

Ministerie van Veiligheid en Justitie

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Juridische en
Operationele
Aangelegenheden

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/venj

Datum 3 oktober 2016
Onderwerp Antwoorden Kamervragen over de handhaving van het
strafpuntensysteem voor beginnersrijbewijzen

Ons kenmerk
787237

Uw kenmerk
2016Z14996
2016Z14997

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

Op 26 juli 2016 heeft het lid Belhaj (D66) schriftelijke vragen gesteld over de handhaving van het strafpuntensysteem voor beginnersrijbewijzen en hebben de leden Visser (VVD) en Hoogland (PvdA) schriftelijke vragen gesteld over het beginnersrijbewijs. Deze vragen worden, mede namens mijn ambtgenote van Infrastructuur en Milieu (IenM), beantwoord zoals aangegeven in de bijlage bij deze brief. Deze vragen geven mij eveneens aanleiding om, mede namens mijn ambtgenote van IenM, in meer algemene zin in te gaan op de regeling van het beginnersrijbewijs en de uitvoering daarvan.

Het beginnersrijbewijs

Aanleiding voor het beginnersrijbewijs was de constatering dat beginnende bestuurders vaker verkeersovertredingen begaan dan meer ervaren weggebruikers en ze relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen. Om bij beginnende bestuurders die herhaald ernstige verkeersovertredingen begaan sneller actie te kunnen ondernemen is in 2002 het beginnersrijbewijs ingevoerd.

Het beginnersrijbewijs heeft de vorm van een puntenrijbewijs. De regeling houdt in dat voor een termijn van vijf jaar na afgifte van het eerste rijbewijs (of zeven jaar in geval van een eerste rijbewijsafgifte AM of een rijbewijsafgifte B op een leeftijd jonger dan 18 jaar) het begaan van een beperkt aantal overtredingen door het OM wordt geregistreerd in het register overtredingen beginnende bestuurder (ROBB), zodat na onherroepelijke afdoening van de overtreding aan de desbetreffende beginnende bestuurder een punt kan worden toegekend. De regeling heeft betrekking op de volgende ernstige overtredingen:

- gevaar of hinder veroorzaken in het verkeer;
- verkeersongeval veroorzaken, waardoor een ander is gedood of zwaar lichamelijk letsel is toegebracht;
- bumperkleven bij een snelheid van meer dan 80 kilometer per uur;
- op autosnelwegen meer dan 40 km/u te hard rijden of op andere wegen meer dan 30 km/u;
- verkeersregels niet goed naleven, waardoor een aanrijding met lichamelijk letsel of materiële schade is ontstaan.

Indien één van de bovengenoemde ernstige overtredingen is afgedaan met een onherroepelijke veroordeling of een onherroepelijk geworden strafbeschikking

volgt een punt. Voorwaarde is dat de overtreding is geconstateerd bij staandhouding door de politie. Na het behalen van een punt krijgt de betreffende bestuurder van het Openbaar Ministerie (OM) een brief waarin wordt meegedeeld dat de bestuurder een punt heeft gescoord en waarin hij/zij wordt gewezen op de consequenties van het behalen van punten.

Tot 1 oktober 2014 werd er na drie punten een mededeling uitgebracht en mede op verzoek van uw Kamer sinds 1 oktober 2014 na twee punten (dit geldt voor na deze datum behaalde punten, voor bestuurders die voor 1 oktober 2014 al punten hadden behaald blijft het 3-puntenregime gelden)¹. Bij het behalen van deze punten volgt een mededeling van het OM aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en kan door het CBR de geldigheid van het rijbewijs worden geschorst en een onderzoek naar de rijvaardigheid worden opgelegd. Dit onderzoek is te vergelijken met het rijexamen met een theorie- en praktijkdeel. Als betrokkene tijdens het onderzoek niet over de vereiste rijvaardigheid blijkt te beschikken, kan zijn rijbewijs ongeldig worden verklaard.

