

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

## 1791

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat de ouders van Gio (4) het stilzwijgen verbreken na een dodelijk ongeluk met voetballer Vloet* (ingezonden 26 januari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (ontvangen 21 februari 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Ouders overleden Gio (4) verbreken stilzwijgen: We hebben nooit iets gehoord van voetballer Vloet»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

Ik leef zeer mee met het verlies van de familie. Verder ga ik niet in op deze specifieke situatie gezien de zaak nog in onderzoek is.

Vraag 3

Deelt u de mening dat een voetbalclub een maatschappelijke rol heeft?

Antwoord 3

Voetbalclubs hebben zeker een maatschappelijke rol. De KNVB ziet voetbal als een bindmiddel om samen te werken aan een gezonde, sociale en duurzame samenleving. Van kleins af aan worden kinderen meegenomen in de spelregels en sportief gedrag.

Verder leveren veel clubs in het (betaalde) voetbal een bijdrage aan verschillende maatschappelijke projecten op gebied van participatie, educatie, gezondheid en re-integratie op de arbeidsmarkt.

<sup>1</sup> De Telegraaf, 22 januari 2022, Ouders overleden Gio (4) verbreken stilzwijgen: «We hebben nooit iets gehoord van voetballer Vloet»; «Heeft Rai gevoel, heeft hij spijt?» (<https://www.telegraaf.nl/nieuws/26696113/ouders-overleden-gio-4-verbreken-stilzwijgen-we-hebben-nooit-iets-gehoord-van-voetballer-vloet>).

Vraag 4

Hoe vindt u dat Heracles Almelo zijn maatschappelijk rol voor verkeersveiligheid heeft opgepakt na het dodelijk ongeluk met voetballer Vloet?

Antwoord 4

Heracles Almelo heeft zelf keuzes gemaakt na het dodelijk ongeluk. Het is niet aan mij om die te beoordelen.

Vraag 5

Bent u bereid om in gesprek te gaan met voetbalclubs om hun maatschappelijke rol op te pakken voor verkeersveiligheid?

Antwoord 5

De wijze waarop voetbalclubs omgaan met hun maatschappelijke rol is aan de clubs zelf. Zij maken een afweging in hun rol als werkgever, als bedrijf en als club als het gaat om de wijze waarop zij hun maatschappelijke rol invullen. Vanuit het Rijk worden met diverse stakeholders campagnes geïnitieerd om aandacht te vragen voor verkeersveiligheid, zoals de BOB-campagne tegen rijden onder invloed van alcohol. Er is ook een BOB-campagne die is gericht is op sportkantine en sportevenementen waar ook professionele voetbalclubs aandacht voor hebben gevraagd.

Vraag 6

Deelt u de mening dat een voetballer een publieke voorbeeldfunctie heeft?

Antwoord 6

Iedere verkeersdeelnemer heeft een voorbeeldfunctie en verantwoordelijkheid in het verkeer. Iedereen, ook voetballers, moet zich aan de verkeersregels houden om weer veilig thuis te (laten-) komen.

Vraag 7

Bent u bereid om in gesprek te gaan met voetballers om hun publieke voorbeeldfunctie op te pakken voor verkeersveiligheid?

Antwoord 7

Ik verwijs u hiervoor naar antwoord 5.

Vraag 8

Welke publieke campagnes lopen er nu tegen extreem te hard rijden en alcohol in het verkeer? In hoeverre zijn deze campagnes succesvol? In hoeverre zorgen deze campagnes voor een daling van extreem te hard rijden en alcohol in het verkeer?

Antwoord 8

Met betrekking tot alcohol in het verkeer loopt al lange tijd de eerdergenoemde BOB-campagne. Inmiddels weet 99% van de automobilisten dat de BOB nuchter blijft en vindt 84% dat je geen alcohol moet drinken als je nog moet autorijden. Daarnaast is er een campagne tegen te hard rijden: «Hou je aan de snelheidslimiet». Deze campagne is erop gericht dat bestuurders zich aan de snelheid houden. IenW plaatst tijdens de campagneperiode (mei-juni) borden langs de snelwegen en biedt een toolkit aan met diverse middelen aan medeoverheden en maatschappelijke partners.

Als het gaat om gedragsverandering bij zware overtreders zijn campagnes niet voldoende. Voor deze groep zijn handhaving en gedragsinterventies, zoals de bestuursrechtelijke Educatieve Maatregel Gedrag (EMG) of Educatieve Maatregel Alcohol (EMA), het meest passend. Ongewenst verkeersgedrag dient integraal te worden aangepakt (infrastructurele aanpassingen, gedragsbeïnvloeding en handhaving). Dit voorjaar wordt de Kamer geïnformeerd over mijn plannen voor een verbeterde integrale aanpak van rijden onder invloed.

Vraag 9

Wat is de strafmaat nu voor extreem te hard rijden en alcohol in het verkeer? In hoeverre is deze strafmaat voldoende? In hoeverre zorgt deze strafmaat voor een daling van extreem te hard rijden en alcohol in het verkeer?

#### Antwoord 9

Onder extreem te hard rijden versta ik in het kader van de beantwoording van deze vraag het zodanig boven de geldende maximumsnelheid rijden dat deze onder het strafrecht wordt afgedaan. Snelheidsovertredingen tot 30 km/u te hard in het algemeen en tot 40 km/u op de snelweg vallen onder de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Grovere snelheidsovertredingen vallen onder het strafrecht.

