

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

100

Vragen van de leden **Visser** (VVD) en **Hoogland** (PvdA) aan de Minister van Veiligheid en Justitie en de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het beginnersrijbewijs* (ingezonden 26 juli 2016).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 4 oktober 2016) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 3380

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichtgeving op BNR van 25 juli 2016 inzake handhaving en de gevolgen voor het beginnersrijbewijs?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herkent u de stelling dat door onvoldoende handhaving het beginnersrijbewijs niet effectief is? Zo ja, welke maatregelen heeft u of gaat u ondernemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Ik verwijs u voor deze beantwoording van deze vraag naar de aanbiedingsbrief bij de beantwoording van deze Kamervragen (Kamerstuk 29 398, nr. 530).

Vraag 3

Hoeveel rijbewijzen zijn er sinds 2002 geschorst op grond van het beginnersrijbewijs? Kunt u hierbij een overzicht per jaartal sinds 2002 geven? Kunt u hierbij ook een overzicht geven van de geconstateerde strafbare feiten? Hoeveel rijbewijzen zijn er daadwerkelijk na de schorsing ongeldig verklaard?

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

Antwoord 3

Bij brief van 11 mei 2009² is aan uw Kamer gemeld dat de registratie in de periode tussen 2002 en 2009 gebrekkig was en dat deze gegevens dus niet meer voorhanden zijn. In 2010 zijn verbetermaatregelen doorgevoerd. Ik geef u daarom de cijfers vanaf 2011.

Vanaf 2011 zijn door het CBR op basis van de beoordelingscriteria in de regelgeving 13 rijbewijzen tijdelijk geschorst in afwachting van het rijvaardigheidsonderzoek: in respectievelijk 2011, 2012 en 2013 één keer, in 2014 zeven keer, in 2015 één keer en tot nu toe in 2016 twee keer.

Van alle overtredingen die onder het puntensysteem voor beginnende bestuurders vallen wordt 63% veroorzaakt door (veel) te hard rijden. De overige 37% heeft betrekking op bumper kleven, overtreding van artikel 5 of 6 van de Wegenverkeerswet 1994 (gevaarlijk gedrag en veroorzaken verkeersongeval met letsel of dood tot gevolg) en overige verkeersovertredingen waarbij schade en/of letsel is toegebracht.

Het CBR heeft in 20 gevallen besloten tot een onderzoek naar de rijvaardigheid. Dat heeft in 3 gevallen geleid tot een ongeldigheidsverklaring van het rijbewijs. In 4 gevallen loopt het onderzoek nog.

Vraag 4

Op welke wijze wordt de verkeershandhaving van het beginnersrijbewijs vormgegeven? In hoeverre zijn de staandehoudingen door de politie hier een onderdeel van? In hoeverre maken de aanbevelingen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) inzake het beginnersrijbewijs hier onderdeel van, zoals gerichte handhavingscommunicatie? Zijn er gevallen bekend waarbij wel handhavend is opgetreden maar geen melding is gedaan aan het CBR conform de systematiek van het puntenrijbewijs?

Antwoord 4

Om een punt toe te kennen is het noodzakelijk dat de bestuurder is staandeghouden. 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. Controle specifiek gericht op beginnende bestuurders is buitengewoon gecompliceerd. Bestuurders van een voertuig zijn van buiten de auto als bestuurder immers niet of nauwelijks herkenbaar als beginnend bestuurder. Naast handhaving is ook voorlichting van belang zodat jongeren bekend zijn met de beginnersregeling. Tijdens de rijopleiding is hier in het theoriegedeelte aandacht voor. Onder andere wordt daarbij de lagere alcoholimiet bij artikel 8 van de Wegenverkeerswet behandeld. Ook het CBR benoemt op de website het beginnersrijbewijs en beschrijft onder andere wanneer iemand een beginnend bestuurder is en wanneer deze in aanmerking komt voor een onderzoek naar de rijvaardigheid.