Naast het hierboven genoemde doel om bij beginnende bestuurders die zware verkeersovertredingen begaan actie te kunnen ondernemen, beoogt de beginnersregeling ook een preventieve werking te hebben, zodat beginnende bestuurders minder overtredingen zullen begaan. De bekendheid met de regeling kan dit effect reeds sorteren. Het is daarnaast de verwachting dat van toekenning van een eerste punt en van toezending van de hierboven genoemde (waarschuwings-)brief eveneens een preventieve werking uitgaat, zodat beginnende bestuurders zich voortaan beter aan de verkeersregels houden waardoor geen tweede punt volgt.

Cijfers met betrekking tot het beginnersrijbewijs

Jaarlijks worden rond de 200.000 eerste afgiftes van het B-rijbewijs gedaan door de Dienst Wegverkeer (RDW). Met een beginnerstermijn van regulier vijf jaar is de totale omvang van de doelgroep redelijk constant rond één miljoen beginnende automobilisten.

In de jaren 2011 tot en met 2015 zijn er ruim 10.000 eerste punten toegekend aan beginnende bestuurders. Het aantal beginnende bestuurders dat in dezelfde periode een tweede punt kreeg toegekend is ongeveer 700 en het aantal beginnende bestuurders dat een derde punt kreeg toegekend betreft 40. Bij deze beginnende bestuurders zijn dus één of meer van de bovengenoemde ernstige overtredingen geconstateerd bij een staandhouding door de politie en deze overtredingen zijn afgedaan met een onherroepelijke veroordeling of een onherroepelijk geworden strafbeschikking.

Er zijn in totaal van 2011 tot en met mei 2016 40 mededelingen door het OM uitgebracht aan het CBR. Bij deze 40 gevallen heeft het OM dus geconstateerd dat er drie punten zijn toegekend (of bij na 1 oktober 2014 behaalde punten twee punten zijn toegekend). Van deze 40 mededelingen heeft het CBR er 33 ontvangen. Hieruit kan worden afgeleid dat niet alle mededelingen van het OM door het CBR zijn ontvangen of geregistreerd. Inmiddels wordt ten aanzien van deze dossiers gezien of alsnog een maatregel kan worden opgelegd. Daarbij dient te worden opgemerkt dat hiervoor een termijn geldt waarbinnen het CBR volgens de regeling een onderzoek dient te starten, namelijk binnen 6 maanden nadat de afdoening van het laatste feit onherroepelijk is geworden. Het is vanzelfsprekend

¹: Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 19 mei 2014, nr. IENM/BSK-2013/259431 houdende wijziging van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011 in verband met de aanpassing van de beginnersregeling, Stcrt. 2014, 14542)

onwenselijk als de administraties van OM en CBR niet aansluiten. De betrokken organisaties maken afspraken om te voorkomen dat dit nogmaals zou kunnen gebeuren. Het is buitengewoon vervelend dat op deze wijze de regeling voor deze 7 dossiers mogelijk haar doel mist.

Van de 33 mededelingen die het CBR heeft ontvangen zijn er 20 door het CBR onderzocht op rijvaardigheid. De overige 13 hebben niet geleid tot oplegging van een rijvaardigheidsonderzoek omdat dit juridisch niet mogelijk bleek. In een aantal van deze gevallen was het rijbewijs reeds op andere gronden ongeldig verklaard of was er samenloop met een eerder opgelegde andere maatregel voor hetzelfde feit. Ik ga hier later in deze brief verder op in. In een aantal gevallen was het juridisch niet meer mogelijk om een onderzoek op te leggen vanwege een te lange doorlooptijd in de keten of onvolledigheid van de verkregen informatie. Voor deze gebreken wordt een verbeterplan opgesteld, zoals ik hierna zal toelichten.

