

Vergaderjaar 2011–2012

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

B

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 1 november 2011

De leden van de D66-fractie van vaste commissie voor Veiligheid en Justitie hebben met belangstelling maar ook met enige aarzeling kennisgenomen van de brief van de minister van Veiligheid en Justitie d.d. 22 september 2011¹, met voordracht van het ontwerpbesluit tot wijziging van de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv), alsmede de bijlage bij het besluit OM-afdoening onderscheidenlijk het Transactiebesluit 1994 in verband met onder meer een verhoging van de tarieven.

Naar aanleiding daarvan heeft de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie² op 19 oktober 2011 een brief gestuurd aan de minister.

De minister van Veiligheid en Justitie heeft op 28 oktober 2011 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie,
Kim van Dooren

¹ Zie EK 29 398, A.

² Samenstelling: Holdijk (SGP), Broekers-Knol (VVD), (voorzitter), Kneppers-Heynert (VVD), Kox (SP), Engels (D66), Franken (CDA), Thissen (GL), Nagel (50PLUS), Ruers (SP), Van Bijsterveld (CDA), (vice-voorzitter), Duthler (VVD), Koffeman (PvdD), Quik-Schuijt (SP), Strik (GL), K.G. de Vries (PvdA), Knip (VVD), Hoekstra (CDA), Lokin-Sassen (CDA), Scholten (D66), De Boer (GL), De Lange (OSF), Ter Horst (PvdA), Beuving (PvdA), Kooole (PvdA), Schrijver (PvdA), Reynaers (PVV), Popken (PVV), Frijters-Klijnen (PVV), Ester (CU) en Swagerman (VVD).

BRIEF AAN DE MINISTER VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE

Den Haag, 19 oktober 2011

De leden van de **D66**-fractie hebben met belangstelling maar ook met enige aarzeling kennisgenomen van uw brief d.d. 22 september 2011, met voordracht van het ontwerpbesluit tot wijziging van de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv), alsmede de bijlage bij het besluit OM-afdoening onderscheidenlijk het Transactiebesluit 1994 in verband met onder meer een verhoging van de tarieven. In de brief noemt u de zes wijzigingen die in het ontwerpbesluit zijn verwerkt, waarvan er vijf een wijziging van de tarieven betreffen. Deze leden willen de regering daarover graag een aantal vragen stellen. De leden van de **SP**-fractie sluiten zich bij alle onderstaande vragen en opmerkingen aan. De leden van de **CDA**-fractie sluiten zich aan bij de vragen en opmerkingen onder de paragraaf «Nadere onderbouwing».

Nadere onderbouwing

Het ontwerpbesluit strekt in het algemeen tot een verhoging van de tarieven op de in het geding zijnde (meestal verkeers)overtredingen met 15%. De motivering daarvoor is dat een dergelijke verhoging reeds is voorzien in de begroting van 2011 en daarin zelfs op een verhoging van 20% is gerekend. Deze motivering overtuigt deze leden voorshands niet. Voorop moet worden gesteld dat de tarieven als *straffen* op overtredingen hebben te gelden, ook al zijn zij ter afdoening krachtens de Wahv in een administratiefrechtelijk traject opgenomen. De prealabele vraag behoort volgens deze leden te zijn, of de vergroting van de inkomsten uit strafwaardige gedragingen een zelfstandig argument behoort te zijn voor de verhoging van de tarieven. Aldus krijgt de overheid een groter financieel belang bij handhaving van deze overtredingen en inning van de daarop gestelde sancties. De regering heeft weliswaar de prestatiecontracten voor opsporingsambtenaren afgeschaft, maar dat neemt niet weg dat het belang bij de vergroting van inkomsten uit deze opsporing ook een rol kan gaan spelen voor de verbalisant of diens leidinggevende. Deze leden horen graag een reactie van de regering op dit principiële punt.

De verhoging van 15% vinden deze leden tamelijk arbitrair. In de toelichting bij het ontwerpbesluit ontbreekt voor deze verhoging in ieder geval iedere onderbouwing. De vraag rijst dan of het de regering gaat om het verkrijgen van extra inkomsten ten behoeve van de overheidsuitgaven, of dat het haar gaat om een extra waarschuwing teneinde zorgvuldig verkeersgedrag te bevorderen en verkeersonveilig gedrag te voorkomen? Deze leden verzoeken de regering alsnog een onderbouwing voor de verhoging van 15% te geven.

Ook de verhoging tot 4,7% vanwege de inflatie is niet gemotiveerd. Indien deze verhoging is bedoeld om de wellicht verhoogde kosten van opsporing en handhaving te dekken, wijzen de leden erop dat daarvoor in 2010 een administratief bedrag van € 6,00 per sanctie is opgenomen. Deze leden verzoeken de regering ook hierop te reageren.

