

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2720

Vragen van de leden **Visser** en **Dijkhoff** (beiden VVD) aan de Minister van Veiligheid en Justitie over *het bericht «Ruim baan voor verkeersshuften» en «Oom agent is onzichtbaar»* (ingezonden 13 juni 2014).

Antwoord van Minister **Opstelten** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 18 augustus 2014) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2458

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichten «Ruim baan voor verkeersshuften» en «Oom agent is onzichtbaar»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2 en 3

Klopt de informatie dat het aantal staandhoudingen in het verkeer de laatste vier jaar is gehalveerd? Zo ja, wat was hiervoor de aanleiding en heeft deze dalende trend zich in 2014 verder voortgezet? Hoe verhouden deze cijfers zich tot de inzet op het verbeteren van de verkeersveiligheid op het hoofdwegenet en het onderliggend wegennetwerk?

Deelt u de mening dat verkeersshuften ruim baan krijgen? Hoe verhoudt voornoemde berichtgeving zich tot de (voorgenomen) intensieve aanpak van verkeersshuften? Kunt u hierbij tevens ingaan op de voortgang van het nieuwe beleid met betrekking tot de aanpak van verkeersshuften?

#### Antwoord 2 en 3

Het handhaven van de verkeersveiligheid is en blijft een belangrijke taak van de politie.

Op 18 november 2013<sup>2</sup> heb ik aan de Kamer gemeld dat ik per 1 januari 2015 een hardere aanpak van de veelpleger in het verkeer zal invoeren. Ik zal daarvoor een aantal zogenoemde «Mulderfeiten» uit de wet Mulder (WAHV) halen en deze naar het strafrecht overbrengen. Hierdoor wordt het mogelijk om begane overtredingen te registreren en, na herhaald plegen, een

<sup>1</sup> Telegraaf.nl, 11 juni 2014 ([http://www.telegraaf.nl/binnenland/22725142/\\_Ruim\\_baan\\_voor\\_verkeersaso\\_s\\_.html](http://www.telegraaf.nl/binnenland/22725142/_Ruim_baan_voor_verkeersaso_s_.html) en [http://www.telegraaf.nl/reportage/22723958/\\_Oom\\_agent\\_is\\_onzichtbaar\\_.html](http://www.telegraaf.nl/reportage/22723958/_Oom_agent_is_onzichtbaar_.html))

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2013/14, 29 398, nr. 387

zwaardere sanctie toe te passen. Ik zal u op korte termijn nader informeren over de voorbereidingen voor deze nieuwe veelplegeraanpak. Het staande houden van overtreeders is slechts één van de middelen van de politie om de verkeersveiligheid te handhaven en te verbeteren. Naast staande houdingen is hierbij onder meer het gebruik van trajectcontrolesystemen, flitspalen, mobiele radersets en laserguns van belang. Deze leveren een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid en worden zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet ingezet. Dat blijft ook zo in 2014. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de onopvallende, met video uitgeruste, politievoertuigen die zich met name richten op het gedrag van veelplegers van verkeersovertredingen. Kortom, ik deel de mening niet dat verkeersshufters ruim baan krijgen.

Over 2013 is weer een stijgende lijn te zien ten aanzien van de staandehoudingen. In 2013 zijn er ruim 50.000 mensen meer staande gehouden na een verkeersovertreding dan in 2012. Over de periode 2010 – 2013 is er inderdaad sprake van een teruggang. Het is nog te vroeg om concrete uitspraken over 2014 te doen.

Dit is overigens geen nieuwe ontwikkeling. Over de achtergrond van de teruggelopen staandehoudingen stuurde ik uw Kamer reeds in 2011<sup>3</sup> het onderzoek van het WODC dat daar verschillende redenen voor gaf.

#### Vraag 4

Kunt u aangeven op welke wijze u invulling geeft aan de (gepercipieerde) pakkans en of er sprake is van een dalende pakkans?

#### Antwoord 4

De gepercipieerde pakkans wordt bepaald door de verschillende handhavingsmiddelen die de politie inzet. Staandehoudingen zijn van belang, alsmede de elektronische handhavingsmiddelen: flitspalen, trajectcontroles, mobiele radarsets etc. De politie streeft ernaar de feitelijke pakkans op de zogenoemde Helmgrasfeiten (helm, gordel, rood licht, alcohol, snelheid) zo hoog mogelijk te laten zijn, onder meer door informatiegestuurde inzet op onveilige wegvakken. Dit houdt in dat de politie handhaaft op die plaatsen en tijdstippen waar het effect van het optreden optimaal is.

Tevens wil de politie door zichtbare staandehoudingen en het voeren van mediabeleid (bijvoorbeeld medewerking aan het tv-programma «Wegmisbruikers») actief bijdragen aan (en beïnvloeden van) de pakkans bij de overige weggebruikers. Op deze manier wordt de gepercipieerde pakkans met de hiertoe beschikbare middelen zo hoog mogelijk gehouden.

#### Vraag 5 en 6

Hoe oordeelt u over de uitspraken van voormalig verkeersofficier Koos Spee dat het lijkt of verkeerscriminaliteit niet mag worden aangepakt en dat het in ieder geval geen prioriteit heeft?

Hoe oordeelt u voorts over de uitspraak van Koos Spee dat verkeersovertredingen prima via het kenteken kunnen worden aangepakt maar dat automobilisten zich op andere terreinen onaantastbaar wanen? Zorgen flitspalen en trajectcontroles er niet juist voor dat de politie zich op ander wangedrag in het verkeer kan richten? Kunt u een nadere reactie geven op de toegevoegde waarde van flitspalen en trajectcontroles en de inzet en prioriteiten voor de politie in het verkeer?

#### Antwoord 5 en 6

Automobilisten mogen zich beslist niet onaantastbaar wanen. De inzet van de politie is er zeker op gericht om weggebruikers die de regels overtreden en een gevaar zijn voor de verkeersveiligheid, aan te pakken. Daarom worden technische hulpmiddelen ingezet zoals flitspalen, trajectcontrolesystemen en mobiele radarsets, waardoor aan de hand van het kenteken verkeersovertredingen worden geregistreerd. Dit biedt ruimte voor de politie om zich ook op andere overtredingssoorten te richten. Zo handhaaft de politie ook op basis van eigen waarneming, bijvoorbeeld aan de hand van onopvallende (met video uitgeruste) politieauto's.

<sup>3</sup> Kamerstukken II, 2012/13, 29 398, nr. 359

De hoge handhavingsintensiteit (24 uur; zeven dagen in de week) van de digitale flitspalen en trajectcontrolesystemen leidt aantoonbaar tot aanpassing van gedrag, bijvoorbeeld het verlagen van de snelheid en het minder negeren van het rode licht. Dat vergroot op die plaatsen de verkeersveiligheid.

Ik herken mij dan ook niet in het beeld van de voormalige verkeersofficier. Zoals ik al heb aangegeven, is het handhaven van de verkeersveiligheid een belangrijke taak van de politie. De capaciteit van de verkeershandhavings-teams is met de komst van de Nationale Politie gelijk gebleven. Ik verwijs tevens naar de beantwoording van vragen 3 en 4.