

Vergaderjaar 2016–2017

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 546

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 januari 2017

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat ons rechtstreeks raakt. De recente ontwikkelingen baren velen, en mij ook, zorgen. De toename van het aantal verkeersslachtoffers moet worden gestopt en de dalende trend moet weer worden gevonden. Verkeershandhaving in de vorm van repressie is belangrijk voor de verkeersveiligheid. Naast repressie is ook preventie essentieel. Goede verkeerseducatie, voorlichting, begrijpelijke verkeersregels, veilige voertuigen en een goede en duidelijke weginrichting zijn belangrijk voor de verkeersveiligheid. Ook verkeershandhaving heeft een preventief effect en kan het aantal verkeersovertredingen en -slachtoffers terugdringen. Het voorkomen van ongelukken staat voor het kabinet voorop.

Bij deze brief bied ik u het rapport van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Verkeershandhaving aan¹. Deze brief vormt tevens de kabinetsreactie op dit IBO. Ik reageer op de verschillende moties die zijn ingediend bij het debat over het alcoholslot² en tijdens de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)³. Ten slotte ga ik, conform de toezegging van de Minister van IenM tijdens deze begrotingsbehandeling, in op de inzet van de politie op de verkeershandhaving. Op de uitvoering van de motie Zijlstra/Samsom⁴ zal ik in een aparte brief ingaan (Kamerstuk 34 550 VI, nr. 95).

Voor het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de verkeershandhaving zijn al maatregelen in gang gezet en worden op korte termijn verdere maatregelen getroffen. Deze maatregelen licht ik in deze

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Handelingen II 2016/17, nr. 9, item 4. Het betreft de moties van de leden Van Helvert c.s. (Kamerstuk 29 398, nr. 532), Visser c.s. (Kamerstuk 29 398, nr. 534) en Smaling (Kamerstuk 29 398, nr. 536).

³ Handelingen II 2016/17, nr. 18, item 7. Het betreft de moties van de leden Visser en Hoogland (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 26) en Houwers (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 51).

⁴ Kamerstuk 34 550, nr. 7

brief graag toe. Hierbij richt ik me op de maatregelen die zien op de verkeershandhaving en de onderwerpen die in het IBO naar voren zijn gekomen. Over de andere maatregelen, die worden genomen om de verkeersveiligheid te vergroten, wordt u jaarlijks geïnformeerd door de Minister van IenM.

Bevoegdheidsverdeling inzet politie verkeershandhaving

Op het gebied van verkeershandhaving is de inzet van de politie tweeledig. Enerzijds zijn er de teams Verkeer (10 regionale Teams Verkeer en een team verkeershandhaving bij de Landelijke Eenheid). In deze teams zijn de oorspronkelijke verkeershandhavingsteams (659 fte) opgenomen. De inzet van de teams Verkeer wordt bepaald aan de hand van (regionale) handhavingsplannen die worden afgestemd in de regionale stuurgroep verkeer bestaande uit vertegenwoordigers van het OM, de politie en de wegbeheerders (provincie, gemeenten). Anderzijds is er de inzet van de basisteams. Deze wordt bepaald door afspraken in de driehoek (burgemeester, het OM en de politie), de integrale veiligheidsplannen van gemeenten, de regionale beleidsplannen van de politie-eenheden en de landelijke prioriteiten uit de Veiligheidsagenda 2015–2018 (bijlage bij Kamerstuk 28 684, nr. 412). De inzet van de politie wordt dus bepaald door het gezag.

IBO verkeershandhaving

In het IBO is onderzocht of het verkeershandhavingsbeleid in Nederland doelmatig en doeltreffend is vormgegeven. In het IBO wordt geconcludeerd dat er de afgelopen jaren een aantal verbeteringen is doorgevoerd in het verkeershandhavingsbeleid en de uitvoering. Daarnaast wordt geschetst dat er op punten ook verdere verbetering mogelijk is en worden knelpunten benoemd. Deze knelpunten worden door het kabinet erkend. In dat kader neemt het kabinet een aantal maatregelen. Ik ga in deze kabinetsreactie graag op deze punten in.

Afweging van de drie E's en versterking van de ketensamenwerking

Zoals ook in het IBO wordt aangegeven, is het verkeersveiligheidsbeleid vormgegeven volgens de visie Duurzaam Veilig. In deze visie wordt uitgegaan van drie aspecten die worden aangeduid met de Engelse termen «Engineering» (inrichting van de infrastructuur en veilig ontwerp van voertuigen), «Education» (educatie en voorlichting) en «Enforcement» (handhaving), ook wel de drie E's genoemd. Volgens de visie resulteert engineering in de meest permanente gedragsverandering van verkeersdeelnemers. Het gaat hierbij om infrastructurele aanpassingen en technische oplossingen in voertuigen. Naast engineering zijn voorlichting en educatie (Education) belangrijke instrumenten voor gedragsverandering. Daarna komt handhaving (Enforcement) in beeld. De verkeershandhaving dient ertoe om te controleren of verkeersdeelnemers zich aan de regels houden en op te treden als dit niet het geval is.

