

Vergaderjaar 2012–2013

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

E

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 9 november 2012

De leden van de vaste commissie voor Veiligheid & Justitie¹ hebben kennis genomen van de brief van de minister van Veiligheid en Justitie van 18 oktober jl.² met nadere toelichting bij het ontwerpbesluit tot wijziging van o.m. de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

Naar aanleiding daarvan hebben zij de minister een brief gestuurd op 30 oktober 2012.

De minister heeft op 5 november 2012 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 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), Koole (PvdA), Schrijver (PvdA), Reynaers (PVV), Popken (PVV), Frijters-Klijnen (PVV), Ester (CU), Swagerman (VVD)

² Kamerstukken I 2012/13, 29 398, D.

BRIEF AAN DE MINISTER VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE

Den Haag, 30 oktober 2012

De leden van de vaste commissie voor Veiligheid & Justitie bedanken u voor uw brief d.d. 18 oktober jl.¹ met nadere toelichting bij het ontwerpbesluit tot wijziging van o.m. de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (hierna: ontwerpbesluit). Zij hebben nog behoefte aan aanscherping op een aantal punten en leggen u derhalve nog een aantal vragen voor.

De leden lezen in uw brief op pagina 2 dat de «verhoging van de verkeersboetes van de laatste jaren zijn bedoeld om de naleving van de verkeersregels te verbeteren» en dat «de verhoging van de tarieven mede ingegeven zijn door het feit dat de financiële opbrengsten substantieel achterblijven bij de daarover opgestelde ramingen». Daarnaast wordt onderzoek van het WODC² aangehaald om de conclusie te staven dat boeteverhogingen dus effect hebben op de naleving van regels door weggebruikers. Deze leden begrijpen uit hetzelfde onderzoek van het WODC dat «verhoging van de pakkans effectiever is dan een verhoging van de boetes» en dat de prijselasticiteit bij verhoging van de boetes «beperkt is».³ Deze leden vragen u derhalve of de verhoging van de tarieven niet enkel is ingegeven door de wens de begroting sluitend te maken, nu uit de opmerkingen van het WODC valt op te maken dat de gedragsbeïnvloeding naar aanleiding van een boeteverhoging gering is. Daarnaast vragen zij of u de stelling dat hogere boetes meer gedragsbeïnvloeding teweeg brengen, beter kunt onderbouwen dan enkel met de gegevens uit het onderzoek van het WODC.

In het cijfermatig overzicht op pagina 2 van uw brief zijn de verhogingen van de boetetarieven inzichtelijk gemaakt voor de periode mei 2009 tot en met januari 2013. Deze leden concluderen dat indien de beoogde stijging van 2,0% in januari van 2013 doorgang vindt, de boetetarieven in de periode van mei 2009 tot en met januari 2013 – in nog geen vier jaar – met 44,62% zijn gestegen. Kunt u voor deze leden inzichtelijk maken welk deel van deze 44,62% gelegen is in verhoging op grond van de consumenten-prijsindex en welk deel gelegen is in zuivere tariefverhogingen? Ook zijn deze leden benieuwd naar de effecten van de gestegen tarieven op het uitschrijven van boetes. In het onderzoek van het WODC naar de afname van het aantal boetes⁴ lezen zij dat na de boeteverhoging per 1 januari 2010, blijkt dat «een toename van 1% van de boetetarieven leidt tot een daling van 0,09% van het aantal boetes en transacties uit staandehoudingen».⁵ Ten opzichte van januari 2010 zijn, indien de voorgenomen verhoging per januari 2013 doorgang vindt, de boetetarieven per 1 januari 2013 met iets meer dan 40% gestegen. Indien de door de WODC geconstateerde daling zich zou doorzetten, betekent dit een afname van het aantal boetes uit staandehoudingen met 3,6%. Is er cijfermatig inzicht in de ontwikkeling van het aantal boetes en transacties uit staandehoudingen? Zijn opsporingsambtenaren na de forse tariefverhogingen sinds januari 2010, terughoudender geworden in het uitschrijven van boetes? Heeft u deze en andere maatschappelijke consequenties van de verhogingen van de boetetarieven in ogenschouw genomen?

De leden van de vaste commissie voor Veiligheid & Justitie zien uw antwoorden met belangstelling – en bij voorkeur binnen vier weken – tegemoet.

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

¹ Kamerstukken I 2012/13, 29 398, D.

² Opbrengsten boetes en transacties uit verkeersovertredingen, 2011, WODC.

³ Opbrengsten boetes en transacties uit verkeersovertredingen, 2011, WODC, p. 4.

⁴ De afname van het aantal boetes en transacties voor verkeersovertredingen nader verklaard, 2011, WODC.

