelijke status hebben;
- *Extreem*: Deze gedetineerden moeten geplaatst worden in de EBI of TA.

Een zogeheten selectiefunctionaris van de Divisie Individuele Zaken van DJI besluit, namens de Minister, of een gedetineerde op de GVM-lijst wordt geplaatst en welk risicoprofiel wordt toegekend.⁵

Gemiddeld zijn er 35 gedetineerden met het profiel ‘verhoogd’, 25 met het profiel ‘hoog’ en 10 met het profiel ‘extreem’. De trend in de afgelopen jaren is dat alle GVM-categorieën gestaag stijgen. Ook het aantal GVM-gedetineerden met het profiel ‘hoog’ en ‘extreem’ dat is gehuisvest in Vught, stijgt.

⁴ Artikel 13 penitentiaire beginselenwet.

⁵ De Divisie Individuele Zaken zorgt ervoor dat een veroordeelde op het juiste moment op de juiste plaats zijn straf of maatregel ondergaat. Dit kan in een gevangenis of een huis van bewaring zijn, of in een justitiële jeugdinrichting of zorginstelling.

4.1 Vervoer van gedetineerden

De Dienst Vervoer & Ondersteuning (DV&O) is een onderdeel van de DJI. Een van de taken van de DV&O is het vervoeren van personen van en naar politiebureaus, huizen van bewaring, penitentiaire inrichtingen en rechtbanken. DV&O verzorgt het vervoer van arrestanten, Tbs-patiënten, volwassen gedetineerden, jongeren en vreemdelingen op verschillende beveiligingsniveaus. Voor het vervoer van GVM-gedetineerden maakt de afdeling Risicoanalyse van de DV&O een analyse en beoordeling per opdracht. De vervoersopdracht kan door een reguliere cellenbus gedaan worden, door het extra beveiligd vervoer (EBV) en in bijzondere gevallen worden opgeschaald naar vervoer dat wordt uitgevoerd door het Bijzonder Ondersteuningsteam (BOT):

- *Regulier beveiligd vervoer:* Vervoer in een normale cellenbus zonder inzet van extra personeel. Er kan worden gekozen om een gedetineerde alleen in compartiment (AIC) of alleen in een voertuig (AIV) te vervoeren.
- *Extra beveiligd vervoer:* Gedetineerden worden in onopvallende voertuigen van DV&O vervoerd, zonder andere gedetineerden en met 1 extra medewerker. Er is normaliter geen sprake van meerdere voertuigen die met optische en geluidssignalen rijden of andere maatregelen.
- *BOT-Transport:* Meerdere gepantserde voertuigen die zich met verhoogde snelheden en optische en geluidssignalen verplaatsen, dit kan met ondersteuning vanuit de lucht.

Binnen BOT-Transport wordt nog onderscheid gemaakt tussen *BOT-laag*, *BOT-midden* en *BOT-hoog*. Dit onderscheid bepaalt het aantal voertuigen dat DV&O gebruikt voor het transport en of er gebruik wordt gemaakt van bijstand door andere diensten en/of (ondersteuning) vanuit de lucht. Circa 95% van de BOT transporten zijn 'Hoog' of 'Midden'. GVM-gedetineerden in de categorie 'verhoogd' worden doorgaans vervoerd met Extra beveiligd vervoer. Gedetineerden in de categorie 'extreem' worden altijd met BOT-Transport vervoerd. Bij gedetineerden in de categorie 'hoog' wordt per geval bekeken of EBV voldoende is of dat BOT-Transport noodzakelijk is. De DV&O besluit voor welk type vervoer wordt gekozen.

5. BOT-transporten van en naar Vught

Alle gedetineerden uit de EBI worden per definitie met een BOT-transport vervoerd. Voor de beeldvorming: Op 11 november 2021 verblijven er tien gedetineerden in de EBI, drie gedetineerden binnen de BPG en zes gedetineerden met een GVM-hoog profiel in Vught op de reguliere afdelingen, die ook met een BOT-Transport vervoerd worden. Deze gedetineerden worden door bewapende medewerkers van het BOT van en naar de PI Vught vervoerd in geval van politieverhoor, rechtsgangvervoer, ziekenhuisbezoek en bij eventuele calamiteiten.

De burgemeester van Vught heeft als kernpunt van de zorg, vanuit het oogpunt van openbare orde en veiligheid, waaronder verkeersveiligheid, het (toenemend) vervoer van gedetineerden (vooral de hoog risico-transporten) door de gemeente Vught heen benoemd. Deze transporten gaan met hoge snelheid door de diverse woonkernen van de gemeente, waaronder Vught zelf, alsmede Cromvoirt en Helvoirt. Risico's op het gebied van aanslagen, ontsnappingspogingen, alsmede verkeersongelukken bij deze transporten met alle gevaren voor omwonenden van dien, zijn realistisch en tevens groot. De "ondergrens" van de problematiek is, dat bij inwoners van de gemeente door de diverse BOT-transporten, waarbij een veelheid aan voertuigen, zwaarbewapende beveiliging en een helikopter worden ingezet, het veiligheidsgevoel en de veiligheidsbeleving worden aangetast. Hij vindt dat vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de openbare orde en

veiligheid in Vught niet verantwoord. De komende jaren is de routing van dit vervoer extra problematisch, in die zin dat nog meer en langer door de woonkernen van de gemeente wordt gereden, vanwege de reconstructie van de N65 (start september 2022) en het Programma Hoogfrequent Spoor (start 2022).

Sinds 2021 is er een aanzienlijke toename van het aantal BOT-Transporten vanuit met name Vught naar de beveiligde rechtbank Amsterdam en weer terug. Naar inschatting van het OM zal deze additionele inzet in elk geval de komende 3 á 4 jaar noodzakelijk zijn.

5.1 Aantal BOT-vervoer verplaatsingen 2018-2021

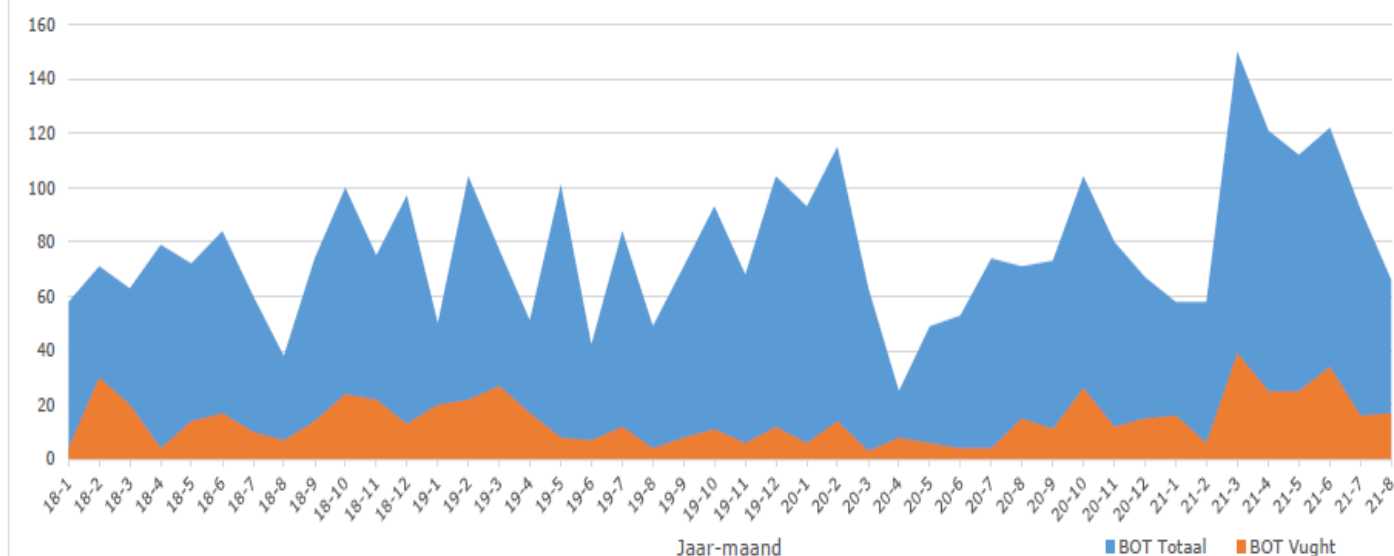
Op basis van cijfers van DV&O is het totaal aantal BOT-verplaatsingen in Nederland en in Vught over de periode 2018-2021 t/m augustus gemeten. Landelijk is het beeld van 2018 tot en met 2020 tussen de 871-894-867 verplaatsingen per jaar, waarvan 179-154-124 in Vught. In 2021 wordt een stijging verwacht naar 1.169 verplaatsingen, waarvan 267 in Vught (lineaire prognose). Het gemiddelde aantal voertuigen dat is ingezet per verplaatsing is landelijk stabiel op 3,1, terwijl dit in Vught is gestegen van 3,2 naar 3,6.