De 20 onderzoeken naar de rijvaardigheid hebben in 3 gevallen geleid tot een ongeldigverklaring van het rijbewijs. In 4 gevallen loopt het onderzoek nog. Het CBR is sinds 2011 in 13 gevallen overgegaan tot tijdelijke schorsing van het rijbewijs. Deze schorsingen zijn opgeheven, nadat de desbetreffende bestuurders met goed gevolg opnieuw rijexamen hebben afgelegd.

Verklaring cijfers

In mijn brief aan uw Kamer van 18 februari 2016 heb ik al aangegeven dat de uitvoering van de beginnersregeling niet altijd goed verloopt. Onder andere om te komen tot verbetering van de uitvoering van een aantal verkeersmaatregelen is een ketenoverleg verkeershandhaving gestart met vertegenwoordigers van OM, CBR, RDW, CJIB, politie en de ministeries van IenM en VenJ. In het ketenoverleg komt ook de beginnersregeling aan de orde. In de afgelopen periode is dan ook met de betrokken ketenpartners de uitvoering van de regeling, de mogelijke verklaringen voor de aantallen die hierboven zijn genoemd en de verbeteringen in de uitvoering besproken. Het blijkt dat deze verklaringen tweesoortig van aard zijn. Allereerst zijn er verbeteringen mogelijk en nodig in de uitvoering van de regeling. Daarnaast zijn er een aantal oorzaken die inherent zijn aan de vormgeving van de regeling. Ik zal hieronder op beide punten ingaan.

Uitvoering

De registratie verloopt niet altijd goed. Zo blijkt dat niet alle mededelingen van het OM door het CBR zijn ontvangen of geregistreerd. Daarnaast dient de politieagent die de staandehouding verricht te aan te geven dat het een beginnend bestuurder betreft. Zonder die melding komt een zaak niet in het Register Overtredingen beginnende bestuurder.

Gelet op deze bevindingen, brengen de betrokken organisaties de uitvoering nauwkeurig in beeld, om zo effectief mogelijk verbeteringen te kunnen doorvoeren, waardoor de gesignaleerde knelpunten kunnen worden opgelost. De minister van IenM en ik zullen uw Kamer informeren over de uitkomsten van het verbetertraject met betrekking tot uitvoering van de beginnersregeling.

Overige verklaringen

Naast de uitvoering van de regeling zijn er voor het relatief lage aantal toegekende punten en het aantal opgelegde maatregelen mogelijke oorzaken aan te wijzen die verband houden met de regeling zelf. Zo kan aan beginnende bestuurders slechts voor een beperkt aantal zware verkeersovertredingen punten worden opgelegd. De reikwijdte van de regeling is dus beperkt. Bovendien dient

de overtreding geconstateerd te worden bij een staandehouding. Een waarneming met behulp van bijvoorbeeld een flitspaal kan derhalve niet leiden tot het toekennen van een punt. De reden hiervan is dat voor de toekenning van een punt door de politie geconstateerd moet zijn wie de bestuurder is, dit is niet mogelijk met behulp van bijvoorbeeld een flitsfoto. Ook kan geen punt worden toegekend als de bestuurder later bekend is geworden. Daarbij komt dat het aantal staandehoudingen in het verkeer door de politie in de afgelopen jaren is afgenomen en daarmee ook de kans dat een beginnend bestuurder wordt staandegehouden. Voor beginnende bestuurders kan zich dat direct vertalen in minder punten.

