

Vergaderjaar 2011–2012

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 319

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 maart 2012

Tijdens het Algemeen Overleg van 14 december jl. (Kamerstuk 32 646, nr. 27) over onder andere de verkeershandhaving bij wegwerkzaamheden, heb ik toegezegd uw Kamer nader over dit onderwerp te zullen informeren. Ik heb daarbij aangegeven in ieder geval in te zullen gaan op het invorderen van rijbewijzen bij overtredingen op locaties waar aan de weg wordt gewerkt. Met deze brief doe ik die toezegging gestand.

Ik maak daarnaast graag van de gelegenheid gebruik om te reageren op twee aangenomen moties op het terrein van de verkeershandhaving: de motie van het lid de Rouwe over de aanpak van zogenaamde «ambulanceklevers» (Kamerstuk 29 398, nr. 295) en de motie over de aanpak van opgevoerde scooters, die naar aanleiding van de begrotingsbehandeling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is ingediend door de leden Bashir en Aptroot (Kamerstuk 33 000 XII, nr. 39). Aan het slot van de brief kom ik kort terug op mijn eerdere brief over het invorderen van rijbewijzen en ga ik in op mijn toezegging om te bezien op welke wijze de registratiegraad van de verkeersdoden en de ernstig verkeersgewonden bij de politie kan worden verbeterd.

Verkeershandhaving bij wegwerkzaamheden

In de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu van 12 december jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 313) en tijdens het AO van 14 december jl. is het belang van de veiligheid van wegwerkers onderstreept. Naast de preventieve maatregelen die worden getroffen om werknemers veilig te kunnen laten werken, treedt de politie op tegen bestuurders die bij wegwerkzaamheden de snelheid niet aanpassen en daardoor voor gevaarlijke situaties zorgen. Ik heb uw Kamer eerder gemeld dat de boetes voor te hard rijden bij wegwerkzaamheden hoger uitvallen dan voor dezelfde overtreding op andere wegen, en dat ook de boetetarieven voor deze categorie per 1 januari van dit jaar met 15% zijn verhoogd.

In 2011 werden iets meer dan 75 000 boetes opgelegd voor te hard rijden bij wegwerkzaamheden, een stijging van ongeveer 25% ten opzichte van de ruim 60 000 boetes in het jaar daarvoor¹. Het rijden op een rijbaan met een rood kruis werd vorig jaar 4556 keer beboet, 13% minder dan de 5254 boetes die in 2010 werden opgelegd. In 241 gevallen werd het rijbewijs ingevorderd naar aanleiding van een overtreding bij wegwerkzaamheden. Het gaat om gevallen waarin een bestuurder werd staandegehouden voor een excessieve snelheidsovertreding (50 km/u of meer) of voor andere overtredingen waardoor de veiligheid op de weg ernstig in gevaar werd gebracht. Het OM en het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) hebben het controleren op snelheid bij wegwerkzaamheden aan het begin van 2011 als speerpunt benoemd, wat heeft geleid tot een totaal van 135 controles op de verkeersveiligheid bij wegwerkzaamheden. De geïntensiverde handhaving zal in 2012 worden voortgezet, net als de samenwerking met Rijkswaterstaat om te bepalen op welke locaties er gecontroleerd zal worden.

Tijdens het AO van 14 december jl. heeft het lid De Rouwe een vraag gesteld over het gebruik van waarschuwborden bij locaties waar snelheidscontroles worden gehouden. Ik kan naar aanleiding hiervan melden dat op verschillende locaties waar veel gecontroleerd wordt er voor is gekozen om borden te plaatsen met een meer algemene waarschuwing voor mogelijke snelheidscontroles. In eerdergenoemde brief van 12 december is opgenomen dat een deel van de snelheidscontroles vooraf wordt aangekondigd, maar dat er ook controles worden gehouden zonder waarschuwing voor de weggebruiker. Hierdoor blijft het voor de weggebruikers onvoorspelbaar of en wanneer er wordt gehandhaafd. Deze subjectieve pakkans draagt bij aan een meer duurzame naleving van de verkeersregels en daarmee aan de verkeersveiligheid.

Aanpak ambulanceklevers

Wij hebben tijdens het Voortgezet Algemeen Overleg (VAO) Verkeersveiligheid van 5 oktober jl. (Handelingen II 2011/12, nr. 8, item 7, blz. 66 t/m 74) gesproken over het hinderen van hulpdiensten, waaronder ambulance-diensten, door asociaal weggedrag. Naar aanleiding van deze beraadslagingen is op 11 oktober jl. een motie van het lid De Rouwe² aangenomen waarin de regering wordt verzocht om in samenspraak met hulpverleners, de politie en het OM tot een gezamenlijke, sluitende en landelijke aanpak van het hinderen van hulpverleningsdiensten door asociaal weggedrag te komen en de Kamer hierover te informeren.