	2018	2019	2020 ⁶	2021 (t/m augustus)	Prognose 2021 (lineair)	% stijging 2021-2020
Totaal aantal BOT-verplaatsingen	871	894	867	779	1.169	35%
Gem. aantal voertuigen per verplaatsing	3,1	3,2	3,1			
BOT-transporten van en naar Vught	179	154	124	178	267	115%
Gem. aantal voertuigen per verplaatsing	3,2	3,5	3,6			

- Een verplaatsing is een enkele reis tussen ophaal- en afzetlocatie.
- Per type opdracht wordt het aantal verplaatsingen bepaald. Een medische opdracht is meestal 2 verplaatsingen: naar het ziekenhuis en weer retour.
- Een overplaatsing is meestal 1 verplaatsing: Van een DJI-locatie naar de ander.
- Verwachting is dat het aantal BOT verplaatsingen in 2021 flink zal toenemen ten opzichte van de voorgaande jaren door meer gelastingen en hogere risico zittingen zoals bv. het Marengo proces.
- Het gemiddeld aantal voertuigen ingezet per verplaatsing is de laatste jaren stabiel gebleven. Voor de locatie Vught is deze echter toegenomen de laatste jaren.

⁶ Covid-19 heeft in 2020 ook invloed gehad op het aantal vervoersbewegingen van het BOT.

Verplaatsingen 2018 - augustus 2021



In 2020 waren er in Vught op 5 dagen vier verplaatsingen, op 46 dagen twee verplaatsingen en op 12 dagen één verplaatsing, in 2021 is het aantal verplaatsingen per dag gestegen (zie tabel hieronder, bron DVO-METIS - Met inzicht sturen).

Vught		
Aantal verplaatsingen per dag	Aantal dagen voorgekomen in 2020	Aantal dagen voorgekomen in 2021
1	12	16
2	46	52
3	0	1
4	5	11
5		1
6		1

Uit de gegevens van de eerste acht maanden van 2021 blijkt dat ruim 80% van de verplaatsingen van/naar Vught door het BOT ten behoeve is van de rechtsgang.

5.2 Kosten BOT-vervoer, politie en beveiliging

DV&O werkt met tarieven voor haar diensten. Het tarief voor een BOT-transport varieert per opdracht (twee verplaatsingen – heen en terug) al naar gelang het risico, laag, standaard en hoog. Het tarief voor een BOT-verplaatsing is circa 5000 euro, exclusief wachttijd.

De gemeente Vught heeft de uren inzichtelijk gemaakt die politieagenten van Basisteam de Meierij besteden aan de PI Vught. Iedere vervoersdag van het BOT kost de lokale politie 70 uur aan inzet. Uitgaande van 150 dagen (=300 verplaatsingen) waarop de politie deze inzet moet leveren bedraagt de inzet per jaar circa 10.000 uur. Wanneer deze

inzet zou worden gekapitaliseerd dan staat dit gelijk aan een bedrag van naar schatting € 700.000,- per jaar.⁷ Gezien de geprognosticeerde stijging is de verwachting dat dit bedrag kan oplopen tot € 1 mln. Naast de inzet vanuit het basisteam is er sprake van inzet van landelijke politiediensten, zoals bijvoorbeeld de luchtvaartpolitie. Daarnaast is het aantal meldingen van verdachte situaties op de Lunettenlaan fors toegenomen. In 2017-2019 waren er minder dan tien meldingen per jaar. In 2020 waren er 87 meldingen. Bij iedere melding worden er twee dubbelbemande politievoertuigen ingezet.

De kosten voor de beveiliging van de PI Vught bedragen circa € 6,5 mln. per jaar.

6. Analyse

Deze paragraaf geeft een analyse van de vervoersproblematiek en de daaraan verbonden risico's en overlast binnen en rondom de gemeente Vught. Deze risico's worden met name veroorzaakt door een toename van BOT-vervoer van GVM-gedetineerden van en naar zittingen. Het BOT-vervoer van EBI- en andere GVM-hoog gedetineerden levert daarbij het meeste overlast en de grootste (verkeers)veiligheidsrisico's op. Op de korte termijn wordt deze problematiek verergerd door de verkeersinfrastructurele projecten in Vught.

6.1 Infrastructurele projecten Vught

De in paragraaf 1 beschreven verkeersprojecten leiden tot uitval van meerdere routes die worden gebruikt door het BOT (hoog risicotransporten). Daardoor is de kans groot dat het BOT-vervoer door een woonwijk en dicht langs woonhuizen gaat. Naar verwachting start het eerste infraproject in Q3 2022. JenV heeft geen invloed op de planning van deze werkzaamheden. Met het oog op de aankomende (rijks)infraprojecten, waarbij lokale enkelbaans wegen dreigen vol te lopen, neemt het risico op stilstand van het transport toe. Daarbij positioneert BOT-personeel zich bewapend buiten de voertuigen, en is het risico groot dat deze incidenten plaatsvinden in de buurt van scholen en woonwijken.

6.2 Toename GVM gedetineerden in Vught

Mede als gevolg van de toename van het aantal gedetineerden met een GVM-status in Vught is, op advies van de politie, het OM en de PI Vught, de openbare ruimte rondom de PI Vught (o.a. Lunettenlaan) sinds juni 2020 door de burgemeester aangewezen als veiligheidsrisicogebied.⁸ Hiervan is sprake als uit feiten en omstandigheden van de politie blijkt dat de veiligheid in gevaar is, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van bedreiging of geweld met gebruik van wapens. Dit betekent bijvoorbeeld dat preventief fouilleren door de politie is toegestaan.

6.3 Toename BOT transporten

De analyse van de BOT-transporten laat zien dat het aantal BOT-vervoersbewegingen sterk is toegenomen in 2021 en dat veiligheidsrisico's, vanwege het aantal gedetineerden met een hoog vlucht- en maatschappelijk risico waaronder liquidatiegevaar, zijn toegenomen. Dit vergroot de risico's voor omwonenden en bezoekers van nabijgelegen musea en natuur- en recreatiegebieden, wat weer leidt tot extra inzet van politie en justitie. Het gaat hierbij met name om het vervoer van gedetineerden uit de Extra

⁷ Uitgaande van 2 fte (schaal 8) obv normkostenmodel. Dit is dus loon, werkgeverslasten, toeslagen, materiaal en overhead.

⁸ <https://vught.nl/burgemeester-van-de-mortel-wijst-omgeving-pi-vught-aan-als-veiligheidsrisicogebied>.

Beveiligde Inrichting (EBI) naar de zwaarbeveiligde rechtbank in Amsterdam Nieuw-West, genaamd De Bunker.

6.4 Toename overlast en risico's BOT transporten

BOT-transporten brengen, naast hoge kosten en hoge risico's, ook overlast met zich voor de inwoners van de gemeente Vught en overige weggebruikers. Het vervoer van en naar de PI Vught vindt plaats in de nabijheid van andere bestemmingen waar mensen komen (o.a. Nationaal Monument Kamp Vught, woonoord Lunetten, recreatieplas IJzeren Man). Een toename van BOT transporten leidt ook tot een toename aan risico's voor de (verkeers)veiligheid. Inwoners van Vught vragen meer aandacht voor de veiligheid en uiten zorgen over o.a. zichtbare en hoorbare vervoersbewegingen binnen de gemeentegrenzen. Bij de gemeente komen meldingen binnen, bijvoorbeeld over incidenten waarbij BOT-personeel bewapend buiten de voertuigen is gepositioneerd om de veiligheid van het transport te waarborgen.

Tezamen leidt dit de komende jaren tot een serieus probleem om gedetineerden soepel en veilig naar de zitting en terug te vervoeren. De transporten nemen toe, waarmee ook veiligheidsrisico's en kosten zullen toenemen, alsmede de overlast voor de omwonenden.