Naast deze aspecten van de regeling, speelt ook de mogelijke samenloop met andere regelingen een rol. Er kan sprake zijn van een samenloop met onder andere de educatieve maatregel gedrag (EMG) die is ingevoerd na de beginnersregeling. Dit doet zich voor, indien dezelfde ernstige overtreding zowel leidt tot een EMG als tot een eerste of tweede punt in het kader van het puntensysteem. In deze situatie heeft het CBR veelal al een EMG opgelegd omdat daarvoor geen sprake hoeft te zijn van onherroepelijkheid maar slechts een mededeling van de politie nodig is. Omdat er voor toekenning van een punt sprake dient te zijn van een onherroepelijke veroordeling of een onherroepelijk geworden strafbeschikking en het onderzoek door het CBR pas plaatsvindt bij (voorheen drie en thans) twee punten kan er enige tijd overheen gaan voor puntentoekenning tot een onderzoek leidt. Als er door het CBR voor de overtreding dan al EMG is opgelegd is het niet meer mogelijk om ook nog een maatregel in het kader van het beginnersrijbewijs op te leggen, twee maatregelen voor hetzelfde feit is immers niet gepast.

Tot slot kan over het aantal ongeldigheidsverklaringen van het rijbewijs worden opgemerkt dat het onderzoek zich met name richt op de rijvaardigheid van de beginnend bestuurder en minder op het weggedrag. Binnen het verbetertraject wordt ook dit punt gezien.

Bovenstaande constatering over de aantallen, de uitvoering en de aard van de regeling geven de Minister van IenM en mij aanleiding om naast een verbeterslag in de uitvoering van de maatregel op korte termijn ook de beginnersregeling als zodanig op deze aspecten nader te laten evalueren en te bezien of de huidige vormgeving en inbedding naast andere maatregelen de meest gewenste is. Daarbij zal aandacht zijn voor de uitvoering van de regeling, de vormgeving van de regeling, de effectiviteit van de regeling en de samenloop met andere maatregelen. De minister van IenM en ik zullen uw Kamer informeren over de uitkomsten hiervan en daarbij tevens aangeven of de evaluatie gevolgen heeft voor de vormgeving van de beginnersregeling.

De Minister van Veiligheid en Justitie,

G.A. van der Steur

2016Z14996

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)

Vraag 1

Hoe beoordeelt u het bericht dat de handhaving van het strafpuntensysteem voor beginnersrijbewijzen gebrekkig is²?

Vraag 2

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

Vraag 3

Hoeveel beginnende automobilisten waren er in 2015 en 2016?

Vraag 4

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

Antwoord vragen 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 vraag 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.

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

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?

Vraag 7

Wat is de reden van deze daling van staandehoudingen?

Antwoord vragen 6 en 7

² BNR, 25 juli 2016, <http://www.bnr.nl/nieuws/mobiliteit/10308438/vvd-pvda-d66-opheldering-over-puntenrijbewijs>

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 9

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

Antwoord vraag 9

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 10

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

Antwoord vraag 10

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 11

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 vraag 11

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 12

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

Antwoord vraag 12

Ik heb uw Kamer bij brief van 18 februari 2016³ 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.

³ TK 2015-2016, 29398, nr 495.

2016Z14997

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)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichtgeving op BNR van 25 juli 2016 inzake handhaving en de gevolgen voor het beginnersrijbewijs⁴?

Antwoord vraag 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 vraag 2

Ik verwijs u voor deze beantwoording van deze vraag naar de aanbiedingsbrief bij de beantwoording van deze Kamervragen.

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?

Antwoord vraag 3

Bij brief van 11 mei 2009⁵ 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.

⁴ <http://www.bnr.nl/nieuws/mobiliteit/10308438/vvd-pvda-d66-opheldering-over-puntenrijbewijs>

⁵ TK 2008-2009, 29398, nr 154

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 vraag 4

Om een punt toe te kennen is het noodzakelijk dat de bestuurder is staandegehouden. 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 alcohollimiet 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.

Vraag 5

Maakt u zich zorgen over het feit dat het aantal staandehoudingen 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 vraag 5

De mate waarin het aantal staandehoudingen 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 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 6

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

Antwoord vraag 6

Er worden geen afspraken met de politie gemaakt over het aantal staandehoudingen. 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. 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 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 vraag 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 hufteeraanpak, 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 vraag 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 vraag 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 vraag 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 (vraagnummer 2016Z14996)