

## Ministerie van Veiligheid en Justitie

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20017  
2500 EA DEN HAAG

**Directie Wetgeving en  
Juridische Zaken**  
Sector straf- en sanctierecht

Schedeldoekshaven 100  
2511 EX Den Haag  
Postbus 20301  
2500 EH Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/venj](http://www.rijksoverheid.nl/venj)

**Uw kenmerk**  
151291.02U

Datum 5 november 2012  
Onderwerp Nadere toelichting bij het ontwerpbesluit tot wijziging van de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, alsmede van de bijlagen bij het Besluit OM-afdoening onderscheidenlijk de bijlage uit het Transactiebesluit 1994 en van enige andere besluiten in verband met onder meer de jaarlijkse indexering van de tarieven

**Ons kenmerk**  
319671

*Bij beantwoording de datum en ons kenmerk vermelden. Wilt u slechts één zaak in uw brief behandelen.*

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	staandehouding	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	staandehouding	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	staandehouding	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 verkeersdrukke 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 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