⁵ De afname van het aantal boetes en transacties voor verkeersovertredingen nader verklaard, 2011, WODC, p. 10.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 november 2012

De vaste commissie voor Veiligheid en Justitie heeft met haar brief van 10 oktober gebruik gemaakt van de met de voorhangprocedure geboden gelegenheid om te reageren op het ontwerp van bovengenoemd besluit. Bij de brief van 18 oktober 2012 heb ik een nadere toelichting gegeven op de door de commissie gestelde vragen. De commissie heeft hierop gereageerd in haar brief van 30 oktober jl. In deze brief vraagt de commissie om aanscherping op een aantal punten. Graag ga ik hieronder, mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, in op de door de commissie gestelde vragen en gemaakte opmerkingen.

Voorafgaand aan de beantwoording van de vragen over de verhoging van boetes in algemene zin, hecht ik eraan te benadrukken dat het ontwerpbesluit enkel een indexering van de tarieven betreft en geen verhoging daarvan. De beoogde indexering van de tarieven corrigeert enkel de geldontwaardering als gevolg van de ontwikkeling van de consumentenprijsindex (CPI) in de periode van 1 juni 2011 tot 1 juni 2012. Deze periodieke aanpassing bewerkstelligt dat de strafmaat ongewijzigd blijft.

In het overzicht op bladzijde 2 van mijn brief van 18 oktober jl. is inzichtelijk gemaakt welk gedeelte van de percentuele verhoging een indexering op basis van de CPI betreft en welk deel een zuivere tariefsverhoging is. De commissie signaleert terecht dat de verhoging van de tarieven in de afgelopen vier jaren is gestegen met 44,62%. Een kwart hiervan betreft een indexering op basis van de CPI. De overige driekwart is een daadwerkelijke verhoging van de boetetarieven.

De wenselijkheid van de verhoging van de verkeersboetes in de afgelopen jaren wordt, zoals eerder aangegeven aan uw Kamer (Kamerstukken I, 2011/12, nr. 29 398, B), ingegeven door meerdere factoren en is niet alleen gekoppeld aan de wens om de begroting sluitend te maken. Van de tariefsverhogingen gaat de verwachting uit dat de verkeersdeelnemers zich hierdoor beter aan de regels zullen houden. Overtreders worden door zwaardere sanctionering geconfronteerd met hogere boetes, terwijl men deze kosten ook kan vermijden door de regels na te leven. 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 de voorgaande tariefsverhogingen wordt beoogd het niveau van de naleving van verkeersvoorschriften over de gehele linie te verbeteren. Een betere naleving komt ten goede aan de verkeersveiligheid en draagt bij aan het doel om het aantal doden en gewonden verder terug te dringen. De voorgaande tariefsverhogingen zijn daarnaast, zoals uw Kamer bekend (Kamerstukken I, 2011/12, nr. 29 398, B, p. 4), 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.

Ik ben mij ervan bewust dat zoals de commissie terecht opmerkt op basis van het WODC-onderzoek (Opbrengsten boetes en transacties uit verkeersovertredingen, 2011, WODC) de prijselasticiteit gering is bij tariefsverhogingen; een verhoging van de tarieven met 1% leidt niet tot een afname van 1%, maar van 0,23% van het aantal snelheidsovertredingen. Uit hetzelfde onderzoek (p. 4) en het WODC-onderzoek (De

afname van het aantal boetes en transacties voor verkeersovertredingen nader verklaard, 2011, WODC) blijkt echter ook dat boeteverhogingen effect hebben op het nalevingsgedrag van overtreders. Het betreft hier vooral recidivisten, in het bijzonder jonge recidivisten en meerplegers (p. 10).

Uit een ander onderzoek, dat in opdracht van het Openbaar Ministerie is verricht (Effectiviteit van sancties in het verkeer, 2009, Verwey-Jonker Instituut), blijkt verder dat elke bekeuring een gering en relatief kortdurend effect heeft op de verkeersveiligheid. Door de hoge handhavingsdruk van bijna 10 miljoen bekeuringen, is het cumulatief effect op de verkeersveiligheid in Nederland echter zeer groot. Uit dit overtrederonderzoek, dat is uitgevoerd onder een steekproef van ruim 100 000 personen, blijkt bovendien dat overtreders vooral hogere boetes noemen als meest effectieve sanctie voor te snel rijden (p. 6).

Ik ben ervan overtuigd dat verkeersdeelnemers zich door het afschrikwekkend effect van de tariefsverhogingen beter aan de verkeersvoorschriften zullen houden. Deze betere naleving zorgt voor een grotere verkeersveiligheid.

