

IBO Verkeershandhaving

Onderwerp

Onder het artikel Boeten en Transacties (BenT) wordt op de begroting van het Ministerie van Veiligheid en Justitie (VenJ) het totaal aan opbrengsten van administratieve sancties, boetevonnissen, transactievoorstellen en strafbeschikkingen verantwoord. Deze opbrengsten zijn het gevolg van het handhavingsbeleid (verantwoordelijkheid van VenJ) en het verkeersveiligheid- en milieubeleid (beiden de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu). De inzet van het administratief- en strafrechtelijk handhavingsinstrumentarium is geconcretiseerd in de beleidsprioriteiten van de Minister van VenJ. Politie en Openbaar Ministerie (OM) stellen hun jaarplannen en investeringsbegrotingen op basis van deze prioriteiten op.

Het overgrote deel van de overtredingen betreft eenvoudige verkeersovertredingen, die vallen onder werking van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Daarnaast zijn ook boetes en transacties mogelijk voor andere overtredingen en voor misdrijven. Dit IBO richt zich op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het handhavingsbeleid in het kader van verkeersveiligheid, waar het strafrechtelijk handhavingsinstrumentarium onderdeel van uitmaakt.

In de afgelopen jaren zijn verschillende beleidsmaatregelen getroffen ter versterking van de handhaving. Zo is het OM in 2009 gestart met het optimaliseringsprogramma Verkeershandhaving, dat zich o.a. richtte op de vervanging van analoge door digitale flitspalen en de uitbreiding en vervanging van trajectcontrolesystemen. Deze maatregelen hadden tot doel bij te dragen aan een betere handhaving en een toename van het aantal geconstateerde overtredingen. Ook is in 2011 het onverzekerd rijden onder de Wahv gebracht en zijn in 2011 en 2012 de boetes met ca. 15% respectievelijk 20% verhoogd.

De doelen rondom verkeersveiligheid (het maximaal aantal ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden) komen tot uiting in het Strategisch Plan verkeersveiligheid 2008 en aanvullend daarop de Beleidsimpuls van 2012. Onzeker is of met name de doelstelling voor het aantal verkeersgewonden haalbaar is. Recent heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een verkenning gepubliceerd, waarin mogelijkheden in beeld worden gebracht waarmee Nederland kan 'opschakelen' naar meer veiligheid in 2020. In het rapport worden verschillende maatregelen benoemd, waaronder de intensivering van handhaving op snelheid en alcohol.

De verkeershandhaving heeft verkeersveiligheid tot doel. De trajectcontroles staan er naast de verkeersveiligheid echter ook voor milieudoeleinden. Hieronder vallen het verminderen van uitstoot van CO₂, fijnstof en geluidsoverlast voor omwonenden. Waar relevant wordt in het IBO ook naar de relatie van de handhavingsmiddelen tot deze milieudoeleinden gekeken.

Grondslag

De ontvangsten uit BenT worden verantwoord op artikel 33 van de begroting van het ministerie van VenJ. Structureel wordt ca. € 1 miljard aan ontvangsten geraamd. De kosten voor de verkeershandhaving worden geraamd aan de uitgavezijde van artikelen 31, 33 en 34 en betreffen structureel ca. € 44 mln. (VHT Politie), € 60 mln. (OM) en € 75 mln. (CJIB).

Tabel: Grondslag IBO

(x € 1.000)	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Uitgaven 31.2 VHT Politie</i>	48.030	46.629	44.677	43.913	43.913
<i>Uitgaven 33.3 Verkeershandhaving OM</i>	33.543	32.333	30.939	30.397	30.397
<i>Uitgaven 33.1 CVOM</i>	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
<i>Uitgaven 34. CJIB</i>	71.549	72.562	74.892	74.892	74.892
<i>Ontvangsten 33.3 Boeten en transacties</i>	797.401	845.780	852.374	851.106	849.827

Opdracht aan de werkgroep

De werkgroep heeft de opdracht om een analyse op te leveren van de effecten van het huidige administratief- en strafrechtelijke verkeershandhavingsbeleid en op basis daarvan te bezien in welke mate het verkeershandhavingsbeleid momenteel doelmatig of doeltreffend is vormgegeven. De werkgroep heeft tevens de opdracht om varianten in kaart te brengen die de doelmatigheid en doeltreffendheid van het administratief- en strafrechtelijke verkeershandhavingsbeleid kunnen verbeteren. Van deze beleidsvarianten worden de maatschappelijke voor- en nadelen weergegeven en de budgettaire effecten geanalyseerd en gekwantificeerd.

De werkgroep beantwoordt daarbij onder andere de volgende vragen:

1. Hoe is het beleid ten aanzien van de verkeershandhaving vormgegeven? Hoe ziet de relatie tussen de verkeershandhaving en de doelen ten aanzien van verkeersveiligheid mede in relatie tot milieu-aspecten eruit?
2. Hoe ziet het totale beleidsinstrumentarium eruit en hoe werken verschillende instrumenten op elkaar in?
3. Is het handhavingsbeleid ten aanzien van verkeersveiligheid en milieu-aspecten effectief en efficiënt vormgegeven? Worden de beleidsdoelen (minder CO₂, minder geluidsoverlast, minder verkeersdoden en -gewonden) behaald? Is de causaliteit tussen beleidseffect en -inzet aantoonbaar of aannemelijk?
4. Zijn de totale (maatschappelijke) kosten en opbrengsten van de Wahv en het strafrecht in het kader van de verkeershandhaving en de beleidsdoelen proportioneel? Zouden de doelen tegen lagere kosten kunnen worden bereikt?
5. Welke aanpassingen in het handhavingsbeleid kunnen de effectiviteit en doelmatigheid vergroten (handhavingsmix)?

Organisatie van het onderzoek

Samenstelling

Leden van de werkgroep zijn vertegenwoordigers van de ministeries van VenJ, I&M, Financiën, AZ en van het Openbaar Ministerie aangevuld met een externe deskundige.

De werkgroep staat onder leiding van een onafhankelijke voorzitter, die wordt ondersteund door een secretariaat vanuit Financiën (1 secretaris) en VenJ (1 secretaris).

Overig

Het secretariaat start de voorbereidende werkzaamheden vanaf mei 2015. De werkgroep start formeel in september en dient haar eindrapport uiterlijk 1 maart 2016 in. De omvang van het rapport is niet groter dan 30 bladzijden plus een samenvatting van maximaal 5 bladzijden.