Zoals aangegeven in de aanbiedingsbrief bij de antwoorden op deze vragen kan het voorkomen dat een beginnende bestuurder met 3 punten (in het regime dat geldt vanaf 1 oktober 2014 met 2 punten) niet tijdig wordt gemeld aan het CBR of reeds een andere bestuursrechtelijke maatregel heeft gekregen voor hetzelfde feit. Deze melding dient binnen 6 maanden na datum van de onherroepelijkheid van de laatste zaak te geschieden. Na die datum kan het CBR een melding niet meer in behandeling nemen. Het kan ook voorkomen dat er handhavend wordt opgetreden, maar dat de politie verzuimt aan te geven dat het om een beginnend bestuurder gaat. Op die wijze kan een punt worden gemist. Tot slot kan het voorkomen dat er handhavend is opgetreden, maar dat de strafzaak niet tot een strafrechtelijke veroordeling leidt. Er zijn gevallen bekend waarbij wel handhavend is opgetreden maar geen melding is gedaan aan het CBR. Zoals aangegeven in de aanbiedingsbrief is er een verbetertraject met betrekking tot de beginnersregeling en zal de regeling geëvalueerd worden.

² Kamerstuk 29 398, nr. 154

Vraag 5

Maakt u zich zorgen over het feit dat het aantal staandhoudingen in 2015 fors, maar ook in jaren voorafgaande aan 2015, zijn gedaald? Welke invloed heeft dit volgens u op de verkeersveiligheid? Wat zijn de oorzaken van deze daling, naast de politieacties in 2015?

Antwoord 5

De mate waarin het aantal staandhoudingen bijdraagt aan de verkeersveiligheid is heel moeilijk te bepalen. Er zijn meerdere factoren die een rol spelen bij verkeersveiligheid. Naast handhaving zijn bijvoorbeeld ook de weginrichting, voertuigtechnologie, voorlichting en educatie van belang. Een belangrijke reden voor de daling in 2015 van het aantal staandhoudingen 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 6

Welke afspraken heeft u met de politie gemaakt over het aantal staandhoudingen de komende jaren? Wat gaat u samen met de politie en andere betrokkenen doen om de gepercipieerde pakkans te verhogen?

Antwoord 6

Er worden geen afspraken met de politie gemaakt over het aantal staandhoudingen. De bonnenquota zijn eind 2010 afgeschaft. De inzet van de teams Verkeer wordt bepaald aan de hand van het handhavingsplan dat wordt opgesteld. In de handhavingsplannen van de teams Verkeer staat onder meer opgenomen op welke wijze de teams Verkeer uitvoering geven aan de in de Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016–2018 vastgestelde prioriteiten. De inzet van de basisteams wordt onder meer bepaald door de afspraken in de lokale driehoek. De pakkans wordt onder meer bepaald door de verschillende handhavingsmiddelen die de politie inzet. Staandhoudingen 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 staandhoudingen 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 7

Wat zijn de resultaten van de nieuwe beleidsmatige prioriteiten voor de verkeershandhaving door het Openbaar Ministerie voor 2016–2018, zoals afleiding in het verkeer, alcohol en verkeersveelplegers, in de eerste helft van 2016? Kunt u hierbij ook ingaan op de resultaten van de per 1 januari ingevoerde hufteeraanpak in het verkeer?

Antwoord 7

De prioriteiten voor de verkeershandhaving door de teams Verkeer voor 2016–2018 zijn pas onlangs vastgesteld en zijn opgenomen in de Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016–2018. De Leidraad is een handreiking waarin aangegeven wordt welke onderdelen belangrijk zijn en waarover afspraken gemaakt moeten worden tussen politie en OM. De hufferaanpak, te weten de aanpak van verkeersveelplegers, is een onderdeel van deze beleidsprioriteiten. De recidiveregeling kent een recidivetermijn van twee jaar. Pas na twee jaar kan derhalve iets gezegd worden over het (gemiddeld) aantal verkeersveelplegers en de aard/samenstelling van de onderliggende feiten. Het OM verwacht begin 2017 een eerste beeld te kunnen geven.