Het door asociaal weggedrag hinderen van hulpdiensten vind ik onaanvaardbaar. Om te komen tot een sluitende en landelijke aanpak daarvan heb ik met de betrokken diensten over de aanpak van het zogenoemde «ambulancekleven» en andere vormen van het hinderen van hulpdiensten in het verkeer afspraken gemaakt. Ik hecht eraan om deze precies te schetsen:

- Elke melding van «ambulancekleven» kan worden doorgegeven aan de landelijke 112-centrale.
- De ontvangen meldingen worden door de landelijke 112-centrale direct doorgegeven aan de politie in de desbetreffende regio.
- Elke melding «ambulancekleven» van een ambulance wordt door de politie met voorrang behandeld.
- De politie stuurt met urgentie een beschikbare eenheid in verband met het hinderen van de hulpverlener.
- De betreffende bestuurder wordt zo mogelijk direct door de politie aan de kant gezet en een proces-verbaal aangezegd.
- Als de ambulanceklever is staandegehouden, geeft de politie dit door aan de regionale meldkamer.

¹ Voor 2011 gaat het om 72 798 lichtere overtredingen die via de Wet administratief-rechtelijke handhaving verkeersvoorschriften konden worden afgedaan en om 2680 gevallen die strafrechtelijk werden afgehandeld. In 2010 ging het om respectievelijk 58 606 en 1983 zaken.

² Kamerstukken II 2011/12, 29 398, nr. 295.

- De meldkamercentralist informeert het desbetreffende ambulance-team.
- Het ambulanceteam meldt – tenzij ze doorkregen dat de ambulanceklever is aangehouden – het voorval op www.wegpiraatvanstraat.nl
- In gevallen waarin alleen het kenteken bekend is, maar de ambulanceklever niet direct kon worden staandegehouden, wordt door de politie contact opgenomen met de eigenaar van de auto.
- Afhankelijk van het gevaar dat de bestuurder heeft veroorzaakt, worden er sancties opgelegd. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen te informeren over het weggedrag van de bestuurder, zodat deze kan besluiten om de rijvaardigheid te onderzoeken en zonodig het rijbewijs ongeldig te verklaren.

Recente gevallen van het aanpakken van ambulancekleven in de regio's Midden en West Brabant en Rotterdam-Rijnmond tonen aan dat goede afspraken leiden tot het staande houden en vervolgen van bestuurders. Met de nieuwe landelijke afspraken zijn er voldoende instrumenten beschikbaar om het door asociaal weggedrag hinderen van hulpdiensten aan te pakken. Ik zal de gekozen aanpak monitoren en indien nodig bijsturen. Hiermee is een sluitende aanpak van het «ambulancekleven» gewaarborgd.

Aanpak opgevoerde scooters

Bij verschillende gelegenheden hebben wij in de Kamer gesproken over de aanpak van scooteroverlast. Naar aanleiding daarvan hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en ik de afgelopen periode enkele aanvullende maatregelen getroffen¹, waardoor politie en OM nu beschikken over het volgende instrumentarium om overlast door en gevaarlijk weggedrag met scooters aan te pakken:

Gevaarlijk weggedrag en te hard rijden:

- De boetetarieven voor alle scooterovertradingen, waaronder te hard rijden, zijn per 1 januari jl. met 15% verhoogd.
- Het OM legt rijontzeggingen op aan bestuurders die veel te hard rijden. Dit gebeurt zelfs als ze voor de eerste keer worden gepakt: bij meer dan 30 km/u te hard rijden wordt het brommerrijbewijs direct ingevorderd en volgt volgens de OM-beleidsregels een rijontzegging van minimaal twee maanden.
- Bestuurders met een bromfietsrijbewijs vallen onder de maatregel beginnende bestuurder, die – in aanvulling op de genoemde boetes en rijontzeggingen – leidt tot een schorsing van het rijbewijs bij drie ernstige verkeersovertradingen. De minister van Infrastructuur en Milieu hebben eerder aangekondigd dat we werken aan een aanscherping van deze maatregel, zodat de grens bij 2 overtradingen komt te liggen. Bij gevaarlijk rijgedrag kan het CBR naar aanleiding van een mededeling van de politie ook een educatieve maatregel gedrag en verkeer opleggen.

Opvoeren:

- Ook de boetes voor het opvoeren van scooters zijn met ingang van dit jaar met 15% verhoogd.
- De meetmarge bij het controleren van opgevoerde scooters is per 1 januari jl. met 4 km/u aangescherpt, waardoor de pakkans van bestuurders met opgevoerde snor- en bromfietsen is verhoogd.
- De politie vordert het kentekenbewijs in wanneer een scooter met meer dan 15 km/u is opgevoerd. Betrokkene zal het voertuig moeten herstellen en opnieuw moeten laten keuren voordat het kentekenbewijs weer in zijn bezit komt.