In het ontwerpbesluit is voorzien in een extra verhoging van € 15,00 voor snelheidsovertredingen vanaf 11 km per uur. Opnieuw constateren deze leden dat een motivering voor deze verhoging ontbreekt. Mogelijk ziet de regering deze extra verhoging als een verkeersveiligheid bevorderende en dus preventieve maatregel. Daartegenover ziet de verkeersdeelnemer een dergelijke sanctie vaak meer als verhoging van de belastingdruk vanwege

de door de voortschrijdende techniek bevorderde maximale pakkans, aldus deze leden. Zij verzoeken de regering ook op dit punt een reactie te geven.

Lastenverzwaring

In het ontwerpbesluit is in een extra verhoogde sanctie op asociale en gevaarlijke gedragingen voorzien. Op dit punt dient ter bescherming van het individuele rechtsgevoel extra aandacht te worden besteed aan zorgvuldige opsporing en met name aan zorgvuldige bewijsvoering van de gedraging, alsmede aan een zorgvuldige kwalificatie daarvan. Het komt regelmatig voor dat in dit soort zaken de bewijsvoering voor de rechter onder druk staat. Deze extra aandacht zal bij de opsporing tot extra werkdruk en in geval van rechterlijke toetsing, tot extra werklust van de rechter kunnen leiden. De vraag is of de regering rekening heeft gehouden met deze aspecten en de mogelijke lastenverzwaring. Graag een reactie.

Tot slot

Ingevolge het ontwerpbesluit worden ook aparte tarieven gerekend ten aanzien van snelheidsovertredingen op wegen waar maximaal 30 km per uur mag worden gereden. Deze tarieven zijn in het ontwerpbesluit niet gespecificeerd. Zou de regering deze specificatie alsnog willen geven en de reden van de extra verhoging willen toelichten?

De leden van de commissie zien met belangstelling uit naar uw reactie op bovenstaande vragen en opmerkingen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Veiligheid & Justitie ,
A. Broekers-Knol,

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 oktober 2011

De vaste commissie voor Veiligheid en Justitie heeft met haar brief van 19 oktober jl. gebruik gemaakt van de met de voorhangprocedure geboden gelegenheid om te reageren op het ontwerp van bovengenoemd besluit. In deze brief vragen de leden van de fracties van D66, SP en CDA naar een nadere onderbouwing van de voorgenomen tariefswijzigingen, naar de lastenverzwaring die hieruit mogelijk volgt en naar de aparte tarieven die gaan gelden voor snelheidsovertredingen in gebieden waar maximaal 30 km per uur gereden mag worden. Graag ga ik hieronder in op de door deze leden gestelde vragen en gemaakte opmerkingen.

Nadere onderbouwing tariefsverhogingen

De genoemde leden vragen ten eerste naar de motivering van de algehele verhoging van de tarieven met 15 procent. Hierbij merken deze leden op dat zij het geen overtuigend argument vinden dat in de begroting van 2011 een verhoging met 20 procent was voorzien. Volgens deze leden zou de voorafgaande vraag moeten zijn of de vergroting van de inkomsten uit strafwaardige gedragingen een zelfstandig argument kan zijn voor de verhoging van de tarieven, omdat dit ertoe kan leiden dat het financieel belang een rol kan gaan spelen voor de verbalisant of diens leidinggevende. De vraag die hierbij wordt gesteld is of het de regering gaat om het verkrijgen van extra inkomsten ten behoeve van de overheidsuitgaven, of dat het gaat om een extra waarschuwing teneinde zorgvuldig verkeersgedrag te bevorderen en verkeersonveilig gedrag te voorkomen. De in het ontwerpbesluit opgenomen verhoging met 15 procent vinden deze leden in dit verband tamelijk arbitrair.

De wenselijkheid van de tariefsverhoging wordt ingegeven door de verwachting dat de verkeersdeelnemers zich hierdoor beter aan de regels zullen houden. Overtreders worden door zwaardere sanctionering immers geconfronteerd met hogere boetes, terwijl men deze kosten ook kan vermijden door de voor de hand liggende overweging, te weten de wet niet te overtreden. Het effect op de naleving wordt versterkt doordat het bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften gaat om overtredingen waarvoor de (gepercipieerde) pakkans relatief hoog is. Met deze verhoging wordt beoogd het niveau van de naleving van verkeersvoorschriften over de gehele linie te verbeteren. De verhoging van de tarieven in het onderhavige ontwerpbesluit wordt daarnaast ingegeven door het feit dat de financiële opbrengsten substantieel achterblijven bij de daarover opgestelde ramingen, terwijl het aantal verkeersovertredingen hoog blijft. Naast het nastreven van een strikte handhaving is dit mede een (bijkomende) reden om de sancties op te hogen. Kennelijk zijn die sancties niet hoog genoeg om voldoende afschrikwekkend te zijn.

