

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

99

Vragen van het lid **Belhaj** (D66) aan de Ministers van Veiligheid en Justitie en Infrastructuur en Milieu over *de handhaving van het strafpuntensysteem voor beginnersrijbewijzen* (ingezonden 26 juli 2016).

Antwoord van Minister **Van der Steur**(Veiligheid en Justitie) mede namens Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 4 oktober 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 338.

Vraag 1, 2, 3 en 4

Hoe beoordeelt u het bericht dat de handhaving van het strafpuntensysteem voor beginnersrijbewijzen gebrekkig is?¹

Bent u bekend met het gegeven dat beginnende automobilisten nauwelijks te vrezzen hebben voor het strafpuntensysteem?

Hoeveel beginnende automobilisten waren er in 2015 en 2016?

Kan u verklaren waarom maar negen (2015), elf (2014), vijf (2013), acht (2012) en één (2011) tijdelijke schorsing(en) sinds 2011 zijn opgelegd?

Antwoord 1, 2, 3 en 4

De in vraag 4 genoemde getallen betreffen niet het aantal tijdelijke schorsingen maar het aantal keer dat het OM sinds 2011 tot en met 2015 een mededeling aan het CBR heeft gestuurd.

Voor de verdere beantwoording verwijs ik u naar de aanbiedingsbrief bij de beantwoording van deze Kamervragen.

Vraag 5

Is dit kleine aantal een direct gevolg van gebrekkige handhaving? Zo ja, hoeveel prioriteit wordt er gegeven door de politie aan het handhaven van het strafpuntensysteem voor beginnersrijbewijzen? Zo nee, waarvan dan?

Antwoord 5

Ten aanzien van de relatie tussen de genoemde aantallen en de handhaving verwijs ik u naar de aanbiedingsbrief bij de beantwoording van deze Kamervragen.

¹ BNR, 25 juli 2016, <http://www.bnr.nl/nieuws/mobiliteit/10308438/vvd-pvda-d66-opheldering-over-puntenrijbewijs>

Er wordt niet specifiek ingezet op het handhaven van verkeersovertredingen van beginnende bestuurders, omdat dit buitengewoon gecompliceerd is. Bestuurders van een voertuig zijn van buiten de auto niet of nauwelijks herkenbaar als beginnend bestuurder. Bovendien is het uitgangspunt dat er wordt gehandhaafd op verkeersovertredingen ongeacht of het om een beginnend bestuurder gaat.

Vraag 6 en 7

Bent u bekend met het gegeven dat sprake is van een daling van 1,46 miljoen staandehoudingen in 2007 naar 240.000 staandehoudingen in 2015? Wat is de reden van deze daling van staandehoudingen?

Antwoord 6 en 7

Een belangrijke reden voor de daling in 2015 van het aantal staandehoudingen zijn de CAO-acties van de politie in 2015. Naar verwachting duurt het enige tijd voordat de effecten van de acties zijn verdwenen.

Een andere reden voor de verminderde inzet op verkeershandhaving is dat de basisteams van de politie andere prioriteiten hebben gekregen. Zo is er in 2015 veel politie-inzet naar terrorismebestrijding en de verhoogde asielinstroom gegaan, waardoor minder capaciteit voor verkeershandhaving beschikbaar was. De inzet van de capaciteit van de basisteams wordt niet door mij maar door de lokale driehoek bepaald.

Voor 2015 en de jaren daaraan voorafgaande geldt ook dat er vacatures bij de teams Verkeer van de politie waren die door de reorganisatie niet konden worden ingevuld. Deze vacatures zullen nu, met inachtneming van de afspraken die in het kader van de personele reorganisatie met de vakbonden zijn gemaakt, geleidelijk aan weer worden ingevuld. Politie en OM hebben voor de teams Verkeer van de eenheden samen een Leidraad Handhavingsplan 2016–2018 opgesteld. De Leidraad is een belangrijk richtsnoer voor de politie om de verkeershandhaving vorm te geven. Voor de periode 2016–2018 zijn alcohol, snelheid, rood licht, afleiding en verkeersveelplegers als prioriteiten voor verkeershandhaving vastgesteld. Ik vind het belangrijk dat de politie hier op handhaaft.

Vraag 8

Hoe verhoudt deze daling zich tot de inzet van de regering op het verminderen van het aantal verkeersdoden en verkeersongelukken?