6.5 Toename Hoogbeveiligde zittingen

Voor de periode 2023-2027 wordt rekening gehouden met een mogelijke stijgende behoefte aan zittingscapaciteit, gelet op het brede offensief tegen de georganiseerde ondermijnende criminaliteit waar het kabinet in heeft geïnvesteerd. Dit zal naar verwachting van circa 400 oplopen naar 520 zittingsdagen. Deze globale schatting vanuit de ketenpartners (opsporingsdiensten, OM en rechtspraak) gaat uit van een groei van ca 25% van dit type zaken tussen nu en vijf jaar. Dit heeft mede te maken met de verwerkingscapaciteit van de gehele keten. Op dit moment wordt er gebruik gemaakt van een tweetal zalen (JCS en De Bunker) die rond de 80% gevuld zijn. Er komt naar verwachting per 2027 een derde locatie bij (JCV).. Hiermee kan de verwachte groei worden opgevangen.

7. Oplossingsrichtingen

Gelet op de analyse heeft de werkgroep verschillende oplossingsrichtingen onderzocht, die het BOT-vervoer van en naar zittingen kunnen verminderen. Daarbij heeft de werkgroep een onderscheid gemaakt tussen oplossingen die op de korte kunnen worden gerealiseerd en oplossingen die een langere termijn vergen (na 2027).

7.1 Lange termijn (na 2027)

Voor de langere termijn (na 2027) is naar verwachting het JCV operationeel. Naast een HBZ zal daar ook een PI met een EBI-regime en andere bijzondere regimes komen (zie bijlage 1). De werkgroep heeft onderzocht of vanaf dat moment preventief gehechte gedetineerden die gebruik maken van BOT-Hoog vervoer zoveel mogelijk in het JCV kunnen worden geplaatst. Dit is mogelijk. De selectiefunctionaris moet dan het vervoersrisico afwegen tegen het risico op samenplaatsing. Dit levert naar verwachting op de lange termijn een substantiële beperking van het BOT-vervoer van en naar Vught op. Ook na de ingebruikname van het JCV zullen er – vanwege het risico op samenplaatsing - (preventief gehechte) EBI- en GVM gedetineerden tijdens hun berechting in Vught verblijven. Voor deze gedetineerden dragen de hieronder beschreven

oplossingsrichtingen – laat gedetineerden elders overnachten tijdens meerdaagse zittingen en de videowall – bij aan het beperken van de vervoersbewegingen.

7.2 Korte termijn

Voor de korte termijn heeft de werkgroep de volgende oplossingsrichtingen onderzocht:

- i. Leg een (tijdelijke) tweede ontsluitingsweg aan
- ii. Plaats preventief gehechte gedetineerden zoveel mogelijk elders
- iii. Plan zittingen zoveel mogelijk meerdaags en laat gedetineerden elders overnachten
- iv. Laat gedetineerden zoveel mogelijk online deelnemen aan zittingen
- v. Bouw een (tijdelijke) zittingslocatie bij de PI Vught

Deze worden in de hierna volgende paragrafen uitgewerkt. De werkgroep heeft niet onderzocht of de verkeerskundige overlast op andere wijze kan worden beperkt, bv. door het tijdpad van de Rijksinfrastructuurle projecten van de weg- en spoorwerkzaamheden te wijzigen. Dit is aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie en de gemeente.

7.2.1 Leg een (tijdelijke) tweede ontsluitingsweg aan

Samen met de gemeente Vught is onderzocht of een tweede ontsluitingsweg (in combinatie met een tijdelijke zittingslocatie, zie oplossingsrichting v) gerealiseerd kan worden. Er zijn twee varianten onderzocht: a) een tijdelijke ontsluitingsweg in zuidwestelijke richting en b) een tijdelijke ontsluitingsweg in noordelijke richting (zie bijlagen). Deze oplossingsrichting zal het vervoer niet verminderen maar de veiligheidsrisico's voor de omgeving én het transport wel. Ook de overlast zal verminderen voor de omgeving Vught en de woonkernen die straks nog meer belast worden. Ook de Inspectie ondersteunt het verkennen van een extra ontsluitingsweg naar PI Vught gelet op de veiligheidsrisico's die gemoeid zijn met de huidige toegangsweg.

Ad a) (Tijdelijke) zuidwestelijke ontsluitingsweg

Om een (tijdelijke) zuidwestelijke ontsluitingsweg te realiseren, is aanpassing van de onverharde toeleidingsweg die in verbinding staat met de bestaande infrastructuur richting Drongelens kanaal, noodzakelijk. Met deze verbindingsweg worden de dorpskernen ontzien. Ter hoogte van de PI Zuidwest moet tevens een doorgang worden gemaakt over de Broekleij t.b.v. het BOT vervoer van gedetineerden van en naar de PI Vught. Hiervoor is (beperkte) bomenkap noodzakelijk. De Lunettenlaan wordt in deze situatie ontlast als het BOT gedetineerden vervoert vanuit de PI via een doorgang aan de Zuidwestzijde.

Kosten ontsluitingsweg

Naar schatting 3 miljoen euro.

Tijdpad

De aanleg van de tweede ontsluitingsweg is afhankelijk van de proceduretijd (stikstofproblematiek, ecologie en compenserende maatregelen). Omdat met de westelijke ontsluitingsweg wordt aangesloten op de bestaande infrastructuur en slechts verharding dient plaats te vinden voor een deel van het tracé tussen Deuterseweg en het entreegebouw, is aanleg van deze ontsluitingsweg op zich snel te realiseren. Met een tijdelijke omgevingsvergunning mag worden afgeweken van het bestemmingsplan, maar dit mag niet samengaan met onomkeerbare gevolgen en de maximale termijn is 10 jaar.

Risico's

De procedure voor deze tijdelijke ontsluitingsweg vraagt om onderzoek ten aanzien van stikstofdepositie, ecologie, compenserende maatregelen in overleg met gemeente, provincie en Natuur Netwerk Brabant.

Ad b) Tijdelijke noordelijke ontsluitingsweg

In het kader van een mogelijke tijdelijke zittingslocatie aan de noordwestzijde (zie oplossingsrichting v) is onderzocht of een tijdelijke noordelijke ontsluitingsweg over het Drongelens kanaal kan worden gecreëerd. Met deze verbindingsweg worden de dorpskernen Vught, Helvoirt en Cromvoirt ontzien. De Lunettenlaan wordt met deze ontsluitingsweg maximaal ontlast. Vanuit de PI zal een doorgang worden gecreëerd aan de Westzijde voor het BOT-vervoer. Er is een onverharde weg aanwezig richting de PI, waarvan verharding zal plaatsvinden.

Kosten ontsluitingsweg

Naar schatting 3 miljoen euro.

Tijdpad

De aanleg van de tweede ontsluitingsweg is afhankelijk van de proceduretijd (stikstofproblematiek, ecologie en compenserende maatregelen). De duur hiervan is moeilijk te bepalen. Onderzoek t.b.v. omgevingsvergunning duurt 26 weken.

Risico's

De aanleg van een tijdelijke noordelijke ontsluitingsweg vraagt instemming van Defensie en het Waterschap. De aanleg van een tijdelijke brug over het Drongelens kanaal kan mogelijk worden verzorgd en in tijd worden ingekort door Defensie (Genie) (baillybrug). De ontsluitingsweg naar de HBZ doorkruist cultuurhistorisch waardevol gebied. Daar is ook N2000 relevant. Ook hier is overleg met Natuur Netwerk Brabant, provincie en Rijk nodig.

Conclusie

Het aanleggen van een (tijdelijke) tweede ontsluitingsweg zal niet bijdragen aan het beperken van de vervoersbewegingen, maar wel aan het beperken van de overlast en zal de (verkeers)veiligheidsrisico's verminderen.

7.2.2 Plaats preventief gehechte gedetineerden zoveel mogelijk elders

Gedetineerden die in afwachting zijn van een uitspraak van de rechter verblijven in voorlopige hechtenis. Op 11 november 2021 zitten 9 van de 10 gedetineerden in de EBI vast op deze titel. Ook de meerderheid van de GVM hoog gedetineerden (vijf van de acht) en de GVM-verhoogd gedetineerden (vier van de vijf) in de PI Vught – ten tijde van de opstelling van dit rapport - verblijft in voorlopige hechtenis en moet dus nog een of meerdere procesgangen maken.

De werkgroep heeft onderzocht of deze zogeheten preventief gehechte gedetineerden naar PI's elders in Nederland kunnen worden geplaatst om de vervoersbewegingen ten behoeve van rechtszittingen van en naar Vught te beperken. In het verlengde daarvan zouden nieuwe preventief gehechte gedetineerden in deze categorieën bij voorkeur elders worden geplaatst.