Over het voornemen de tarieven per 1 januari 2012 over de gehele linie te verhogen zijn de Staten-Generaal geïnformeerd in de justitiebegroting van 2011. Op dat moment was een algehele verhoging van 20 procent voorzien. De Tweede Kamer heeft in de motie Van der Staaij c.s. de regering verzocht om binnen het beschikbare budget niet te kiezen voor een algehele procentuele verhoging voor alle verkeersboetes, maar voor gerichte boeteverhogingen voor in het bijzonder grote verkeersovertredingen, waaronder snelheidsovertredingen in woonwijken, hufferigheid in het verkeer en recidive (Kamerstukken II 2010/11, 32 500 VI, nr. 41). Aan

deze motie wordt – zoals in de nota van toelichting is aangegeven – met het onderhavige besluit uitvoering gegeven. Van belang hierbij is dat de Tweede Kamer in de genoemde motie heeft uitgesproken dat de uitvoering binnen het beschikbare budget moet gebeuren. Dit betekent dat de opgave was te zoeken naar een gerichte verhoging van de in de motie genoemde overtredingen, die leidt tot een meeropbrengst die overeenkomt met het in de begroting voor komend jaar opgenomen bedrag van € 971 miljoen. Een bijkomende voorwaarde is dat de gerichte verhoging voor de asociale gedragingen niet tot gevolg heeft dat de boetes voor deze gedragingen niet meer in verhouding staan tot de overige overtredingen. Hierover is intensief overleg gevoerd met het openbaar ministerie. Dit heeft geleid tot de conclusie dat naast de in de nota van toelichting beschreven forse, gerichte verhogingen voor specifieke gedragingen ook een algehele verhoging met 15 procent noodzakelijk is om binnen hetzelfde budgettaire kader te blijven. Het lagere percentage van de algehele verhoging met 15 procent is dus zeker niet willekeurig, maar het gevolg van de berekening van de samenhangende effecten van de tariefswijzigingen. Uit het bovenstaande blijkt dat de voorgestelde verhoging en de daarmee gepaard gaande vergroting van de inkomsten geen zelfstandig argument vormen. Dit in reactie op een vraag hierover van deze leden.

In reactie op de opmerking dat de handhaving door opsporingsambtenaren mogelijk wordt beïnvloed door deze verhoging, in die zin dat wellicht meer geschreven gaat worden om de benodigde budgetten te realiseren, merk ik op dat ik niet de verwachting koester dat dit het geval zal zijn. Zoals deze leden terecht opmerken, heb ik de bonnenquota afgeschaft. Er is dus geen prikkel om te handhaven louter en alleen voor de opbrengst en die zal er ook niet komen.

Ten tweede vragen deze leden naar de verhoging met 4,7 procent vanwege de inflatie. Deze verhoging is een gevolg van de aanpassing aan de ontwikkeling van de consumentenprijsindex en corrigeert enkel de door geldontwaarding na verloop van tijd veranderde zwaarte van de tarieven. Zo bezien garandeert deze periodieke aanpassing enkel dat de strafmaat ongewijzigd blijft en is er geen sprake van een zwaardere straf. Deze inflatiecorrectie staat verder los van de in 2010 geïntroduceerde administratiekosten. Het bedrag van € 6,00 per beschikking dat in rekening wordt gebracht voor de administratieve kosten die gemaakt worden in het proces van de inning van verkeersboetes, blijft per 1 januari 2012 ongewijzigd.

Ten derde vragen deze leden naar de motivering van de extra verhoging van € 15,00 voor snelheidsovertredingen vanaf 11 km per uur. Zoals deze leden aangeven te vermoeden, wordt deze gerichte verhoging inderdaad gezien als een verkeersveiligheid bevorderende en daarmee preventieve maatregel. Een geringe overschrijding van de snelheid is een overtreding, maar kan het gevolg zijn van een moment van onoplettendheid. Bij een overschrijding vanaf 11 km per uur zal hiervan in veel minder gevallen sprake zijn. Op een weg waar maximaal 100 km per uur gereden mag worden, wordt dan bijvoorbeeld een ongecorrigeerde snelheid van 119 km per uur of meer gemeten. Dit vormt de rechtvaardiging om bij deze forsere overschrijdingen, die willens en wetens worden begaan, en de grotere gevaarstelling die daarvan het gevolg is, een aanzienlijk hogere boete op te leggen. De combinatie van deze verhoging en de door deze leden genoemde voortschrijdende techniek die de pakkans bevordert, zal, zo is beoogd, leiden tot een drastische daling van deze forse snelheidsovertredingen.