Antwoord 8

Bij het veroorzaken van een ongeval hoeft er niet altijd sprake te zijn van een overtreding. Bij het tegengaan van ongelukken dient dan ook niet alleen naar de handhaving te worden gekeken. Er zijn meerdere factoren die een rol spelen bij verkeersveiligheid. Naast handhaving gaat het hierbij bijvoorbeeld om de weginrichting, voertuigtechnologie, voorlichting en educatie. Bij een toe- of afname van het aantal slachtoffers in het verkeer kunnen verschillende deelaspecten bepalend zijn.

Politie en OM hebben voor de teams Verkeer van de eenheden samen een Leidraad Handhavingsplan 2016–2018 opgesteld. De Leidraad is een belangrijk richtsnoer voor de politie om de verkeershandhaving vorm te geven. Voor de periode 2016–2018 zijn alcohol, snelheid, rood licht, afleiding en verkeersveelplegers als prioriteiten voor verkeershandhaving vastgesteld. De politie streeft naar een zo effectief mogelijke inzet van de beschikbare capaciteit, onder meer door informatie gestuurd te werken op onveilige wegvakken. Dit houdt in dat de politie in afstemming met het (lokaal) gezag handhaaft op die plaatsen en tijdstippen waar het effect van het optreden optimaal is.

Vraag 9

Hoeveel fte of budget van de politie is per jaar landelijk beschikbaar voor handhavingstaken met betrekking tot verkeersveiligheid?

Antwoord 9

Omdat handhavingstaken behoren tot de kerntaken van de politie is hier geen afgescheiden budget of aantal fte voor aangewezen. Wel zijn volgens afspraak de 659 FTE van de voormalige Verkeershandhavingsteams (VHT's) met de inrichting van de nationale politie meegenomen in de Teams Verkeer

in de eenheden. Daarnaast kan er capaciteit van de basisteams worden toegewezen. De inzet van de capaciteit van de basisteams wordt niet door mij maar door de lokale driehoek bepaald.

Vraag 10

Hoe beoordeelt u de mening dat een voorwaarde voor een blijvend effect van het puntenstelsel is dat er een blijvende objectieve en subjectieve kans is om daadwerkelijk het rijbewijs kwijt te raken en dat dit samenhangt met een voldoende hoog handhavingsniveau en efficiënte handhavingsmethoden?

Antwoord 10

In het algemeen geldt dat de preventieve effectiviteit van sancties en maatregelen groter is als de (subjectieve) pakkans groot is en de bestuurder ook het gevoel heeft dat de kans reëel is dat hij wordt gestraft. Dit geldt ook voor het puntenrijbewijs bij beginnende bestuurders. In brede zin wordt de pakkans onder meer bepaald door de verschillende handhavingsmiddelen die worden ingezet. Staandehoudingen zijn van belang, alsmede de elektronische handhavingsmiddelen zoals flitspalen, trajectcontroles, mobiele radarsets, etc. De politie streeft ernaar de feitelijke pakkans zo hoog mogelijk te laten zijn. De politie doet dit onder meer door informatie gestuurd te werken op onveilige wegvakken. De politie wil door zichtbare staandehoudingen en het voeren van voorlichting en mediabeleid ook actief bijdragen aan preventie en het beïnvloeden van gedrag van weggebruikers. Op deze manier wordt de gepercipieerde pakkans met de hiertoe beschikbare middelen en capaciteit zo hoog mogelijk gehouden.

Vraag 11

Bent u bereid een uitgebreide brief te sturen naar de Kamer over handhaving in relatie tot regelgeving met betrekking tot verkeersveiligheid?

Antwoord 11

Ik heb uw Kamer bij brief van 18 februari 2016² geïnformeerd over verschillende onderwerpen op het gebied van verkeershandhaving. Zoals aangegeven in deze brief zal ik uw Kamer over verschillende onderwerpen uit deze brief nader informeren. Daarnaast zal ik met de Minister van IenM uw Kamer, zoals aangekondigd in de aanbiedingsbrief, informeren over de verbetermaatregelen met betrekking tot de beginnersregeling en zal ik de beginnersregeling en de werking van de beginnersregeling gaan evalueren.

² Kamerstuk 29 398, nr. 495.