Het besluit tot plaatsing en overplaatsing van een justitiabele naar een PI en het bijbehorende regime wordt genomen door een selectiefunctionaris van de Divisie

Individuele Zaken (DIZ), indien van toepassing geadviseerd door een Selectie Advies Commissie (SAC) EBI krachtens de Penitentiaire Beginselenwet. Hiertoe is de regeling selectie, plaatsing en overplaatsing van gedetineerden leidend. Specifieke kenmerken van doelgroepen zoals geloof en stromingen daarbinnen (extremisme) zijn daarbij medebepalend voor de plaatsing. Tegen de beslissing van de selectiefunctionaris kan bezwaar/beroep ingesteld worden.

Kosten en impact BOT-vervoer

Naar verwachting zijn aan deze oplossingsrichting uitsluitend de eenmalige kosten van overplaatsing verbonden. Er zullen nog steeds kosten voor BOT-vervoer worden gemaakt, vanuit de PI's elders in Nederland naar de zittingslocatie.

Gedetineerden onder het EBI-regime zijn op korte termijn niet elders te plaatsen. Om netwerkvorming, Voortgezet Crimineel Handelen tijdens Detentie (hierna: VCHD), ondermijning of een andere 'stapeling' van risico's te voorkomen kunnen sommige gedetineerden niet in dezelfde inrichting worden geplaatst. Daarom zullen ook andere gedetineerden die gebruik maken van BOT-vervoer in PI-Vught geplaatst blijven. Mede om die reden is de verwachte beperking van de vervoersbewegingen niet substantieel.

Tijdpad

Omdat de PI Vught de enige PI is met een EBI-regime kunnen preventief gehechte EBI-gedetineerden op dit moment niet elders worden geplaatst. Dit kan pas wanneer het Justitieel Complex Vlissingen (JCV) gereed is. Daar komt immers ook een EBI-regime. Naar verwachting is dit complex vanaf 2027 operationeel (zie oplossingsrichting a voor de lange termijn). Voor andere bijzondere regimes zoals TA en BPG is slechts in beperkte mate capaciteit in alternatieve locaties in Nederland beschikbaar (zie bijlage 1). Dit maakt dat DJI voor de korte termijn in sterke mate is aangewezen op de capaciteit in de PI Vught.

Risico's

Vanwege het risico van samenplaatsing is onduidelijk hoeveel gedetineerden daadwerkelijk naar elders kunnen worden overgeplaatst.

Bij een verzoek tot overplaatsing vanwege de vervoersproblematiek in Vught kan een gedetineerde in bezwaar en beroep gaan. Daarbij worden de verschillende belangen afgewogen, waarbij andere belangen dan de vervoersproblematiek de doorslag kunnen geven.

Conclusie

Het op korte termijn elders plaatsen van preventief gehechte gedetineerden die gebruik maken van BOT-vervoer zal naar verwachting niet substantieel bijdragen aan het beperken van de vervoersbewegingen.

7.2.3 Plan zittingen zoveel mogelijk meerdaags en laat gedetineerden elders overnachten

Tot aan de oplevering van JCV in 2027 zitten preventief gehechte EBI-gedetineerden in de PI Vught. Hetzelfde geldt voor preventief gehechte gedetineerden uit andere bijzondere regimes die vanwege het risico op de hierboven beschreven 'samenplaatsing' in de PI Vught gedetineerd zijn. Om het vervoer van deze categorieën gedetineerden terug te brengen, heeft de werkgroep onderzocht of zittingen zoveel mogelijk meerdaags gepland kunnen worden en of de gedetineerden gedurende deze zittingsdagen in de nabijheid van de zittingslocatie kunnen overnachten (zie bijlage 2).

Uitgaande van de situatie dat een gedetineerde administratief blijft ingeschreven in de zendende inrichting, maar tijdelijk naar een andere inrichting gaat met het oog op de

zitting, is toestemming van de selectiefunctionaris vereist. Dit gebeurt nu ook al wanneer er bijvoorbeeld sprake is van een vroege start van een zitting. In dat geval gaat het om tijdelijke situaties waarbij een gedetineerde redelijk snel weer terug gaat naar zijn eigen verblijfsruimte in de zendende inrichting en aldaar zijn detentie conform het voor hem aldaar geldende regime kan voortzetten.

Kosten en impact BOT-vervoer

Deze oplossingsrichting bespaart naar verwachting BOT-transportkosten. Volgens een schatting op basis van de zittingsplanning 2021 en de daarbij betrokken verdachten zou dit jaarlijks 20 tot 80 verplaatsingen kunnen besparen. Bij overnachting zal extra beveiliging worden ingezet (LBB-inzet). Dit brengt ook kosten met zich mee.

Tijdpad

De Raad voor de rechtspraak merkt op dat binnen de huidige zittingsroosters het plannen van meerdaagse zittingen al wel wordt toegepast. Het is gelet op de belasting van alle procespartijen in de praktijk niet altijd mogelijk op deze wijze te plannen. De Rechtspraak is wel voornemens om het protocol risicovolle zittingen, waar ook het planningsvraagstuk onderdeel van is, te herijken. Op termijn (medio 2022) kunnen meerdaagse zittingen in het Justitieel Complex Schiphol worden gepland met gebruik van de te realiseren extra beveiligde overnachtingscapaciteit (zes cellen). Hier kunnen naar de huidige inzichten geen EBI-gedetineerden overnachten om zittingen bij te wonen. Het advies van de Commissie HBZ Noord gaat uit van overnachtingsmogelijkheden ("box in box") in de PI Lelystad ten behoeve van een nieuw te realiseren HBZ naast de PI vanaf 2025.

Risico's

Ook hier geldt dat sommige gedetineerden in separate inrichtingen van elkaar moeten verblijven, hetgeen kan betekenen dat niet alle gedetineerden tegelijkertijd in het JCS zullen kunnen overnachten.

Conclusie

Deze oplossing kan een bijdrage leveren om op korte termijn het BOT-vervoer te beperken.

7.2.4 Laat (GVM-)gedetineerden zoveel mogelijk online deelnemen aan hun zitting

Voor de preventief gehechte gedetineerden die niet naar elders kunnen worden overgeplaatst, kan - naast de overnachting gedurende zittingsdagen - online deelname aan zittingen worden geïntensiveerd. De werkgroep heeft onderzocht of binnen de PI bestaande bouw kan worden omgebouwd om online deelname aan zittingen te realiseren. Binnen de metrages die in de PI Vught beschikbaar zijn is het mogelijk om digitale deelname aan (een deel van) een strafproces te faciliteren in het bestaande gebouw 69 in de PI Vught. Dit gaat dan middels een uitgebreide videowall die voldoet aan de wensen en eisen van de rechtbank en waaraan de verdediging met meerdere partijen tegelijkertijd digitaal deel kan nemen, bijvoorbeeld op dagen dat er inhoudelijk een andere verdachte besproken wordt in dezelfde strafzaak. In gebouw 69 is dan ruimte voor maximaal 3 afzonderlijke videowall ruimtes. Tevens kan hier een enquêtekamer voor de rechter-commissaris worden gerealiseerd.

Aandachtspunt hierbij is dat de logistiek van deze procespartijen conflicterend kan zijn op zittingsdagen (gebruikers moeten naar gebouw 69 worden gebracht). De wijze waarop beveiligingstaken binnen en buiten deze ruimten georganiseerd moeten worden, mogelijk

door de Rechtspraak, dienen ook nader beschouwd te worden. Gebouw 69 is geen EBI en daarvoor zullen additionele maatregelen te worden getroffen.

Juridische aspecten telehoren/videoconferentie

Het Besluit videoconferentie bevat de voorwaarden waaronder in het strafrecht gebruik kan worden gemaakt van videoconferentie. Op grond van artikel 2, derde lid, van het Besluit kan van het instemmingsrecht van verdachte worden afgeweken in het bijzondere belang van de veiligheid ter zitting. In artikel 27, derde lid, van de Tijdelijke COVID-19 Wet Justitie en Veiligheid is het instemmingsrecht van verdachte verder ingeperkt.

Kosten en impact BOT-vervoer

Het geschikt maken van Gebouw 69 zal als gevolg hebben dat de PI de functies in gebouw 69 moet herplaatsen op het complex. De kosten voor de herplaatsingen zullen toegevoegd moeten worden aan de verbouwkosten van Gebouw 69. Voor de structurele kosten moet gedacht worden aan exploitatie- en huurkosten vanuit DJI naar de Rechtspraak, additionele beveiligingsdiensten op dagen dat gebruik wordt gemaakt van deze ruimten, ICT-diensten, etc. Het RVB hanteert een inschatting van circa 3,2 miljoen euro als investeringsbedrag. De totale kosten worden geschat op 5 miljoen euro. De rechtspraak stelt als voorwaarden dat dit vanuit het primaire proces wenselijk is en dat financiële dekking wordt georganiseerd om deze extra faciliteiten te realiseren en te beheren.