Lastenverzwaring

De leden van de fracties van D66 en de SP vermoeden dat de voorgestelde verhoogde sanctie op asociale en gevaarlijke gedragingen ertoe leidt dat extra aandacht dient te worden besteed aan de zorgvuldigheid van de opsporing en bewijsvoering van de gedraging. Dit zou volgens deze leden tot extra werkdruk kunnen leiden, omdat moet worden voorkomen dat in dit soort zaken de bewijsvoering voor de rechter onder druk komt te staan. In reactie op de vraag van deze leden of de regering rekening heeft gehouden met deze aspecten van mogelijke lastenverzwaring, kan ik meedelen dat dit niet het geval is, aangezien dit niet aan de orde is. Uitgangspunt is dat de opsporing van alle zaken die met een Wahv-beschikking wordt afgedaan, zorgvuldig en met voldoende bewijs wordt gedaan. De verhoging van de tarieven bij gedragingen waarvan de omschrijving verder ongewijzigd blijft, brengt in dit uitgangspunt geen verandering.

Aparte tarieven snelheidsovertredingen in 30 km/uur gebieden
Tot slot wordt gevraagd naar de aparte, hogere tarieven voor snelheidsovertredingen op wegen waar maximaal 30 km per uur mag worden gereden. Ter informatie heb ik hieronder de desbetreffende nieuwe serie feitcodes opgenomen (blz. 6 van het ontwerpbesluit). De hierin genoemde tarieven stemmen overeen met de tarieven die gelden bij snelheidsovertredingen bij wegwerkzaamheden. Voor de in de tabel met een * aangeduide snelheidsovertredingen geldt dat deze niet via de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, maar strafrechtelijk worden afgedaan. De officier van justitie bepaalt in die gevallen de hoogte van het boetebedrag.

overschrijding van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom (verkeersbord A1 [30 km/h])			62 jo. bord A1 RVV 1990		Categorie voertuig			
					1	2	3	4
			€	€	€	€		
VS	004	– met 4 km/h	43	93	43	43		43
VS	005	– met 5 km/h	50	105	50	50		50
VS	006	– met 6 km/h	59	119	59	59		59
VS	007	– met 7 km/h	67	132	67	67		67
VS	008	– met 8 km/h	77	145	77	77		77
VS	009	– met 9 km/h	86	158	86	86		86
VS	010	– met 10 km/h	97	171	97	97		97
VS	011	– met 11 km/h	122	202	122	122		122
VS	012	– met 12 km/h	132	217	132	132		132
VS	013	– met 13 km/h	143	233	143	143		143
VS	014	– met 14 km/h	155	247	155	155		155
VS	015	– met 15 km/h	167	263	167	167		167
VS	016	– met 16 km/h	179	280	179	179		179
VS	017	– met 17 km/h	192	296	192	192		192
VS	018	– met 18 km/h	205	314	205	205		205
VS	019	– met 19 km/h	218	332	218	218		218
VS	020	– met 20 km/h	232	350	232	232		232
VS	021	– met 21 km/h	247	369	247	247		247
VS	022	– met 22 km/h	263	388	263	263		263
VS	023	– met 23 km/h	278	*	278	278		278
VS	024	– met 24 km/h	294	*	294	294		294
VS	025	– met 25 km/h	309	*	309	309		309
VS	026	– met 26 km/h	326	*	326	326		326
VS	027	– met 27 km/h	343	*	343	343		343
VS	028	– met 28 km/h	360	*	360	360		360
VS	029	– met 29 km/h	376	*	376	376		376
VS	030	– met 30 km/h	390	*	*	390		390

De maximumsnelheid op wegen waar maximaal 30 km per uur gereden mag worden, moet in eerste instantie zoveel mogelijk worden afgedwongen door de weginrichting, bijvoorbeeld door de plaatsing van rotondes, verkeersdrempels, plantenbakken en oversteekplaatsen.

Daarnaast is handhaving nodig aangezien meer dan de helft van alle snelheidsverbalen wordt uitgeschreven binnen de bebouwde kom (bron: cijfers uit 2010). Momenteel wordt er bij het beboeten van snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom geen onderscheid gemaakt tussen de wegen waar 30 km per uur mag worden gereden en de overige wegen. De minister van Infrastructuur en Milieu en ik zijn van mening dat een strengere bestraffing van overtredingen in woonwijken op zijn plaats is, omdat een te hoge snelheid juist op dit type wegen een gevaar vormt voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Wij zijn van mening dat om die reden, die door deze leden naar wij veronderstellen kan worden onderschreven, aparte tarieven moeten worden vastgesteld voor snelheidsovertredingen op wegen waar een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

Graag verneem ik op korte termijn de reactie van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie op het bovenstaande, opdat ik mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu op korte termijn het ontwerpbesluit met de bijbehorende nota van toelichting kan aanbieden aan de Koningin, met het verzoek het ontwerp aan de Afdeling advisering van de Raad van State ter advisering voor te leggen.

De minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten