

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

3482

Vragen van het lid **Roefs** (PvdA) aan de ministers van Justitie en van Verkeer en Waterstaat over *het raadplegen van burgerpanels over verkeersonderwerpen*. (Ingezonden 16 juli 2009)

1
Bent u bekend met het artikel «OM zoekt draagvlak voor strafmaat»?¹

2
In hoeverre zijn de suggesties van burgerpanels geschikt en betrouwbaar genoeg om de richtlijnen van het Openbaar Ministerie (OM) aan te passen?

3
Is bekend en/of onderzocht wáárom de burgerpanels een verharding van de uitvoeringprincipes wensen? Zijn de redenen voor de wens tot strenger optreden in het verkeer dezelfde?

4
Wat heeft u bewogen om te kiezen voor strafmaatverhogingen en meer repressiemaatregelen, terwijl preventieve maatregelen ook kunnen leiden tot een verkeersveilige samenleving?

5
Zijn uit de enquête ook verkeersonderwerpen naar voren gekomen waarvan de inwoners van Nederland vinden dat er te streng op wordt gestraft?

6
Welke strafmaat wordt nu gehanteerd bij kleine snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom (max. 50 km/uur) en buiten de bebouwde kom (80 km/uur)?

7
Zou grensverhoging van de snelheidsmeting, waarbij wordt bepaald óf er bekeurd gaat worden (bijvoorbeeld met 1 km/uur), kunnen bijdragen aan een groter draagvlak voor de strafmaat? Hoeveel geld zou daarmee zijn gemoeid?

¹ Dagblad Trouw, maandag 29 juni 2009.

Antwoord

Antwoord van minister **Hirsch Ballin** (Justitie), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 18 augustus 2009) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 3376

1
Ja.

2
De burgerpanels en internetenquête maakten deel uit van een omvangrijke evaluatie van het stelsel van strafvorderingsrichtlijnen van het Openbaar Ministerie. Naast burgers zijn ook wetenschappers, advocaten en OM medewerkers bevroegd. Bovendien is een aantal richtlijnen op

basis van gegevens over de uitvoering geanalyseerd. Dit alles tezamen heeft geleid tot de aanpassing van een aantal richtlijnen. Het zijn dus niet enkel de suggesties uit burgerpanels waarop de aanpassing van een aantal richtlijnen is gebaseerd.

3 en 4
In bovengenoemde evaluatie is een groot aantal richtlijnen onderzocht, bijvoorbeeld voor mishandeling, vernieling en drugs- of wapenbezit. Afgezien van rijden onder invloed zijn er geen richtlijnen over verkeershandhaving bij het onderzoek betrokken. In het bewuste artikel uit Trouw wordt de term «agressieve rijders» gebruikt, waardoor het lijkt alsof het om verkeersdelicten zou gaan die tot onveilige situaties leiden, zoals bumperkleven en excessief hard rijden. Dit berust op een misverstand. Het is niet de bedoeling dat het OM zwaardere straffen zal eisen voor verkeersdelicten, maar voor delicten zoals mishandeling en bedreiging die voortvloeien uit agressie in het verkeer. Het gaat dan bijvoorbeeld om een ruzie over een parkeerplaats die op de vuist wordt uitgevochten. Overigens is het beleid van zowel Justitie als Verkeer en Waterstaat gericht op een verbetering van de verkeersveiligheid door middel van

een breed en evenwichtig pakket aan maatregelen die zowel preventief als repressief van aard zijn.

5

Nee.

6

De tarieven zijn te vinden in de zogeheten Tekstenbundel voor misdrijven, overtredingen en Muldergedragingen. Geringe snelheidsovertredingen (tot en met 30 km/uur binnen de bebouwde kom en voor personenauto's tot en met 40 km/uur op autosnelwegen) waarbij geen letsel aan personen is ontstaan of schade aan goederen is toegebracht, worden afgehandeld volgens de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder). De tarieven variëren binnen de bebouwde kom van € 19 voor een overschrijding met 4 km/uur, oplopend via € 46 bij een overschrijding met 10 km/uur, € 111 bij een overschrijding met 20 km/uur tot € 204 bij een snelheidsoverschrijding met 30 km/uur. Buiten de bebouwde kom liggen die tarieven op resp. € 16, € 43, €105 en € 192. Bij wegwerkzaamheden gelden hogere tarieven. Sinds 1 juli zijn de tarieven verhoogd met € 6 aan administratiekosten.

7

In de burgerpanels is het draagvlak voor straffen voor snelheidsovertredingen niet onderzocht, noch welke maatregelen daaraan zouden kunnen bijdragen. Of een grensverhoging van de snelheidsmeting zou kunnen bijdragen aan een groter draagvlak, is daarmee een hypothetische vraag die op grond van het onderzoek niet beantwoord kan worden.