Kostenreductie (BOT-)vervoer

Gelet op de huidige zittingsplanning zouden 100 tot 120 zittingsdagen in 2021 zich kunnen lenen voor een vorm van hybride zittingen waarbij een gedeelte van de verdachten zich niet fysiek laat vervoeren naar de zittingslocatie. Deze schatting is gebaseerd op de aanname dat van de 400 hoogbeveiligde zittingsdagen (waar meerdere verdachten terecht kunnen staan) op circa een kwart tot een derde van deze zittingsdagen, verdachten niet inhoudelijk betrokken zijn bij de zitting. Uitgaande van 300 verplaatsingen van en naar Vught (voor 2021 is de prognose 267), waarbij 80% betrekking heeft op de rechtsgang (240), zou dit 60 tot 80 verplaatsingen kunnen schelen. Indien de regelgeving wordt aangepast om het vervoersveiligheidsrisico expliciet in de afwegingen van de rechter te betrekken om videoconferentie toe te passen ook zonder de instemming van verdachte, zal dit naar verwachting een sterkere reductie van het aantal BOT-verplaatsingen met zich brengen. Zou een verdachte ten minste voor de helft van het aantal zittingsdagen fysiek aanwezig zijn en voor het overige deel via videoverbinding, dan zou het aantal verplaatsingen van 240 kunnen worden teruggebracht tot 120. De bovenstaande aannames zijn afhankelijk van de beslissingen van rechters in individuele gevallen.

Tijdpad

Deze optie kan tijdelijk of permanent zijn. Het operationeel krijgen van deze optie vergt naar verwachting circa twaalf maanden nadat het besluit daartoe is genomen.

Risico's

De mate waarin van deze mogelijkheid gebruik zal worden gemaakt is een beslissing van de rechter. In beginsel is de instemming van de verdachte vereist (zie uitgebreider over gebruik videoconferentie in bijlage 3). Daarbij komt dat de verdachte van ernstige geweldsdelicten in de toekomst een aanwezigheidsplicht heeft.

Juridische aspecten telehoren/videoconferentie: Het Besluit videoconferentie bevat de voorwaarden waaronder in het strafrecht gebruik kan worden gemaakt van videoconferentie. Op grond van artikel 2, derde lid, van het Besluit kan van het

instemmingsrecht van verdachte worden afgeweken in het bijzondere belang van de veiligheid ter zitting. In artikel 27, derde lid, van de Tijdelijke COVID-19 Wet Justitie en Veiligheid is het instemmingsrecht van verdachte verder ingeperkt.

Conclusie

De videowall kan op korte termijn een bijdrage leveren aan het beperken van het BOT-vervoer. De werkgroep beveelt nadere uitwerking van de ruimte aan om hier een volwaardig alternatief te realiseren en de verantwoordelijkheidsverdeling tussen DJI en de Rechtspraak helder te hebben. De werkgroep geeft voorts in overweging om ook het vervoersveiligheidsrisico als grond voor afwijking van het instemmingsrecht expliciet te maken (zie ook het WODC-onderzoek in bijlage 3).

7.2.5 Bouw een tijdelijke zittingslocatie met een tijdelijke ontsluitingsweg in/bij de PI Vught

Samen met de gemeente Vught en de provincie heeft de werkgroep onderzoek gedaan naar de bouw van een tijdelijke zittingslocatie in of nabij de PI Vught. In totaal zijn vijf varianten onderzocht. Van deze varianten is de tijdelijke zittingslocatie aan de noordwestzijde als meest geschikt naar voren gekomen (zie bijlage 5). Deze wordt hieronder nader toegelicht.

Bouwkundig

Doordat de tijdelijke zittingslocatie ‘buiten de muren’ ligt op Defensierrein OT de Kamp zal moeten worden geïnvesteerd in gebouwelijke beveiliging van de HBZ-locatie op het niveau van categorie 5 (weerstandklasse). Een parkeervoorziening op Defensierrein voor de HBZ is nodig ter grootte van 150 plaatsen. In ruimtelijk opzicht lijkt het mogelijk dat voor de zittingslocatie en parkeergelegenheid 7.000 m² BVO wordt afgenomen van het Genie-terrein ter grootte van 80.000 m² BVO. Overleg met Defensie vindt plaats. Ingebruikname van de zittingslocatie is afhankelijk van een tijdelijke 2e noordelijke ontsluitingsweg over het Drongelens kanaal t.b.v. bouwverkeer, BOT-vervoer, bezoekers, pers en media (zie oplossingsrichting ib).

De bouw van een tijdelijke zittingslocatie en aanleg van een tijdelijke noordelijke ontsluitingsweg vragen instemming van Defensie en het Waterschap.

Bij deze locatie is onderzoek noodzakelijk als gevolg van stikstofproblematiek, ecologie (bosgebied) en voor zover het de ontsluitingsweg betreft doorkruising van N2000-gebied (het Drongelens kanaal inclusief waterkeringen). Compenserende maatregelen zijn nodig. Afstemming met het Natuur Netwerk Brabant, Provincie en Rijk is nodig.

Doordat de locatie op reeds geroerde grond wordt beoogd is geen of beperkt bodemonderzoek nodig.

Beveiliging

Een prefab-gebouw als tijdelijke zittingslocatie zal niet voldoen aan de beveiligingseisen categorie 5.

Logistiek

Een tijdelijke HBZ op deze locatie vraagt om een doorgang vanuit de PI aan de Westzijde t.b.v. BOT-vervoer.

Rechtsstatelijkheid

Deze zittingslocatie ‘buiten de muren’ van de PI is vanaf de openbare weg toegankelijk. Vervoer van en naar Rechtbank gaat via een andere weg dan vervoer van en naar PI.

Verkeersveiligheid

De aanwezigheid van een tijdelijke zittingslocatie leidt tot een toestroom van gemiddeld 125 personen per zittingsdag. Een tweede ontsluitingsweg aan de Noordwestzijde van de PI is nodig om de zittingslocatie te ontsluiten (zie oplossingsrichting i).

De Lunettenlaan wordt met deze ontsluitingsweg maximaal ontlast doordat al het vervoer van en naar de zittingslocatie via de 2^e ontsluitingsweg gaat. Ook gedetineerden van elders uit het land kunnen buiten de dorpskernen om richting de HBZ worden vervoerd. EBI gedetineerden uit de EBI Vught worden vanuit de PI naar de HBZ vervoerd via een doorgang aan de Westzijde.

Ruimtelijk

Het gebied voor de zittingslocatie is zandterrein van Defensie. Dat betekent dat voor de HBZ een reguliere bouwvergunning kan worden verleend.

Tijdpad

Tussen de 32 en 36 maanden voor de bouw zittingslocatie. Start van de bouw kan pas plaatsvinden na verkregen (reguliere) omgevingsvergunning.

Kosten en impact op BOT-vervoer

Investeringskosten € 30 mln. voor zittingslocatie, € 5 mln. doorgang PI NW-zijde, € 3 mln. ontsluitingsweg en € 1 mln. extra parkeergelegenheid.

Het organiseren van omgevingsbeveiliging (door reguliere politie) en de beveiligingstaken van de parketpolitie binnen de zittingslocatie kost ruim € 1,0 mln. per jaar

De exploitatiekosten voor een tijdelijke zittingslocatie bedragen € 0,6 mln per jaar.

De kosten wegens capaciteitsverlies door reisbewegingen rechterlijk en ambtelijk personeel bedragen € 0,6 – 0,8 mln per jaar.

Realisatie van een HBZ in Vught zal het aantal BOT-transporten van en naar de PI Vught terugdringen voor gedetineerden die in de PI Vught verblijven (waaronder de ritten van de gedetineerden in een EBI regime). Het zal in de meeste lopende zaken meer BOT-transporten naar de PI Vught toebrengen. In de lopende rechtszaken zitten er meer gedetineerden die door het BOT vervoerd worden in een andere inrichting dan de PI Vught. Daarbij is het onwaarschijnlijk dat er genoeg zittingscapaciteit in HBZ Vught zal komen om alle lopende rechtszaken in Vught te houden. Er zullen dus ook gedetineerden vanuit Vught vervoerd moeten worden naar elders.

De nieuwe stroom van gedetineerden naar Vught kan worden verminderd door gedetineerden die nu elders verblijven tijdens meerdaagse strafprocessen in Vught te laten overnachten, mits dit niet leidt tot risico's op netwerkvorming, voortgezet crimineel handelen in detentie, ondermijning of een andere 'stapeling' van risico's. Dit is mogelijk vanwege de kleinschalige afdelingen en diverse regimes met een hoge beveiligingsstatus die reeds in Vught gevestigd zijn (o.a. TA, BPG en EBI).

Overige toestroom

Naast de nieuwe stroom met verdachten zullen er ook overige partijen aanwezig zijn op een zittingsdag. Te denken valt aan publiek, advocatuur Ovj's en rechters. Een deel van deze personen wordt beveiligd vervoerd. Dit niveau van beveiliging is een andere dan BOT-vervoer van gedetineerden, omdat er geen sprake is van vluchtgevaar. De toestroom voor een standaard zittingsdag van een gemiddelde strafzaak in een hoog beveiligde zittingszaal is naar schatting in totaal 125:

HBZ toestroom	
----------------------	--

Personeel	40
Procespartijen	10
Bezoekers/pers	50
Parketpolitie	25

Risico's

De combinatie van een EBI en een HBZ in Vught brengt een stapeling van risico's met zich. Ook een HBZ brengt immers extra beveiliging met zich. Dit geldt in versterkte mate indien er geen tweede ontsluitingsweg wordt gerealiseerd, omdat de PI Vught in de nabijheid van andere bestemmingen ligt waar mensen komen (o.a. Nationaal Monument Kamp Vught, woonoord Lunetten, recreatieplas IJzeren Man).

Zonder realisatie van de tweede ontsluitingsweg blijven vervoersstromen geconcentreerd op de Lunettenlaan.

Wegens gebrek aan capaciteitsbehoefte na 2027 is het risico dat er onvoldoende zittingen in de HBZ in Vught worden gepland.

Juridisch kader: aanwijzing zittingsplaats

Art 21 b lid 2 Wet RO geeft aan de minister de bevoegdheid om overige, al dan niet tijdelijke, zittingsplaatsen aan te wijzen. De minister hoort hiervoor de Raad voor de rechtspraak en het College van procureurs-generaal. Dit is met name bedoeld voor tijdelijke zittingslocaties, bijvoorbeeld als een gemeente tijdelijk ernstige overlast ervaart. Gelet op het juridisch kader ligt het in de rede om uit te gaan van een aanwijzing als overige zittingsplaats vanwege de ernstige overlast die de vervoersbewegingen veroorzaken.

Andere tijdelijke varianten

Andere onderzochte varianten stuiten op logistieke en rechtsstatelijke bezwaren. De logistieke bezwaren zijn ingegeven door het feit dat alle vervoersstromen (bezoekers, gedetineerden, medewerkers DJI, rechters, advocaten, OvJ, slachtoffers, pers, publiek) dan door hetzelfde entreegebouw moeten gaan. De logistieke lijnen en beveiligingsmaatregelen zouden daarop moeten worden aangepast, om te voorkomen dat deze vervoersstromen elkaar kruisen op het terrein. Daarnaast ontbreekt het in deze varianten aan ruimte om dit te realiseren.

De rechtstatelijke bezwaren vloeien voort uit het volgende. Rechtspraak is, behoudens bij wet voorziene uitzonderingen, openbaar. Dat is vastgelegd in de Grondwet (artikel 121) en in mensenrechtenverdragen zoals artikel 6 EVRM. Openbaarheid brengt mee dat de toegang tot gerechtsgebouwen en zittingszalen niet meer wordt beperkt dan uit oogpunt vanuit veiligheid noodzakelijk is. Een zittingszaal binnen de muren van een penitentiaire inrichting brengt verdergaande beperkingen mee en is daarom onverenigbaar met het uitgangspunt van openbaarheid.

Daar komt nog bij dat veiligheidsmaatregelen in en rondom de zittingszaal vallen onder de verantwoordelijkheid van het gerechtsbestuur van het gerecht en de rechter die de zaak behandelt. Veiligheidsmaatregelen binnen een penitentiaire inrichting vallen onder de verantwoordelijkheid van de directeur van de inrichting. Het is niet werkbaar dat veiligheidsverantwoordelijkheden en daarmee gepaard gaande bevoegdheden ambigu zijn ingericht.

Zienswijzen

- Het OM kan de conclusie van de werkgroep dat een tijdelijke of permanente zittingslocatie in Vught voor de korte termijn geen oplossing biedt voor de geschetste problematiek onderschrijven. Daarvoor is de doorlooptijd te lang en zijn de kosten te

hoog. Deze oplossingsrichting levert bovendien diverse nieuwe vraagstukken en knelpunten op.

- De Raad voor de rechtspraak beschouwt het bouwen van een zittingslocatie nabij de PI Vught, gelet op de huidige ontwikkelingen met de toevoeging van de extra beveiligde zittingslocatie in Vlissingen en de vervangen van “de Bunker” boven de rivieren, niet als opportuun. Ook als tijdelijke locatie is deze oplossingsrichting gelet op de doorlooptijden niet haalbaar.
- De burgemeester van Vught acht een *permanente* zittingslocatie in de PI Vught een oplossing die ervoor zorgt dat om ontsluitingsproblemen worden ondervangen, de capaciteitsinzet van de lokale politie te reduceren, de zorgen op het gebied van openbare orde- en (verkeers)veiligheid in belangrijke mate op te lossen en daarnaast de kosten beter beheersbaar gehouden. De aanpalende problematiek, zoals op het gebied van stikstof, moet volgens de burgemeester eveneens beheersbaar kunnen zijn.

Conclusie

Een tijdelijke HBZ buiten de muren van de PI Vught is realiseerbaar, echter niet op korte termijn. De bouw van een zittingslocatie kan een deel van het BOT-vervoer van en naar Vught beperken, maar er zal ook BOT-vervoer naar de HBZ/PI toe komen. De werkgroep constateert dat vanuit OM en Rvdr er geen behoefte is aan extra HBZ-capaciteit naast JCV. De burgemeester van Vught meent dat de realisatie van een permanente zittingslocatie bijdraagt aan de oplossing voor de ontsluitingsproblemen, capaciteitsinzet en zorgen om de openbare orde en (verkeers)veiligheid.

8. Conclusie

8.1 Aanpak

De werkgroep heeft onderzoek gedaan naar de vervoersproblematiek en de daaraan verbonden risico's en overlast binnen en rondom de gemeente Vught (zie paragraaf 1, 2 en 3). Deze risico's worden met name veroorzaakt door een toename van BOT-vervoer van GVM-gedetineerden van en naar zittingen. Het BOT-vervoer van EBI- en andere GVM-hoog gedetineerden levert daarbij het meeste overlast en de grootste veiligheidsrisico's. Op de korte termijn wordt deze problematiek verergerd door de verkeersinfrastructurale projecten in Vught (paragraaf 4, 5 en 6). De werkgroep concludeert dat er, zeker de komende jaren, een serieus probleem is om gedetineerden soepel en veilig van en naar Vught te vervoeren.

De werkgroep heeft verschillende oplossingsrichtingen onderzocht om het vervoer van gedetineerden met een hoog risicoprofiel van en naar de PI Vught te beperken, zowel voor de korte als voor de langere termijn. Deze oplossingsrichtingen zijn in paragraaf 7 beschreven en per oplossingsrichting van een conclusie voorzien.

Daarbij heeft de werkgroep de zienswijzen betrokken van OM, Rvdr, DJI, de burgemeester van Vught en de Inspectie JenV. Waar de zienswijzen betrekking hebben op de verschillende onderdelen van het rapport, zijn deze daar vermeld.

Doel van de zienswijze van de Inspectie is het adresseren van potentiële risico's, niet het aandragen van alternatieve oplossingen. De Inspectie ziet de realisatie van het JC Vlissingen (JCV) in 2027 als een deugdelijke oplossing voor het terugbrengen van het

aantal vervoersbewegingen van DV&O naar PI Vught. Tevens onderschrijft de Inspectie de drie oplossingsrichtingen op korte termijn en het belang om deze drie opties gecombineerd te benutten. Dit betreft het zoveel mogelijk elders plaatsen van preventief gehechte gedetineerden (ii), het zoveel mogelijk plannen van meerdaagse zittingen en gedetineerden daarbij elders laten overnachten (iii) en gedetineerden zoveel mogelijk laten deelnemen aan online zittingen (iv). Naast het verminderen van vervoersbewegingen, ziet de Inspectie structurele gelden voor het uitbreiden en in stand houden van de personele bezetting bij het BOT als een voorwaarde voor DV&O om te kunnen voldoen aan de (toekomstige) opdrachten, met name voor de periode tot de realisatie van JCV in 2027. Om een gedegen afweging te maken over de (combinatie van) oplossingen, beveelt de Inspectie voortvarendheid aan in het verder uitwerken van de opbrengsten en de investeringen. Gelet op het beperkte aantal oplossingen dat wordt aangedragen, die nog niet concreet zijn uitgewerkt, en een periode van circa 6 jaar moeten overbruggen, acht de Inspectie het urgent om te investeren in de basis en actief de inzet en opdrachten voor het BOT te (blijven) monitoren.