Vraag 8

Welke afspraken zijn er gemaakt over de pakkans en het aantal staandehoudingen inzake de nieuwe verkeersprioriteiten? Kunt u hierbij ook de uitspraken van de politie betrekken van medio dit jaar dat de geloofwaardigheid van de verkeershandhaving onder druk staat door de daling van het aantal staandehoudingen?

Antwoord 8

Ik ben hierop in de antwoorden op de vragen 5 en 6 uitgebreid ingegaan. Er zijn geen landelijke afspraken gemaakt met de politie over de pakkans en het aantal staandehoudingen. De inzet van de politie wordt lokaal bepaald en is afhankelijk van de lokale problematiek en de beschikbare capaciteit.

Vraag 9

Klopt het dat het budget voor de teams Verkeer van het Openbaar Ministerie over zijn gegaan naar de politie met daarbij de randvoorwaarde dat de politie 659 fte beschikbaar blijft stellen voor verkeershandhaving? In hoeverre wordt er nu invulling gegeven aan deze randvoorwaarde?

Antwoord 9

Het klopt dat het budget voor de Verkeershandhavingsteams is overgegaan naar de politie. De randvoorwaarde daarbij was dat er 659 fte beschikbaar blijft voor de verkeershandhaving. Zoals eerder aangegeven zijn er vacatures bij de teams Verkeer, waardoor de 659fte nu niet volledig is opgevuld. Echter nu fase 1 van de personele reorganisatie per 1 juli jl. is afgerond, kunnen de vacatures (met inachtneming van de afspraken die in het kader van de personele reorganisatie met de vakbonden zijn gemaakt) weer worden opgevuld.

Vraag 10

Kunt u nogmaals uiteenzetten waarom strafbare feiten die te maken hebben met alcohol en drugs in het verkeer niet zijn opgenomen in de punten die meetellen voor het beginnersrijbewijs, naast de sinds 2011 bestaande recidiveregeling voor alcohol? Zijn de strafbare feiten voor het beginnersrijbewijs eerder geëvalueerd?

Antwoord 10

Bij de invoering van de beginnersregeling, die onderdeel uitmaakt van de bestuursrechtelijke vorderingsprocedure, is onderscheid gemaakt tussen beginnende bestuurders die herhaaldelijk ernstige verkeersfouten maken en bestuurders die rijden onder invloed van alcohol. Hiermee zijn de maatregelen voor de beginnende bestuurders voor niet-alcoholgerelateerde feiten en de maatregelen voor het rijden onder invloed van alcohol van elkaar gescheiden. De reden hiervoor is dat personen die rijden onder invloed van alcohol een andere aanpak behoeven (het traject van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid) dan personen die niet alcohol gerelateerde ernstige verkeersovertredingen begaan (rijvaardigheidstraject). Overigens wordt ook bij de aanpak van het rijden onder invloed rekening gehouden met beginnende bestuurders. Voor beginnende bestuurders is immers een lager promillage alcohol in het bloed toegestaan. Naast de bestuursrechtelijke maatregelen staat tegen de overtredingen die onder het beginnersrijbewijs (bijv. overtreding van art 5 en 6 Wegenverkeerswet) en de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten vallen de strafrechtelijke weg open.

In 2009 heeft SWOV onderzoek gedaan naar de effectiviteit van het beginnersrijbewijs. De strafbare feiten binnen de beginnersregeling zijn in 2015 voor het laatst aangepast naar aanleiding van de uitvoeringspraktijk door toevoeging van snelheidsovertreding binnen woonerven.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Belhaj (D66), ingezonden 26 juli 2016 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 99)