

Vergaderjaar 2010–2011

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

32 500 VI

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 2011

Nr. 259

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 december 2010

Tijdens de behandeling van de begroting van het Ministerie van Veiligheid en Justitie is de motie van der Staaïj c.s. ingediend. Deze motie verzoekt de regering 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, hufterigheid in het verkeer en recidive. Ik heb Uw Kamer naar aanleiding daarvan toegezegd om daar voor het kerstreces schriftelijk op te reageren. Dit was voor de indieners van de motie reden om deze aan te houden.

Mede namens mijn ambtgenoot van Infrastructuur en Milieu, informeer ik u met deze brief graag over de wijze waarop ik uitvoering zal geven aan de inhoud van de motie. Ik zet daartoe eerst kort uiteen hoe de afdoening en bestraffing van verkeersovertredingen thans plaatsvindt. Daarna zal ik de huidige opbouw van de boetetarieven toelichten en aangeven hoe ik tegemoet zal komen aan de wens van uw Kamer. Aan het slot van deze brief ga ik in op de verkeershandhaving binnen de bebouwde kom, conform de toezegging die mijn ambtgenoot van Infrastructuur en Milieu tijdens het Algemeen Overleg over verkeersveiligheid op 11 november jl. heeft gedaan.

Strafrecht

Personen die veel te hard rijden of andere ernstige verkeersovertredingen begaan, vallen onder de werking van het strafrecht. Deze personen krijgen een strafblad en kunnen met strenge straffen en maatregelen worden aangepakt. Het kan hierbij gaan om hoge geldboetes, een ontzegging van de rijbevoegdheid en inbeslagname van hun voertuig. In zeer ernstige gevallen is het zelfs mogelijk om een gevangenisstraf op te leggen. In de strafvorderingsrichtlijnen van het Openbaar Ministerie zijn steeds zwaardere straffen opgenomen naarmate een delict vaker wordt

gepleegd. Binnen het strafrecht vallen bijvoorbeeld alle overtredingen met betrekking tot het rijden onder invloed. Ook snelheidsovertredingen van meer dan 40 km/u te hard op autosnelwegen en 30 km/u te hard op overige wegen worden via het strafrecht afgedaan.

Wet Mulder

Lichtere verkeersovertredingen vallen onder het bereik van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv), die beter bekend is als de Wet Mulder. Deze wet maakt een grote pakkans en een snelle afdoening mogelijk, doordat overtredingen in de meeste gevallen op basis van kentekenherkenning worden geconstateerd en de verwerking van de administratieve sancties grotendeels automatisch geschiedt. In de systematiek van de Wet Mulder is er voor gekozen om bij elke gedraging een standaardboete op te leggen. Als gevolg hiervan heeft het herhaaldelijk begaan van dit soort overtredingen geen gevolgen voor de hoogte van het sanctiebedrag.

Overige maatregelen

In de afgelopen jaren is de hierboven beschreven systematiek met diverse sancties en maatregelen uitgebreid. Zo wordt het rijbewijs van een beginnende bestuurder, in afwachting van de uitkomsten van een onderzoek naar de rijvaardigheid, geschorst wanneer deze gedurende de beginnersperiode van vijf jaar¹ ten minste drie keer een specifiek verkeersdelict heeft begaan. Het gaat dan bijvoorbeeld om ernstige overtredingen als bumperkleven, ernstige snelheidsovertredingen en het veroorzaken van gevaar of hinder in het verkeer. Daarnaast treedt in 2011 de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten in werking. Deze bepaalt dat rijbewijshouders hun rijbewijs kwijtraken wanneer zij binnen een periode van vijf jaar na een eerdere onherroepelijke veroordeling wegens een alcoholgerelateerd delict, een zwaar alcoholgerelateerd delict begaan en daarvoor worden veroordeeld.

In aanvulling op het bovenstaande kan het CBR maatregelen opleggen met een educatief karakter. In geval van alcoholdelicten gaat het om de verplichte cursussen Lichte Educatie Maatregel Alcohol (LEMA) voor de beginnende bestuurder en de Educatieve Maatregel Alcohol (EMA). In 2011 vindt bovendien uitbreiding plaats met het Alcoholslotprogramma (ASP). Verder kan het CBR een Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer (EMG) opleggen die bedoeld is voor bestuurders die zich tijdens één rit herhaaldelijk bewust risicovol in het verkeer gedragen, of zich schuldig maken aan een zeer zware snelheidsovertreding binnen de bebouwde kom. Daarmee richt deze maatregel zich op de grove verkeersovertreders waarnaar Uw Kamer verwijst.

Het hele pakket aan maatregelen en sancties ten aanzien van het rijbewijs is momenteel overigens onderwerp van een bredere doorlichting, conform een eerdere toezegging van de minister van Infrastructuur en Milieu. Dit onderzoek is bedoeld om mogelijke knelpunten te signaleren die ontstaan bij de uitvoering van al die sancties en maatregelen. Aan de hand van die inventarisatie zullen er verbeteringen worden voorgesteld. De minister van Infrastructuur en Milieu zal hier op korte termijn uitgebreid op terugkomen.

Aanpassing tarievenstelsel

In 2006 is het tarievenstelsel voor alle overtredingen voor het laatst herzien². De aanleiding daarvoor was de motie Oplaat c.s. (Kamerstukken II 2002/03, 28 600 XII, nr. 45), waarin de regering onder meer werd

¹ Zeven jaar in geval het eerste rijbewijs een bromfietsrijbewijs betrof. Artikel 1, onder f, Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid.