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het rapport gewijzigd ten opzichte van het concept dat is voorgelegd. In de eerste plaats zijn de gegevens zoveel mogelijk geactualiseerd en zijn er zoveel mogelijk cijfermatige schattingen gegeven van de verwachte effecten van de oplossingsrichtingen op het BOT-vervoer. In de tweede plaats heeft er een nadere verdiepingsslag plaatsgevonden voor de tijdelijke HBZ in Vught, in combinatie met een tijdelijke tweede ontsluitingsweg. Dit heeft er onder meer toe geleid dat de tijdelijke tweede ontsluitingsweg als oplossingsrichting i is toegevoegd, zoals ook is af te leiden uit de zienswijzen van DJI en de Inspectie. Tevens is de permanente HBZ in Vught als separate oplossingsrichting komen te vervallen, ook omdat er bouwkundig geen andere eisen aan een tijdelijke locatie worden gesteld dan aan een permanente locatie.

8.2 Oplossingsrichtingen

De werkgroep heeft de volgende oplossingsrichtingen onderzocht die op de korte termijn effect kunnen sorteren:

- i. Leg een (tijdelijke) tweede ontsluitingsweg aan
- ii. Plaats preventief gehechte gedetineerden zoveel mogelijk elders
- iii. Zittingen zoveel mogelijk meerdaags, gedetineerden overnachten nabij zittingslocatie
- iv. Videowall in gebouw 69 van de PI Vught
- v. Tijdelijke zittingslocatie in/bij de PI Vught

Voor de lange termijn (na 2027)

Met de kennis van nu denkt de werkgroep dat vanaf 2027 het aantal BOT verplaatsingen vanuit Vught drastisch kan worden gereduceerd. Met de komst van het JCV, waar een groot deel van de preventief gehechte gedetineerden kunnen verblijven in afwachting van hun berechting en waarbij vooral afgestraften worden ondergebracht bij de PI Vught, wordt het aantal BOT-transporten immers substantieel teruggebracht voor de PI Vught. Om die reden, en gelet op de geprognostiseerde behoefte aan HBZ capaciteit, meent de werkgroep dat een permanente zittingsruimte met de kennis van nu niet noodzakelijk is om het BOT-vervoer te beperken.

Voor de korte termijn (tot 2027)

Voor de korte termijn stelt de werkgroep een combinatie van maatregelen voor (i, ii, iii en iv) die zijn gericht op vermindering van het aantal BOT-ritten. Aannemelijk is dat deze maatregelen daartoe ook zullen leiden. De geplande overnachtingsmogelijkheden voor gedetineerden in het JCS, de verhoorkamer voor de rechter-commissaris en de videowall zullen naar verwachting het BOT-vervoer reduceren. Daarbij geeft de werkgroep in overweging de vervoers(veiligheids)risico's te betrekken bij het beperken van het instemmingsrecht van deze verdachten voor het online deelnemen aan zittingen c.q. de aanwezigheidsplicht. De aanleg van een (tijdelijke) 2^e ontsluitingsweg binnen 2 jaar acht de werkgroep noodzakelijk om de verkeers- en veiligheidssituatie op de Lunettenlaan en in de kernen van Vught, Helvoirt en Cromvoirt te verbeteren. Met deze maatregelen wordt het maximaal haalbare voor de korte termijn gerealiseerd.

Een tijdelijke zittingslocatie aan de noordwestzijde van de PI ter overbrugging tot 2027 acht de werkgroep, op basis van de verkregen informatie, realiseerbaar vanaf naar schatting drie jaar na de vergunningverlening, onder voorwaarde van realisatie van ten minste een tijdelijke ontsluitingsweg. Een HBZ in Vught draagt bij aan de beperking van BOT hoogrisicotransporten, maar brengt ook (BOT-)vervoer naar Vught toe. Veiligheidsrisico's bij vervoer nemen af, maar veiligheidsrisico's vanwege de combinatie van een zittingsruimte en PI in een relatief dichtbevolkt en bebost gebied nemen toe. Vanwege de inschatting dat er met de komst van JCV en de vervanging van De Bunker aan de verwachte capaciteitsbehoefte aan HBZ is voldaan, is er risico op gebrek aan zaken. De werkgroep onderkent dat het vervoer van EBI-verdachten wel vermindert, maar constateert evenwel dat een zittingsruimte in Vught niet de meest aangewezen oplossing is om het BOT-vervoer te beperken, omdat deze de acute (verkeersinfrastructurele) problemen niet oplost, het totale BOT-vervoer naar verwachting niet beperkt en voor een stapeling aan risico's zorgt.

Financiële gevolgen

De werkgroep adviseert de oplossingsrichtingen van financiële middelen te voorzien.

Bijlage 1: overzicht regimes

Regime/Capaciteit in:	Vught 2021	Elders 2021	JCV 2027
Extra Beveiligde Inrichting (EBI)	18	0	24-30
Terroristenafdeling (TA)	46	14 PI Rotterdam, locatie de Schie 10 Vrouwen in PI Zwolle.	Nader te bepalen, maar mogelijkheden in de capaciteit 4 x 48 cellen uitgebreid beveiligd regime.
Beheersproblematische Gedetineerden (BPG)	48	12 in PI Alphen aan den Rijn per Q2-2022	Nader te bepalen, maar mogelijkheden in de capaciteit 4 x 48 cellen uitgebreid beveiligd regime.
Afdeling Intensief Toezicht (AIT)	0	15 in PI Krimpen aan den IJssel 12 in PI Leeuwarden 12 in PI Alphen aan den Rijn per Q4-2021	Nader te bepalen, maar mogelijkheden in de capaciteit 4 x 48 cellen uitgebreid beveiligd regime.

Bijlage 2: planning risicovolle zaken

Procedure locatie rechtszaken

In het Protocol risicovolle zittingen wordt bepaald hoe een zitting plaats gaat vinden, al dan niet in een beveiligde zittingslocatie. De keuze voor de locatie hangt primair af waar de zaak wordt aangebracht door het OM. Voor Amsterdam gaan risicovolle zittingen die een beveiligde zittingslocatie vereisen primair naar de Bunker, terwijl Rotterdam naar haar eigen zaal gaat.

Overige rechtbanken worden op basis van beschikbaarheid (vraag en aanbod) gekoppeld aan een locatie. Zo gaat rechtbank Midden-Nederland voor Eris naar de Bunker en rechtbank Den Haag voor MH17 naar JCS. Uiteindelijk bepaalt de Combi (de rechters in de meervoudige kamer die de zaak inhoudelijk beoordelen) waar de zitting plaats vindt. De Combi beslist ook over (uitzonderingen op) het aanwezigheidsrecht van een verdachte of juist de verplichting om ter zitting te verschijnen.

Planning aantal rechtszaken

In samenwerking met het Openbaar Ministerie en de gerechtsbesturen van de vier grote steden is binnen de Rechtspraak de vraag naar hoogbeveiligde zittingsruimte 2021-2023 in kaart gebracht met behulp van de agendabeheerders van de betreffende zittingszalen en de capaciteit daar tegenover geplaatst. Hieronder in de tabel staan de (verwachte) bezettingsniveaus van de Bunker, het JCS en Zaal 35 in Rotterdam voor 2020, 2021 en 2022. Zaal 35 is geen volwaardige "niveau 5" zittingszaal.

	JCS			Bunker			Rotterdam		
	2020*	2021	2022	2020	2021	2022	2020*	2021	2022
Januari		13	12	8	8	3	9	2	
Februari		12	11	6	13	5	9	3	
Maart		24	20	5	23	23	9	4	
April		21		0	16	19	9	7	
Mei		17	12	9	14	20	9	3	
Juni		20	3	12	21	21	9	6	
Juli		16		3	7	1	6	2	
Augustus		7		5	7	3	6	0	
September		21	10	9	22	22	9	0	
Oktober		18		7	21	21	9	3	
November		22		10	22	21	9	2	
December		17		7	18	17	6	3	
	94	208	68	81	192	176	99	35	0

Bron: BVA

De huidige bezettingsgraden van liggen tussen de 40% en 80% (100-200 zittingsdagen per jaar). Dit komt onder meer doordat de rechtspraak de planning tegen het licht heeft gehouden en zittingen efficiënter plant. Het verwachte aantal zittingsdagen voor HBZ (JCS en Bunker) in 2021 komt uit op circa 435. Bij de berekeningen is uitgegaan van het eerder verwachte aantal van 400 zittingsdagen (gelijk aan 2020).

