

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

### 3196

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Ministers van Justitie en Veiligheid en van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Lege tank niet beboet»* (ingezonden 26 april 2019).

Antwoord van Minister **Grapperhaus** (Justitie en Veiligheid), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 26 juni 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2741.

Vraag 1

Kent u het artikel «Lege tank niet beboet»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is bekend hoe vaak voertuigen met een lege tank komen te staan langs de snelweg of autoweg? Zijn die gegevens bij autobergers of bij Rijkswaterstaat bekend?

Antwoord 2

Nee, die gegevens zijn niet bekend. Er vindt vanuit Rijkswaterstaat geen aparte registratie plaats van voertuigen, die met een lege tank komen te staan. In dergelijke situaties op het hoofdwegennet registreert Rijkswaterstaat het voertuig onder een bredere definitie als «pechgeval».

Rijkswaterstaat ontvangt vanuit de bergers aanvullende informatie over pechgevallen op het gehele wegennet, inclusief onderliggend wegennet. Deze registratie is echter niet volledig. Bergers kunnen naar eigen inzicht een speciale reden van het pechgeval noteren, waaronder een lege tank. Ook hiermee is echter niet aan te geven hoe vaak dit voorkomt omdat dit alle wegen betreffen en een eigen inzicht van de berger is.

Vraag 3 en 4

Deelt u de mening dat dit gevaarlijk kan zijn voor overige weggebruikers en kan leiden tot serieuze ongevallen?

<sup>1</sup> De Telegraaf, 17 november 2018, <https://www.telegraaf.nl/nieuws/2810477/lege-tank-niet-beboet>

Hoeveel ongevallen zijn u bekend waarbij auto's op de vluchtstrook of langs de weg zijn aangereden?

Antwoord 3 en 4

Ja, het met een lege tank op de vluchtstrook staan kan gevaarlijk zijn. Bestuurders moeten zich bewust zijn van de gevaren die het op kan leveren voor henzelf, de passagiers, overige weggebruikers en de hulpdiensten als politie, wegininspecteurs en/of bergers als ze stil komen te staan op de snelweg en/of moeten uitwijken naar de vluchtstrook.

Er is geen sluitende registratie beschikbaar van ongevallen op het hoofdwegennet op de vluchtstrook. Er wordt geregistreerd waar voertuigen zijn aangetroffen, niet op welke strook het ongeluk heeft plaatsgevonden. De politie registreert niet of een auto op de vluchtstrook of langs de weg is aangereden.

Vraag 5

Deelt u de mening dat een lege tank of accu te vermijden valt, en dus dat het dus de eigen verantwoordelijkheid van de bestuurder hoort te zijn om te voorkomen dat deze stilvalt door een lege tank of accu?

Antwoord 5

Een lege tank of accu is in principe te voorkomen. Ik ga er vanuit dat een bestuurder niet expres met een lege tank of accu komt te staan. Vrijwel elke auto is immers uitgerust met een waarschuwingsslampje en indicator van het brandstofverbruik om de bestuurder daarop attent te maken. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat ook in deze systemen defecten kunnen optreden. Daarnaast is de actieradius, zeker bij elektrische auto's, mede afhankelijk van files, wind en temperatuur. In die zin is het feit dat je gewaarschuwd wordt niet altijd voldoende: je moet wel de kans hebben (gekregen) om de accu of tank te vullen. Er kan dus niet gesteld worden dat het in alle gevallen te vermijden is.

Vraag 6

Welk gevolg verbindt u aan de uitspraak van het Gerechtshof in Leeuwarden waarin brandstofgebrek is aangeduid als een noodgeval? Kunt u daarbij ingaan op de omstandigheid dat vrijwel iedere auto is voorzien van diverse waarschuwingsslampjes en digitale brandstofverbruiksindicatoren?

Antwoord 6

Zoals ik bij het antwoord op vraag 5 heb aangegeven, kunnen waarschuwingsslampjes en digitale brandstofindicatoren niet altijd voorkomen dat iemand met een lege tank komt te staan. De uitspraak van het Hof was dat er in de casus die voorlag sprake was van een objectief waarneembare noodsituatie waarbij de (verkeers-)veiligheid in het geding was. Op het moment dat de betrokkene zonder benzine kwam te staan en hij om die reden niet meer verder kon rijden bleef voor hem geen andere mogelijkheid over dan op de vluchtstrook te gaan staan. Derhalve was er volgens het hof geen sprake van overtreding van artikel 43, derde lid, Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990. Als gevolg van deze uitspraak zal er normaal gesproken geen boete meer volgen voor het stilstaan op de vluchtstrook met een brandstofprobleem op grond van artikel 43, derde lid, Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990.

Vraag 7

Hoe denkt u erover in de wetgeving een onderscheid te gaan maken tussen technische mankementen die onvermijdelijk zijn en dit soort nalatigheid die te voorkomen is door als automobilist tijdig een pomp- of oplaadstation op te zoeken?

Antwoord 7

Dit is in de praktijk lastig uitvoerbaar. De politie zal dan aan moeten tonen dat er sprake is van nalatigheid. Wat daarbij van belang is, is dat ook technische mankementen het gevolg kunnen zijn van gebrekkig onderhoud. De politie moet dan telkens vaststellen of er sprake is van verwijtbaarheid. Ik verwacht dat dit lastig te bewijzen zal zijn.

Vraag 8

Wat denkt u ervan om de oude boete te herintroduceren voor mensen die vanwege een vermijdbaar brandstof- of acculaadtekort stil komen te vallen op snelwegen en autowegen en daarmee zichzelf en anderen in groot gevaar brengen? Of wat zijn uw alternatieven?

Antwoord 8

Het ligt niet voor de hand een boete te (her)introduceren voor vermijdbaar stil komen te staan. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 7 zal dit lastig te bewijzen zijn. Als er echt sprake is van gevaarlijk gedrag kan op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet worden opgetreden.