De maximumstraf voor te hard rijden op de autosnelweg is een hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van € 4.500 en daarbij kan een ontzegging van de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen van ten hoogste 2 jaren worden opgelegd (art 177 lid 2 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994)). De maximumstraf voor rijden onder invloed is een gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of een geldboete van € 22.500 en daarbij kan een ontzegging van de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen van ten hoogste 5 jaren worden opgelegd (artikel 8 jo. 176, lid 2 WVV 1994).

Naast de specifieke strafbaarstellingen voor te hard rijden of rijden onder invloed van alcohol, kunnen deze feiten ook op basis van andere artikelen uit de Wegenverkeerswet worden afgedaan. Dit kan op basis van artikel 5 WVV 1994 (veroorzaken gevaar op de weg), artikel 5a WVV 1994 (roekeloos rijden zonder gevolgen) of artikel 6 WVV 1994 (veroorzaken van een ongeval door schuld/roekeloosheid met letsel of de dood tot gevolg). De maximumstraf voor het veroorzaken van een dodelijk ongeval in het verkeer, is een gevangenisstraf van ten hoogste 9 jaren of een geldboete van ten hoogste € 90.000 en daarbij kan een ontzegging van de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen van ten hoogste 5 jaren worden opgelegd (artikel 6 jo. 175 WVV1994).

In 2017 is wetenschappelijk onderzocht in hoeverre de bestraffing van ernstige verkeersdelicten afdoende is. Hieruit bleek dat in zijn algemeenheid kan worden geconcludeerd dat naarmate de ernst van de verkeersfout toeneemt en de mate van letsel toeneemt, ook de duur van de straf en de zwaarte van de gekozen strafmodaliteit toeneemt. Het algemene strafbeeld komt dus overeen met hetgeen de wetgever heeft beoogd met het stelsel van sancties. Verder was de conclusie in het onderzoek dat het strafniveau voor ernstige verkeersdelicten over het geheel adequaat is. Wel was er draagvlak voor onder andere een verhoging van de strafmaat voor een aantal specifieke feiten zoals het rijden onder invloed. Met inwerkingtreding van de wet aanscherping strafrechtelijke afdoening ernstige verkeersdelicten op 1 januari 2020 is aan de aanbevelingen uit dit onderzoek uitvoering gegeven. Zo is bijvoorbeeld de maximumstraf voor rijden onder invloed verhoogd van drie maanden naar één jaar.

In hoeverre de strafmaat zorgt voor een daling van (extreem) te hard rijden en rijden onder invloed van alcohol is niet specifiek te bepalen. Dit hangt samen met een veelheid aan andere factoren. In algemene zin kan wel worden gezegd dat een adequate strafmaat zowel een specifieke als algemene preventieve werking heeft.

#### Vraag 10

Welke profielen zijn er van iemand die extreem te hard rijdt? In hoeverre voelt zo'n iemand zich onaantastbaar en boven de wet staan? Welke gerichte aanpakken op deze profielen zijn er mogelijk?

#### Antwoord 10

Bestuurders die extreem hard rijden kunnen zowel via het strafrecht (strafvervolgning) als via het bestuursrecht (gedragsinterventie/onderzoek) worden aangepakt. Volgens de wet moet de politie een melding bij het CBR doen. Het CBR kan vervolgens de bestuurder een Educatieve Maatregel Gedrag (EMG) opleggen. Uit het recidive-onderzoek van het WODC blijkt dat veel van de EMG-deelnemers bekend zijn bij justitie en dat zij vaak ook op andere terreinen moeite hebben met verantwoord gedrag.<sup>2</sup> Uit dit rapport blijkt dat meer dan driekwart van de EMG-deelnemers één of meer eerdere strafzaken op hun naam heeft staan (gemiddeld 5 strafzaken, op meerdere terreinen). Dat maakt het ingewikkeld om deze groep aan te pakken onder de

<sup>2</sup> WODC-rapport 2019 «Recidive na maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid».

noemer van uitsluitend verkeersveiligheid. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Justitie en Veiligheid verkennen met een expertgroep de mogelijkheden om deze groep beter aan te kunnen pakken. Eén van de richtingen die op dit moment wordt onderzocht betreft de inzet van technische middelen.

#### Vraag 11

Op welke autosnelwegen rijdt iemand relatief vaak extreem te hard? Welke gerichte flitscontroles op autosnelwegen en extreem te hard rijden zijn er mogelijk?

#### Antwoord 11

Er wordt niet specifiek geregistreerd op welke snelwegen vaak extreem te hard wordt gereden. De inzet is gericht op het voorkomen van te hard rijden in het algemeen. Snelheidshandhaving is een belangrijke pijler van de Nederlandse verkeershandhaving. Er zijn dan ook relatief veel handhavingsmiddelen beschikbaar als het gaat om het tegengaan van (extreem) te hard rijden op snelwegen. Het betreft dan trajectcontroles, mobiele radarcontrole en videoauto's. Bij de meeste handhavingsvarianten gebeurt het verbaliseringsproces op kenteken, terwijl bij de inzet van videoauto's bij voorkeur staandhoudingen plaatsvinden. De handavingsinzet van de politie wordt risicogericht bepaald zodat deze inzet zoveel mogelijk bijdraagt aan het voorkomen van ongevallen. Dit betekent dat meer inzet wordt gepleegd op wegvakken met een hoog overtredingsgedrag en een hoog risico op ongevallen en slachtoffers. De risicogestuurde inzet van de handhavingsmiddelen wordt in samenwerking tussen het OM, de politie en de wegbeheerder bepaald.