

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

2664

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Van Toorenborg** (beiden CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie over *de aanpak van verkeersshuften* (ingezonden 20 april 2016).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie), mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 27 mei 2016).

Vraag 1

Kent u het bericht «Verontwaardiging over lakse aanpak verkeersshuften»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kent u ook de reactie van de Vereniging Verkeersslachtoffers op dat bericht? Zo ja, wat vindt u van de verontwaardiging?

Antwoord 2

Ja, ik ken de reactie van de Vereniging Verkeersslachtoffers. Ik kan mij de verontwaardiging voorstellen. Ik ben het met de Vereniging Verkeersslachtoffers eens dat personen die ernstige verkeersovertredingen begaan, moeten worden aangepakt.

Vraag 3

Deelt u de gedachte dat het niet acceptabel is dat het aantal bekeuringen voor typische «hufterovertredingen» als rechts inhalen of bumperkleven is gedaald? Zo ja, wat zijn uw voornemens om daar een einde aan te maken?

Antwoord 3

Ja, ik ben het ermee eens dat het niet acceptabel is dat het aantal boetes voor dergelijke overtredingen is gedaald, tenzij de daling wordt veroorzaakt doordat weggebruikers zich beter aan de regels houden. De meeste verkeersovertredingen, op snelheid en het rijden door rood licht na, kunnen alleen door de politie worden geconstateerd. Een belangrijke reden voor de daling van het aantal opgelegde boetes zijn de CAO-acties van de politie in 2015.

¹ <http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/binnenland/verontwaardiging-over-lakse-aanpak-verkeersshuften>

Deze acties zijn nu ten einde. Naar verwachting duurt het enige tijd voordat de effecten van de acties zijn verdwenen.

Daarnaast zijn er vacatures bij de teams Verkeer van de politie die door de reorganisatie vanwege de daartoe met de bonden gemaakte afspraken niet konden worden ingevuld. In zijn algemeenheid geldt dat weer medewerkers geworven kunnen worden als fase 1 van de personele reorganisatie is afgerond voor de teams Verkeer van de politie.

Een andere reden voor de verminderde inzet op verkeershandhaving is dat de basisteams van de politie andere prioriteiten hebben gekregen. In 2015 is er veel politie-inzet naar terrorismebestrijding en de verhoogde asielinstroom gegaan, waardoor minder capaciteit voor verkeershandhaving beschikbaar was.

Er wordt een impuls aan de verkeershandhaving gegeven doordat politie en Openbaar Ministerie (OM) samen een Leidraad Handhavingsplan 2016–2018 voor de teams Verkeer van de eenheden hebben opgesteld. De inzet van de teams Verkeer wordt bepaald door de landelijke speerpunten die het OM ten aanzien van de verkeershandhaving heeft gesteld. Voor de periode 2016 – 2018 zijn door het OM verkeersveelplegers, alcohol, afleiding, rijden door rood licht en snelheid als speerpunten vastgesteld.

Vraag 4

Hoe valt deze daling in het aantal bekeuringen te rijmen met de doelstellingen voor vermindering van het aantal verkeersslachtoffers in 2020?

Antwoord 4

Ten aanzien van de meeste verkeersslachtoffers is niet bekend waardoor het ongeluk is veroorzaakt. Zo kan het gaan om eenzijdige verkeersongelukken of om situaties waarbij geen overtredingen zijn begaan. Bij het tegengaan van ongelukken dient dan ook niet alleen naar de handhaving te worden gekeken. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn met name goede verkeerseducatie, voorlichting, begrijpelijke verkeersregels, veilige voertuigen en een duidelijke weginrichting van belang.

Vraag 5

Deelt u de gedachte van de Vereniging Verkeersslachtoffers dat de politie juist extra capaciteit zou moeten inzetten om huftergedrag op de weg te voorkomen, door bijvoorbeeld juist gebruik te maken van het alcoholslot? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 2 acht ik het van belang dat personen die ernstige verkeersovertredingen plegen worden aangepakt. Het inzetten van het alcoholslot achten de Minister van Infrastructuur en Milieu en ik niet opportuun. Door de uitspraak van de Hoge Raad op 3 maart 2015² en de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 4 maart 2015³ kon het alcoholslotprogramma, zoals dat in het verleden werd opgelegd, niet blijven bestaan. Bij brief van 1 april 2015⁴ hebben de Minister van Infrastructuur en Milieu en ik uw Kamer geïnformeerd over deze uitspraken.

De Hoge Raad oordeelde dat iemand die verplicht moet deelnemen aan het alcoholslotprogramma (ASP), daarnaast niet ook nog strafrechtelijk kan worden vervolgd. Daarnaast heeft de Afdeling bestuursrechtspraak in een uitspraak geoordeeld dat dat het Centraal Bureau voor de Rijvaardigheid (CBR) per direct geen ASP's meer kon opleggen op de wijze waarop dat tot dan gebeurde. De Afdeling heeft het artikel, dat de oplegging van het ASP regelt, onverbindend verklaard vanwege het ontbreken van een bevoegdheid voor het CBR om een individuele belangenafweging te maken bij de oplegging van het ASP. Hierdoor kan deelname aan dit programma onevenredige consequenties voor betrokkene met zich brengen.

² HR 3 maart 2015, ECLI:NL:HR:2015:434

³ ABRvS 4 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:622

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 459

In mijn brief van 18 februari 2016⁵ heb ik aangegeven de mogelijkheden te hebben onderzocht om het alcoholslotprogramma over te hevelen naar het strafrecht. De conclusie is dat het alcoholslotprogramma in het strafrecht te weinig meerwaarde naast het bestaande instrumentarium biedt om rijden onder invloed aan te pakken en dat het derhalve niet opportuun is om het alcoholslotprogramma in stand te houden.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 495.