¹ Zie daarvoor ook Kamerstukken II 2010/11, 29 398, nr. 271 en 301.

- Een scooter wordt in beslag genomen als een bestuurder voor de derde keer binnen twee jaar met een opgevoerde scooter wordt gepakt. In beslagname volgt ook wanneer een bestuurder binnen twee jaar voor de tweede keer wordt aangetroffen zonder bromfietsrijbewijs.

De door uw Kamer aangenomen motie van de leden Bashir en Aptroot¹ over opgevoerde scooters, verzoekt de regering om vóór de zomer van 2012 met een plan te komen om voortaan bij controles van de scooter de opgevoerde onderdelen ter plekke in beslag te nemen en vervolgens onbruikbaar te maken middels een pers. De overweging daarbij is dat deze werkwijze een sterk afschrikwekkende en ontmoedigende werking zou hebben op bestuurders die met opgevoerde voertuigen overlast veroorzaken.

Laat ik voorop stellen dat ik het volledig eens ben met de overwegingen die ten grondslag liggen aan deze motie. Ook ik ben voorstander van een keiharde aanpak van bestuurders die overlast en onveilige situaties veroorzaken met opgevoerde scooters. Hierboven heb ik al geschetst dat zij te maken krijgen met een verhoogde pakkans, hogere boetes en verschillende maatregelen die ervoor zorgen dat zij voor enige tijd niet meer aan het verkeer mogen deelnemen. De politie treedt daarnaast op tegen het opvoeren van scooters door het kentekenbewijs in te vorderen vanaf een overschrijding van de maximumconstructiesnelheid met meer dan 15 km/u. Betrokkene mag het voertuig vanaf dat moment niet meer gebruiken en zal het opnieuw (op eigen kosten) moeten laten keuren door de RDW. Deze werkwijze zorgt ervoor dat de eigenaar van een opgevoerd voertuig zelf verantwoordelijk is voor het herstellen ervan, terwijl hij er in de tussentijd geen gebruik van mag maken. Bij gevaarlijk rijgedrag, herhaaldelijk opvoeren of grote technische gebreken zal het voertuig zelf direct in beslag worden genomen.²

Het voorstel om onderdelen ter plekke te laten vernietigen door de politie, stuit op verschillende bezwaren. Een technisch onderzoek en het demonteren van voertuigen vereist technische kennis waarover agenten normaal gesproken niet beschikken. Het belang van deze kennis is groot omdat vaak niet van buitenaf te zien is op welke manier het vermogen van een opgevoerde scooter is vergroot. Het ter plekke onderzoeken, demonteren en vernietigen van onderdelen zijn daarnaast arbeidsintensieve werkzaamheden die ten koste gaan van het aantal bestuurders dat tijdens een controle aan de kant van de weg kan worden gezet. Door direct tot vernietiging over te gaan wordt bovendien een onomkeerbare handeling verricht zonder dat deze vooraf door de rechter getoetst kan worden.

Mede naar aanleiding van ervaringen uit het verleden hebben deze overwegingen geleid tot het besluit om agenten niet langer te belasten met het demonteren of vernietigen van (onderdelen van) scooters, maar de schaarse politiecapaciteit zoveel mogelijk op het controleren zelf in te zetten en de overtreder verantwoordelijk te maken voor het herstellen van zijn voertuig. Het beoogde effect van de in de motie voorgestelde aanpak wordt daarmee langs een weg bereikt die beter verenigbaar is met het uitgangspunt om de pakkans te vergroten door controles zo efficiënt mogelijk in te richten.

Lagere invorderingsgrens

In mijn brief van 27 oktober 2011³ ben ik ingegaan op de motie Slob over het verlagen van de invorderingsgrens van het rijbewijs, die met name gericht is op hardrijders in woonwijken. Ik ben het met uw Kamer eens dat

¹ Kamerstukken II 2010/11, 33 000-XII en 33 000-A, nr. 22.

² Zie daarvoor ook Kamerstukken II 2010/11, 29 398, nr. 301.

³ Kamerstukken II 2011/12, 29 398, nr. 302.

we het rijbewijs van deze bestuurders voor langere tijd moeten kunnen afnemen en heb in de genoemde brief uiteengezet dat de huidige wet- en regelgeving het ook mogelijk maakt om het rijbewijs in te vorderen van bestuurders die voor gevaarlijke situaties zorgen in woonwijken. Om er zeker van te zijn dat hier in voorkomende gevallen ook gebruik van wordt gemaakt, heb ik toegezegd om de politie nog eens te zullen wijzen op de bestaande mogelijkheden.