Gelet op het voorgaande ben ik met de commissie van mening dat een verbetering van de verkeersveiligheid om meer vraagt dan enkel hogere sancties. De commissie merkt op dat uit het eerder aangehaalde WODC-rapport volgt dat een verhoging van de pakkans effectiever is dan een verhoging van de boetes. Juist de combinatie van de verhoging van de pakkans en de verhoging van de boetes kan bijdragen aan een betere naleving van de verkeersregels. Om deze reden worden doorlopend andere maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te optimaliseren die de volle breedte van het beleidsterrein verkeersveiligheid bestrijken. Zo zijn onder andere de trajectcontrolesystemen uitgebreid en worden analoge flitspalen vervangen door digitale flitspalen.

In het onderstaande overzicht wordt, overeenkomstig het verzoek van de commissie, cijfermatig inzicht gegeven in de ontwikkeling van het aantal boetes en transacties uit staandehoudingen sinds januari 2010.

(bron : Politierapportage CJIB 2010, 2011 en eerste 9 maanden 2012):
Voor Wahv-overtredingen:

JAAR	kwartaal	kenteken	staande-houding	Totaal aantal zaken	percentage sth
2010 1	1	2 259 238	313 959	2 573 197	12,2%
2010 2	2	2 763 475	269 632	3 033 107	8,9%
2010 3	3	2 666 781	271 508	2 938 289	9,2%
2010 4	4	2 153 686	275 214	2 428 900	11,3%
2011 1	1	2 155 428	234 039	2 389 467	9,8%
2011 2	2	2 263 227	192 801	2 456 028	7,9%
2011 3	3	2 276 804	161 102	2 437 906	6,6%
2011 4	4	2 285 687	159 730	2 445 417	6,5%
2012 1	1	2 045 656	154 511	2 200 167	7,0%
2012 2	2	2 074 870	89 514	2 164 384	4,1%
2012 3	3	2 562 380	113 953	2 676 333	4,3%

Voor transacties:

Opmerking: Duidelijk waarneembaar de overgang van transacties naar het uitvaardigen van strafbeschikkingen.

JAAR	kwartaal	kenteken	staande- houding	Totaal aantal zaken	percentage sth
2010	1	12 324	71 624	83 948	85,3%
2010	2	16 885	84 530	101 415	83,4%
2010	3	17 635	82 874	100 509	82,5%
2010	4	11 763	51 782	63 545	81,5%
2011	1	13 227	33 285	46 512	71,6%
2011	2	15 114	4 559	19 673	23,2%
2011	3	15 030	1 001	16 031	6,2%
2011	4	12 579	351	12 930	2,7%
2012	1	12 203	11	12 214	0,1%
2012	2	13 116	11	13 127	0,1%
2012	3	16 471	15	16 486	0,1%

Strafbeschikkingen:

Opmerking: De door de politie aangeleverde strafbeschikkingen betreft alleen staandehoudingen. Het percentage staandehoudingen is in alle kwartalen 100%.

JAAR	kwartaal	kenteken	staande- houding	Totaal aantal zaken	Percentage sth
2010	2	-	6 358	6 358	100%
2010	3	-	17 293	17 293	100%
2010	4	-	28 585	28 585	100%
2011	1	-	35 723	35 723	100%
2011	2	-	77 198	77 198	100%
2011	3	-	75 599	75 599	100%
2011	4	-	60 389	60 389	100%
2012	1	-	53 945	53 945	100%
2012	2	-	50 956	50 956	100%
2012	3	-	59 837	59 837	100%

Uit dit overzicht blijkt dat het percentage staandehoudingen van de Wahv-overtredingen sinds januari 2010 is gedaald. Deze daling is niet enkel toe te rekenen aan de verhoging van de tarieven, maar afhankelijk van meerdere factoren. Zo blijkt uit het WODC-onderzoek (De afname van het aantal boetes en transacties voor verkeersovertredingen nader verklaard, 2011, WODC) dat de daling in het aantal boetes en transacties uit staandehoudingen is toe te schrijven aan de afname van de verkeersdrukte als gevolg van de economische crisis, aan gedragseffecten van burgers of politie en aan de afschaffing van de bonnenquota (p. 53–54).

Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat per 1 januari 2010 een toename van 1% van de boetetarieven leidt tot een daling van 0,09% van het aantal boetes en transacties uit staandehoudingen. Het is echter niet met zekerheid vast te stellen of dit een gedragseffect van burgers of van politieagenten is (p. 54). Overigens is het aandeel zaken vanuit een staandehouding maar een klein aandeel (5,1%) van het totaal aantal opgelegde Wahv-overtredingen in de eerste drie kwartalen van 2012.

Graag verneem ik zo spoedig mogelijk 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 ontwerpbe-

sluit 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