Om de verkeersveiligheid en de drie E's op landelijk niveau meer integraal te bezien, is afgesproken dat de ministeries van IenM en VenJ elke 2 jaar een plan opstellen waarin wordt ingegaan op de drie E's. Beschreven wordt wat er in de betreffende periode zal worden gedaan aan het veiliger maken van de infrastructuur op het hoofdwegennet, welke landelijke campagnes worden uitgevoerd en welke inzet op het gebied van verkeershandhaving zal plaatsvinden. Het eerste plan is begin mei 2017 gereed. Uw Kamer wordt over de inhoud geïnformeerd.

Bij beleidswijzigingen die effect hebben op de verkeershandhaving en het aantal geconstateerde overtredingen wordt door het betreffende beleidsdepartement een uitvoeringstoets gedaan. Op deze manier kan worden gezien wat het effect van de beleidswijziging is. Tussen de Ministers van VenJ en lenM is afgesproken dat VenJ vroegtijdig wordt geïnformeerd over de uitvoering van (beleids)wijzigingen die invloed hebben op de verkeershandhaving.

Motie Visser/Hoogland

De leden Visser (VVD) en Hoogland (PvdA) hebben een motie ingediend waarin de regering wordt verzocht te bevorderen dat er bij het lokale gezag meer aandacht is voor verkeersveiligheid en de verkeershandhaving.⁵ Op gemeentelijk niveau vindt zoals gezegd in de lokale driehoek overleg plaats tussen de burgemeester, het OM en de politie. In de driehoek wordt met name gesproken over inzet van de basisteams van de politie op de onderwerpen die in het (integrale) veiligheidsplan van de gemeente staan. Het gezag over de inzet van de basisteams van de politie is daarmee decentraal belegd. Het is dan ook aan de driehoek om de inzet op de verkeersveiligheid te bepalen. Ik heb het belang van verkeersveiligheid – ook met het oog op deze motie – bij de burgemeesters, OM en politie benadrukt en zal dat blijven doen. Verkeershandhaving en het vergroten van de verkeersveiligheid is zowel met de Regioburgemeesters, in het Landelijk Overleg Veiligheid en Politie, als met de VNG, in het Strategisch Beraad Veiligheid, besproken. Ik heb hiermee uitvoering gegeven aan dit deel van de motie Visser/Hoogland en beschouw de motie als stimulans om hiermee door te gaan.

Versterking handhaving

Zoals ik in mijn brief van 18 februari 2016 heb aangegeven (Kamerstuk 29 398, nr. 495), acht ik het met uw Kamer van groot belang dat recidivisten of personen die ernstige verkeersdelicten plegen streng worden aangepakt. Het risico op slachtoffers wordt door hun gedrag immers vergroot. Verkeershandhaving speelt hierin een belangrijke rol. Daarom worden de volgende maatregelen genomen om de verkeershandhaving te versterken:

- extra inzet van en betere sturing op de teams Verkeer;
- meer aandacht voor verkeershandhaving door de basisteams in overleg met het gezag;
- meer aandacht voor staandhoudingen.

Hieronder som ik kort de maatregelen op. Daarbij zal ik ook ingaan op de verschillende moties die zijn ingediend tijdens de begrotingsbehandeling van het Ministerie van lenM⁶ en op de manier waarop de verkeershandhaving op de snelwegen wordt vormgegeven.

Extra inzet Teams Verkeer en uitvoering van de motie Visser/Hoogland

Het OM en de politie hebben gezamenlijk de Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016–2018 opgesteld (Leidraad) voor de verkeershandhaving door de teams Verkeer. In de Leidraad zijn de nieuwe landelijke prioriteiten voor de verkeershandhaving opgenomen. De prioriteiten zijn: snelheid, alcohol, roodlicht, verkeersveelplegers en afleiding. De Leidraad heeft tot doel om de sturing op de verkeershandhaving te versterken en de kwaliteit van de handhavingsplannen van de teams Verkeer te verbeteren. Met de Leidraad

⁵ Kamerstuk 34 550 XII, nr. 26

⁶ Handelingen II 2016/17, nr. 18, item 7. Het betreft de moties van de leden Visser en Hoogland (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 26) en Houwers (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 51).

wordt gevolg gegeven aan het verzoek zoals opgenomen in het tweede gedeelte van de motie Visser/Hoogland aan de regering om zo snel mogelijk invulling te geven aan de landelijke prioriteiten van het OM ten aanzien van verkeershandhaving.⁷ De Leidraad schrijft voor dat in de handhavingsplannen van de teams Verkeer moet staan hoe de teams Verkeer uitvoering geven aan de vastgestelde landelijke prioriteiten. Hiermee wordt geborgd dat de handhaving van de teams Verkeer voor een belangrijk deel is gericht op de landelijke prioriteiten voor de verkeershandhaving. Het OM onderzoekt mede naar aanleiding van deze motie de mogelijkheden om de sturing op de teams Verkeer verder te verbeteren waardoor de kwaliteit en kwantiteit van de verkeershandhaving door deze teams wordt versterkt. Ik zal uw Kamer hierover in het voorjaar informeren.

De verkeersveiligheid is bepalend voor de inzet van de teams Verkeer en de digitale handhavingsmiddelen. In de Leidraad is opgenomen dat de inzet van de teams Verkeer wordt bepaald aan de hand van verkeersveiligheidsanalyses. Het plaatsen van flitspalen gebeurt nadat het OM heeft vastgesteld dat er aantoonbaar een verkeersveiligheidsprobleem is. Daarmee beschouw ik de motie van het lid Houwers, waarin de regering wordt verzocht het controleren op snelheidsovertredingen gericht in te zetten op locaties met een verhoogd veiligheidsrisico,⁸ als ondersteuning van beleid.

Invulling vacatures teams Verkeer

Afgesproken is dat binnen de teams Verkeer 659 fte zich voornamelijk bezighouden met verkeershandhaving. Per 1 juli jl. is fase 1 van de personele reorganisatie afgerond, zodat de bestaande vacatures kunnen worden opgevuld. Ik heb het belang van snelle invulling van de vacatures onder de aandacht van de korpsleiding gebracht. Het belang van invulling van de vacatures bij de teams Verkeer wordt door de korpsleiding erkend en is gecommuniceerd naar de eenheden. Daarbij heeft de politie aangegeven dat er momenteel zeer veel vacatures binnen de politie moeten worden opgevuld. Om zicht te houden op de vervulling van de vacatures is afgesproken dat de politie informeert over de voortgang hiervan. Ik zal uw Kamer daarover ook informeren (medio 2017).

Inzet basisteams en de Veiligheidsagenda

De inzet van de basisteams wordt – zoals al aan de orde kwam – bepaald door de afspraken in de driehoek, de integrale veiligheidsplannen van gemeenten, de regionale beleidsplannen van de politie-eenheden en de landelijke prioriteiten uit de Veiligheidsagenda 2015–2018. De Veiligheidsagenda is samen met de Regioburgemeesters, het college van procureurs-generaal en de politie vastgesteld en loopt tot en met 2018. Bij het opstellen van de nieuwe Veiligheidsagenda zal ik de verkeersveiligheid in het kader van mijn verantwoordelijkheid als landelijke prioriteitsstelling agenderen.

Staanhoudingen

Staanhoudingen van verkeersovertreders leveren een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid. Veel verkeersovertredingen, op het overschrijden van de maximumsnelheid en het rijden door rood licht na, kunnen alleen door middel van een staanhouding worden geconstateerd. Omdat het aantal staanhoudingen de laatste jaren sterk is

⁷ Kamerstuk 34 550 XII, nr. 26

⁸ Kamerstuk 34 550 XII, nr. 51

gedaald, heb ik het OM en de politie verzocht de mogelijkheden te onderzoeken om het aantal staandhoudingen in het verkeer te laten stijgen. Ik ben hierover in gesprek met de korpschef. Hij verzekert mij dat dit de volle aandacht heeft en dat er op meerdere niveaus binnen de politie aandacht voor dit punt wordt gevraagd. De korpsleiding heeft naar aanleiding van het dalende aantal staandhoudingen besloten om:

- verkeershandhaving als onderdeel van de reguliere handhavingstaak van de politie sterker neer te zetten; en
- gericht te sturen op meer zichtbare handhaving, onder andere door middel van staandhoudingen.

«Snelwegpolitie»

Van 2014–2016 zijn 20 medewerkers en bijbehorende middelen tijdelijk toegevoegd aan de afdeling executieve ondersteuning, team elektronisch verkeerstoezicht, specifiek voor de verkeershandhaving op de snelwegen. In het kader van de inrichting van de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid zullen deze medewerkers gaan werken vanuit de vier geografische afdelingen van de Dienst Infrastructuur. Ook de bijbehorende middelen zullen bij die geografische afdelingen worden ondergebracht. Vanuit deze afdelingen zal de verkeershandhaving op de snelwegen ten minste op het huidige peil worden gehouden. In aanvulling daarop zullen tussen het parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) en de landelijke eenheid, in samenspraak met Rijkswaterstaat, afspraken worden geformuleerd met betrekking tot de verkeershandhaving op de snelwegen. De Kamer zal over de uitkomsten worden geïnformeerd.

Sanctiestelsel

Tijdens het debat over het alcoholslot, dat heeft plaatsgevonden op 6 oktober 2016, zijn door enkele leden van uw Kamer moties ingediend over de aanpak van notoire alcoholovertreeders. Het betreft de motie van het lid Van Helvert (CDA) c.s. waarin de regering wordt verzocht met een voorstel naar de Kamer te komen waarin rechters via maatwerk een straf, zoals het alcoholslot, kunnen opleggen,⁹ de motie van het lid Visser c.s. waarin de regering wordt verzocht om de ongeldigheidsverklaring van het rijbewijs weer in lijn te brengen met de situatie ten tijde van het alcoholslotprogramma (vijf jaar)¹⁰ en de motie van het lid Smaling (SP) waarin de regering wordt verzocht om de mogelijkheid te onderzoeken om het voertuig van hardnekkige alcoholovertreeders in beslag te nemen gedurende de termijn van de ontzegging van de rijbevoegdheid.¹¹ In het debat en in mijn brief van 18 februari 2016¹² heb ik aangegeven dat er de afgelopen periode ingrijpende maatregelen zijn geïntroduceerd die na ommekeer van enkele jaren juridische of praktische problemen blijken op te leveren. Dan schiet het middel het doel voorbij en kan het zelfs averechts werken omdat capaciteit ineffectief wordt ingezet. De maatregelen tegen het rijden onder invloed van alcohol, zoals de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten en het alcoholslotprogramma, zijn hier een voorbeeld van. Ik wil mij alleen committeren aan maatregelen die uitvoerbaar en effectief zijn. Het rijden onder invloed van alcohol vereist een integrale aanpak. Ongewenste samenloop tussen straf- en bestuursrecht moet worden voorkomen. Er is inmiddels een project gestart waarin de mogelijkheden om het ASP in het strafrecht onder te brengen worden onderzocht. Daarnaast wordt de aanpak van het rijden onder invloed

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 532

¹⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 534

¹¹ Kamerstuk 29 398, nr. 536

¹² Kamerstuk 29 398, nr. 495

integraal bezien. De hierboven genoemde moties worden hierin meegenomen. Een ander project is de alcoholmeter. Op 16 januari 2017 is de alcoholmeter gepresenteerd en is een proef met de alcoholmeter gestart. Met de alcoholmeter wordt het gebruik van alcohol continu gemeten. Indien de alcoholmeter succesvol blijkt, zal ik bezien of hij ook kan worden gebruikt om rijden onder invloed aan te pakken. Ik zal uw Kamer uiterlijk in de zomer van 2017 over de (tussentijdse) uitkomsten van de verschillende projecten informeren.

Uitkomsten onderzoeken

De uitkomsten van de onderzoeken naar een progressief boetestelsel en naar de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten, zoals aangekondigd in mijn brief van 18 februari 2016, verwacht ik helaas pas in het voorjaar van dit jaar. Er vinden twee onderzoeken plaats naar een progressief boetestelsel. In opdracht van het WODC wordt onderzocht wat het effect van een dergelijk stelsel op de verkeersveiligheid is. Daarnaast wordt een impactanalyse gedaan naar de effecten van verschillende varianten van een progressief boetestelsel voor de ketenpartners.

De onderzoeken naar het effect van een progressief boetestelsel en de verkeersveiligheid en het onderzoek naar straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten worden door onafhankelijke onderzoekers uitgevoerd. De onderzoekers hebben meer tijd nodig dan oorspronkelijk werd gedacht. Ik dring erop aan dat de onderzoeken zo snel mogelijk gereed zijn, maar hecht eraan dat de onderzoeken zorgvuldig en diepgaand worden uitgevoerd. Na afronding van de onderzoeken zal een expertmeeting worden gepland om de resultaten te bespreken. Daarbij worden onder andere het Openbaar Ministerie en de rechtspraak betrokken. Ik zal de beleidsreactie met de onderzoeken zo snel mogelijk aan uw Kamer sturen.

Tot slot

Met de in deze brief aangekondigde maatregelen worden belangrijke stappen gezet om het beleid ten aanzien van de verkeersveiligheid en verkeershandhaving te verbeteren en knelpunten op te lossen.

De verkeershandhaving is gericht op het voorkomen van slachtoffers, het veiliger maken van de Nederlandse wegen en het handhaven van de regels. Het IBO biedt daarbij belangrijke aanknopingspunten om het beleid rondom de verkeershandhaving en de verkeersveiligheid te verbeteren, voor nu maar ook in de toekomst.

De Minister van Veiligheid en Justitie,
G.A. van der Steur