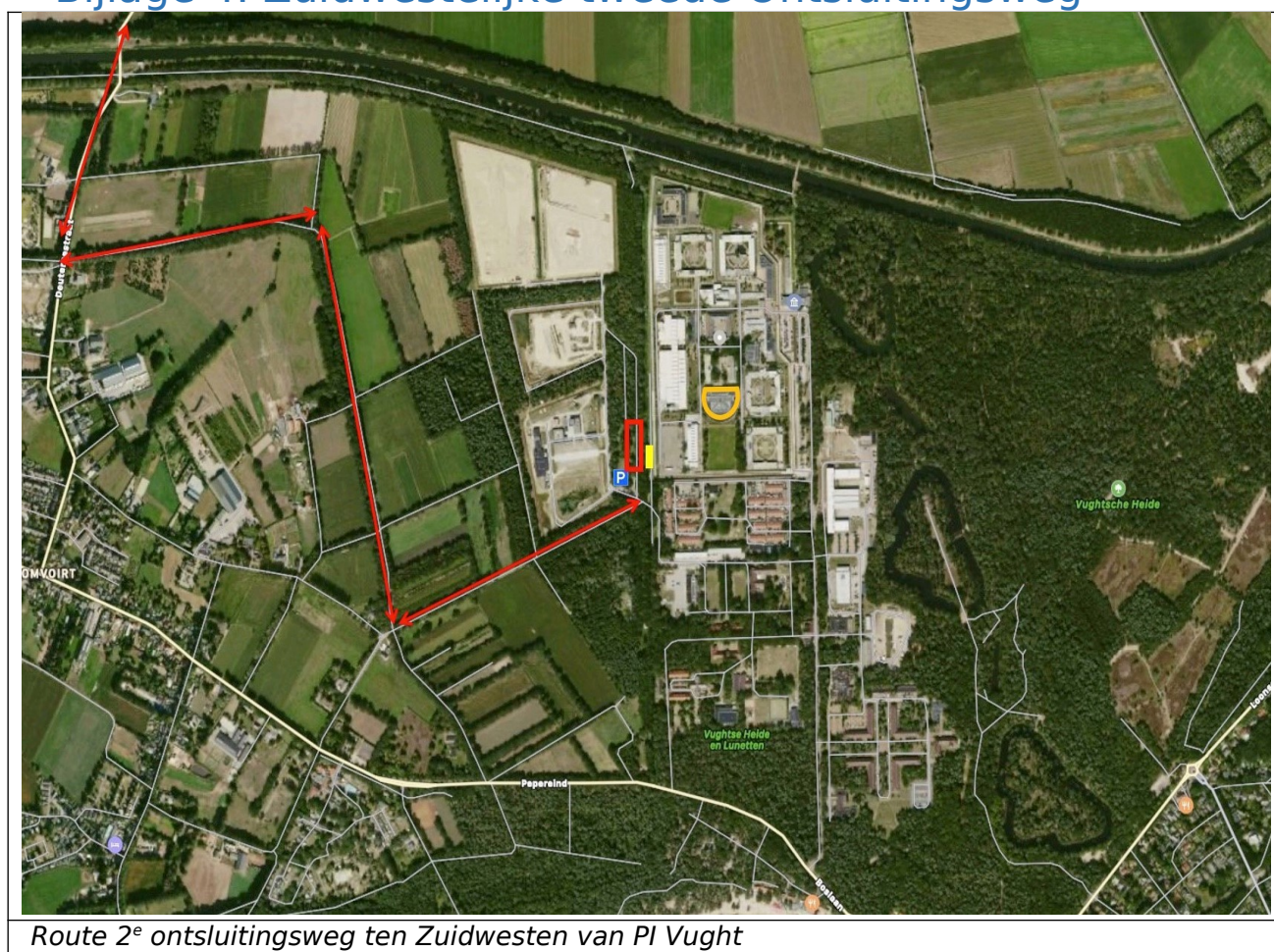
Bijlage 3: gebruik videoconferentie

In oktober 2020 is een WODC-onderzoek uitgevoerd door de Vrije Universiteit “De verdachte in beeld. Eisen en waarborgen voor het gebruik van videoconferentie ten aanzien van de verdachte in het Nederlandse strafproces in rechtsvergelijkend perspectief.”⁹ Hierna volgt een korte samenvatting van het Nederlandse recht op basis van dat onderzoek. Op grond van artikelen 78a Sr en 131a van het Wetboek van Strafvordering en het Besluit videoconferentie, is het uitgangspunt dat in alle gevallen waarin een persoon wordt gehoord of verhoord, videoconferentie kan worden toegepast. De betreffende rechter of ambtenaar die met de leiding over het horen is belast, beslist of van videoconferentie gebruik wordt gemaakt. Ingevolge artikel 2 lid 1 Besluit videoconferentie heeft de verdachte een instemmingsrecht als voorwaarde voor de toepassing van videoconferentie bij diens voorgeleiding voor de rechter-commissaris in verband met de inbewaringstelling en bij de inhoudelijke behandeling van de strafzaak door de meervoudige kamer. Ook al verleent de verdachte geen instemming, dan regelt artikel 2 lid 3 Besluit videoconferentie dat de rechter(s) ook hier kan of kunnen bepalen dat er toch van videoconferentie gebruik wordt gemaakt als dit “noodzakelijk is in het bijzondere belang van de beveiliging van de zitting.” Voorts is op grond van de Tijdelijke wet COVID-19 Justitie en Veiligheid onder meer het instemmingsrecht tijdelijk niet van toepassing. In het nieuwe Wetboek van Strafvordering wordt het instemmingsrecht van de verdachte uitgebreid van alleen bij het onderzoek ter terechtzitting door de meervoudige kamer naar ‘berechting’ in het algemeen. Dit betekent dat de toepassing van videoconferentie in elke behandeling van de zaak in eerste aanleg of hoger beroep, door meervoudige of enkelvoudige kamer, ter bepaling van de gegrondheid van de tegen een verdachte ingestelde vervolging, de instemming van de verdachte vereist.

Videoconferentie mag worden toegepast als er voldoende waarborgen in acht worden genomen om de rechten van de verdachte te garanderen en als dit een legitiem doel dient. Uit de rechtspraak volgt een aantal voorbeelden van legitieme doelen, namelijk de bescherming van de openbare orde, veiligheidsmaatregelen, het risico dat de gedetineerde kans heeft contact te maken met criminele connecties, het voorkomen van misdaad, vluchtgevaar, getuigen- en slachtofferbescherming, de naleving van de redelijke termijn-vereisten, en het belang van voortvarende afhandeling van een proces, ook met het oog op de caseload van de rechtbank. Als er sprake is van een dergelijk legitiem doel en er waarborgen zijn die ervoor zorgen dat de verdachte niet beperkt wordt in het uitoefenen van zijn verdedigingsrechten, kan voorbijgegaan worden aan de wens van de verdachte en dus zijn instemming met het gebruik van videoconferentie. De binnenlandse, buitenlandse en internationale praktijk laat zien dat zeer terughoudend wordt omgegaan met het toepassen van videoconferentie bij afwezigheid van instemming van de verdachte.

⁹ Mr.dr. A.M. de Hoon, prof.mr. M.F.H. Hirsch Ballin en S.G.M.J. Bollen LLB, BA, De verdachte in beeld. Eisen en waarborgen voor het gebruik van videoconferentie ten aanzien van de verdachte in het Nederlandse strafproces in rechtsvergelijkend perspectief, aangeboden aan de Tweede Kamer bij brief van de minister van Justitie en Veiligheid op 13 november 2020, Kamerstukken II, vergaderjaar 2020/2021, 2020D46052.

Bijlage 4: Zuidwestelijke tweede Ontsluitingsweg



Bijlage 5: Tijdelijke zittingslocatie aan de Noordwestzijde met tijdelijke noordelijke ontsluitingsweg

Zittingslocatie ten
Noord-Westen van PI



= EBI
= 2^e ontsluitingsweg



= corridor
= entree

D'