² In 2008 zijn alle tarieven met ongeveer 20% verhoogd, waarbij 3,1% stijging als gevolg van de tweejaarlijkse indexering is inbegrepen.

verzocht om een sterk glijdende beboetingschaal in te voeren, waarbij de hoogte van de boete afhankelijk zou worden van de ernst van de snelheidsovertreding. Naar aanleiding daarvan is het zogenoemde tarievenhuis opgesteld, dat een uniform beoordelingskader vormt voor de tarieven van onder meer de verkeersovertredingen. Overtredingen zijn daarin ingedeeld in verschillende rubrieken waarbij het motto geldt: hoe gevaarlijker, hoe duurder. Specifieke weefactoren zorgen er bovendien voor dat overtredingen op gevaarlijke plekken, zoals bij wegwerkzaamheden, of overtredingen die worden begaan met grotere voertuigen, extra zwaar worden bestraft.

Tijdens de behandeling van de begroting van het Ministerie van Veiligheid en Justitie bleek dat een meerderheid van Uw Kamer een voorkeur heeft voor gerichte boeteverhogingen, in plaats van een algehele procentuele verhoging voor alle verkeersboetes. De boetes voor bijvoorbeeld grote snelheidsovertredingen, hufterigheid in het verkeer en recidive zouden daarbij meer moeten stijgen dan andere overtredingen.

Ik heb naar aanleiding van dit signaal het Openbaar Ministerie opdracht gegeven om mij spoedig een voorstel te doen voor aanpassingen aan het eerdergenoemde tarievenstelsel, zodat dit na de geplande tariefsverhoging van 1 januari 2012 meer dan nu uitdrukking geeft aan het maatschappelijk ongewenste karakter van bepaalde gedragingen. De boetes voor deze overtredingen worden daartoe meer verhoogd dan de boetes voor overige overtredingen, waardoor asociaal en gevaarlijk weggedrag in de toekomst nog zwaarder bestraft wordt dan thans het geval is. Het uitgangspunt bij deze wijzigingen is dat de tariefsverhoging van 1 januari 2012 blijft passen binnen het financiële kader zoals dat thans in de begroting is opgenomen.

Verkeershandhaving binnen de bebouwde kom

Tijdens het Algemeen Overleg over verkeersveiligheid dat uw Kamer op 11 november j.l. (kamerstuk 29 398, nr. 245) had met mijn ambtgenoot van Infrastructuur en Milieu, hebben verschillende sprekers aandacht gevraagd voor de wijze en mate van verkeershandhaving binnen de bebouwde kom. Er is onder meer gevraagd om een deel van de aandacht voor verkeershandhaving op autosnelwegen te verleggen naar de bebouwde kom, waarbij onder meer is voorgesteld om vaker te flitsen in woonwijken.

Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid is het wenselijk dat een weg dusdanig ingericht is dat de opgelegde snelheid zoveel mogelijk door de weginrichting wordt gereguleerd. De geldende snelheidslimiet moet dus passen bij de weginrichting en duidelijk zijn voor de weggebruiker. In het geval van 30-kilometerzones en overige wegen binnen de bebouwde kom wordt daarom veel gewerkt met rotondes en verkeersdrempels. De keuze of en waar handhaving als middel wordt ingezet om de maximumsnelheid af te dwingen is aan de driehoek van politie, openbaar ministerie en de lokale overheid. Dat handhaving binnen de bebouwde kom momenteel in ruime mate plaatsvindt wordt bijvoorbeeld ondersteund door het feit dat meer dan de helft van alle snelheidsverbalen wordt uitgeschreven binnen de bebouwde kom. Voor de meer dan 4 miljoen snelheidsverbalen die in de eerste helft van 2010 zijn uitgeschreven, geldt de volgende verdeling:

50,2% binnen de bebouwde kom;
22,1% provinciale wegen;
27,8% autosnelwegen.

In 2009 is het Openbaar Ministerie bovendien gestart met het programma optimalisering verkeershandhaving. De kern van dit programma bestaat uit de vervanging van circa 600 analoge flitspalen door digitale exemplaren. De plaatsing van deze nieuwe generatie flitspalen levert een flinke impuls aan de handhaving binnen de bebouwde kom en op provinciale wegen. Niet alleen omdat er weer gehandhaafd wordt op plekken waar momenteel een defecte flitspaal staat, maar ook doordat het mogelijk wordt om permanent te handhaven. Er wordt immers niet langer gewerkt wordt met filmrolletjes die na enige tijd vol raken. Het plaatsen van de nieuwe palen vindt plaats op basis van verkeersveiligheid (ongevalsanalyses) en overtredingspercentages, om een zo groot mogelijk effect op de verkeersveiligheid te sorteren.

Het komt voor dat een sterk gevoel van verkeersonveiligheid in de buurt niet terug te vinden is in harde ongevalcijfers. Dat maakt het lastig om de keuze voor gerichte handhaving te rechtvaardigen. Ter aanvulling op de regionale verkeersprojecten waarin op basis van ongevallenanalyses extra verkeerscontroles worden uitgevoerd, stelt het Team Verkeer van het Landelijk Parket sinds enkele jaren mensen en middelen beschikbaar om klachten met betrekking tot de verkeersveiligheid in gemeenten te onderzoeken. Samen met wegbeheerders en politie wordt in deze projecten samengewerkt om het gevoel van verkeersonveiligheid in de buurt aan te pakken. Het kan daarbij gaan om aanpassingen van de infrastructuur, handhavingscommunicatie en specifieke verkeerscontroles. Uit onderzoek blijkt, dat de gemiddelde snelheid op deze wegen is gedaald met 25% en dat het gevoel van onveiligheid sterk is afgenomen.

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