Naar aanleiding daarvan is aan alle hoofdofficieren van justitie aan het begin van dit jaar verzocht om de aanpak van hardrijders in woonwijken te agenderen in de lokale driehoeken. Hiermee is nogmaals aandacht gevraagd voor de mogelijkheden die de politie heeft om in te grijpen bij zware verkeersovertredingen. Ik noem in dit verband het invorderen van het rijbewijs bij ernstige snelheidsovertredingen op plaatsen waar dit tot bijzondere gevaarstelling leidt, zoals binnen de bebouwde kom, en het in beslag nemen van auto of brommer bij zeer ernstige overtredingen. De cijfers tonen aan dat politie en OM aandacht hebben voor verkeershandhaving binnen de bebouwde kom. In 2011 werden 52,6% van alle snelheidsovertredingen daar geconstateerd. Ik zal de ontwikkeling van de verkeershandhaving binnen de bebouwde kom nauwgezet volgen.

Ongevallenregistratie door de politie

Tijdens het AO over verkeersveiligheid van 8 september jl. heb ik uw Kamer toegezegd om te bezien op welke wijze de registratiegraad van de verkeersdoden en de ernstig verkeersgewonden bij de politie kan worden verbeterd. Als er bij de meldkamer een ongeval wordt gemeld en er sprake is van letsel, gaat de politie ter plaatse. Indien de politie ter plaatse is en blijkt dat een slachtoffer naar een ziekenhuis wordt afgevoerd moet de politie altijd proces-verbaal opmaken. Alle proces-verbalen van aanrijding die door de politie worden opgemaakt, worden door de politie naar Rijkswaterstaat gestuurd en door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gebruikt bij het bepalen van de werkelijke omvang van het aantal verkeersslachtoffers.

Dodelijke verkeersslachtoffers

De informatie uit de proces-verbalen van dodelijke gevallen bij aanrijding van de politie wordt door het CBS aangevuld met gegevens van door een arts ingevulde doodsoorzaakformulieren en de dossiers van de parketten over niet-natuurlijke doodsoorzaken. Na matching door het CBS vormen dezen tezamen de werkelijke omvang verkeersdoden.

Bij het vaststellen van de werkelijke omvang verkeersdoden 2010 bleek dat 99% van de verkeersdoden in de politieregistratie voorkomt. Van 84% van het totale aantal doden werd er een proces-verbaal van aanrijding opgemaakt, 5% lager dan in 2009. In 15% van de gevallen is door de politie een andersoortige registratie opgemaakt, zoals een proces-verbaal van bevinding of mutatie onder meer betreft dit eenzijdige ongevallen.

Om de registratiegraad van de dodelijke verkeersslachtoffers te verbeteren zijn met de politie inmiddels aanvullende afspraken gemaakt. Hierdoor zal er in de gevallen waarin nu alleen een proces-verbaal van bevinding of mutatie wordt opgemaakt, altijd een proces-verbaal van aanrijding worden opgemaakt. Deze verbetering zal bij de politie leiden tot een eenduidige en betere registratiegraad van het aantal verkeersdoden. Alle meldingen van dodelijke verkeersslachtoffers die bij de politie zijn geregistreerd zullen als proces-verbaal van aanrijding rechtstreeks naar Rijkswaterstaat worden gezonden en door het CBS worden gebruikt bij de bepaling van de werkelijke omvang van het aantal verkeersdoden.

De eerste resultaten van deze verbeterde werkwijze moet begin 2013 zichtbaar worden.

Ernstig verkeersgewonden

Uw Kamer heeft zorgen geuit over de sterk gedaalde registratiegraad van het aantal ernstige verkeersgewonden door de politie. Om de registratiegraad weer te laten toenemen zijn ook voor de categorie ernstig gewonden met de politie afspraken gemaakt om eenduidig te registreren en bij de registratie van ernstig gewonden in alle gevallen gebruik te maken van een proces-verbaal van aanrijding.

Om een volledig beeld te krijgen van de aantallen (ernstig) verkeersgewonden is het van belang dat naast een adequate politieregistratie ook andere bronnen ontsloten zijn, zoals het Landelijk Medisch Registratiesysteem (LMR) van de ziekenhuizen en gegevens van brandweer en ambulance. Door Rijkswaterstaat zijn inmiddels stappen gezet om die bronnen te ontsluiten en de gezamenlijke database te completeren en daarmee de registratie te verbeteren.

In aanvulling op deze afspraken wordt momenteel een audit uitgevoerd naar de ongevallenregistratie door de politie. Als de resultaten van deze audit bekend zijn worden op basis van de aanbevelingen maatregelen geformuleerd om het registratieproces verder te verbeteren. Zodra over de resultaten van de audit ongevallenregistratie meer bekend is zal ik de Kamer daarover informeren.

De minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten