

Vergaderjaar 2013–2014

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 382

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 31 oktober 2013

De vaste commissie voor Veiligheid en Justitie heeft een aantal vragen ter beantwoording voorgelegd aan de Minister van Veiligheid en Justitie over de brief van 9 september 2013 inzake de Voorhangprocedure van het ontwerp van een besluit tot wijziging van de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften en het besluit OM-afdoening in verband met onder meer de jaarlijkse indexering van de tarieven (Kamerstuk 29 398, nr. 378).

Bij brief van 30 oktober 2013 heeft de Minister van Veiligheid en Justitie deze vragen beantwoord. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jadnanansing

Adjunct-griffier van de commissie,
Smulders

Inhoudsopgave

I.	Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
II.	Reactie van de Minister van Veiligheid en Justitie	3

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister over het ontwerpbesluit inzake indexerings van tarieven. Zij zijn van mening dat dit ontwerp past bij het gevoerde beleid maar hebben nog een enkele vraag. Hoe staat het met de voortgang van de uitvoering van de motie-Van der Staaij inzake een gerichte verhoging van de tarieven voor verkeersboetes (Kamerstuk 32 500-VI, nr. 41)?

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de onderhavige brief. Zij zijn verbaasd dat de Minister de verkeersboetes verhoogt met 2,8 procent en spreekt over een inflatiecorrectie, terwijl de gemiddelde koopkracht van de meeste huishoudens in 2014 zal dalen. Deze leden spreken dan ook over een zoveelste verhoging van de verkeersboetes, in plaats van een inflatiecorrectie. Zij vragen of deze inflatiecorrectie wordt aangegrepen om de staatspot te spekken.

Voornoemde leden vragen de Minister te reageren op de kritiek die is geuit, onder andere door de ANWB, naar aanleiding van het wederom verhogen van de verkeersboetes door de Minister. Deelt hij de mening dat de hoogte van de verkeersboetes in Nederland van de zotten is?

Deze leden zijn van mening dat het meer loont misdadiger te zijn in Nederland dan een automobilist. Is de Minister bekend met de hoogte van de vele transacties die verdachten aangeboden krijgen, zelfs bij high impact crimes, die lager ligt dan een groot aantal boetes dat wordt opgelegd bij verkeersovertradingen, zoals bellen achter het stuur? Vindt de Minister dit acceptabel? Is hij bereid af te zien van de verhoging van de verkeersboetes en ervoor te zorgen dat inbrekers niet weggelaten met een transactie van nog geen 160 euro?

De leden van de SP-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van de brief van de Minister over het ontwerpbesluit waarin een inflatiecorrectie van de tarieven van de verkeersboetes van 2,8 procent wordt vastgelegd. De tarieven zijn de afgelopen jaren fors gestegen. In 2008 was sprake van een stijging van gemiddeld 20 procent. In 2011 namen de tarieven met 15 procent toe. In 2012 vond een algehele verhoging van 15 procent plaats, met daar bovenop een inflatiecorrectie van 4,7 procent, plus enkele gerichte boeteverhogingen. In 2013 ten slotte steeg het tarief door een inflatiecorrectie met 2 procent. Dat is in zes jaar tijd een stijging van de tarieven met ongeveer 73 procent, waar de voorgenomen 2,8 procent nog bovenop moeten komen. Kan de Minister uitleggen waarom een nieuwe verhoging in zijn ogen noodzakelijk is?

Deze leden constateren dat de verhoging aan de inflatiecorrectie wordt gekoppeld. Deze correctie wordt vastgesteld op 2,8 procent over de periode juni 2012 tot juni 2013. Deze inflatie wordt echter deels veroorzaakt door het beleid van het kabinet zelf. Uit de Macro Economische Verkenningen 2014 blijkt dat de inflatie in 2013 2,75 procent bedraagt, waarvan 1,25 procent door overheidsmaatregelen wordt veroorzaakt, zoals de BTW verhoging van 19 procent naar 22 procent. Als het BTW-effect geëlimineerd zou worden, dan zou er een lager inflatiepercentage uitkomen. Deze leden zijn van mening dat als de Minister volhardt in zijn voornemen om een inflatiecorrectie toe te passen, hij niet naar het consumenten prijsindexcijfer (CPI) zelf moet kijken, maar naar het afgeleide consumenten prijsindexcijfer, waaruit BTW en andere belas-

tinginvloeden zijn geëlimineerd. Zij vragen hierop een reactie van de Minister.

De aan het woord zijnde leden vragen waarom de tarieven überhaupt aangepast worden aan de inflatie. Het gaat niet om een product of dienst, dus eigenlijk kan een boete niet aan inflatie onderhevig zijn. De bedragen hebben een vastgestelde waarde, bepaald door de wetgever. Deze leden zijn benieuwd naar de beschouwing van de Minister hierop.

Voorts wijzen deze leden op de mondelinge vragen die zijn gesteld tijdens het vragenuur op 15 januari 2013 over het bericht dat een politiechef de verkeersboetes te hoog vindt. De Minister heeft in antwoord op deze vragen aangegeven dat hij de Eerste Kamer heeft toegezegd dat als hij een nieuwe boeteverhoging zou overwegen, deze pas zou worden inzet na het uitvoeren van een impact assessment naar het effect dat een verhoging heeft op de verkeersveiligheid en op de handhaving door de politiemensen. Dit herhaalt de Minister later nogmaals in de beantwoording. De leden van de SP-fractie constateren dat de Minister deze toezegging niet na is gekomen en zij vragen dan ook dit alsnog te doen voordat hij zijn voornemen tot verhoging van de boetebedragen doorzet.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief inzake het ontwerpbesluit, dat primair strekt tot vastlegging van de indexering van de tarieven in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften met 2,8 procent. Zij hebben enkele vragen.

Voornoemde leden lezen dat de indexering van de tarieven de geldontwaarding corrigeert als gevolg van de ontwikkeling van de CPI en dat het percentage van 2,8 is gebaseerd op de ontwikkeling van de CPI in de periode van 1 juni 2012 tot 1 juni 2013. Deze leden gaan ervan uit dat de Minister kennis heeft genomen van de aan hem gerichte brief van de ANWB van 10 oktober 2013. Daarin wordt aangegeven dat de inflatie in 2013 2,75 procent bedraagt, waarvan 1,25 procent veroorzaakt door overheidsmaatregelen. Voor 2014 wordt een inflatie van 2 procent verwacht, met een overheidsaandeel daarin van 0,25 procent. Ten slotte staat daarin de verwachting dat de mediane koopkracht in 2013 met 0,75 procent zal dalen en dat daarom een verlaging van de tarieven voor verkeersboetes meer in de rede zou liggen dan een verdere verhoging. Zij vragen om een reactie van de Minister op deze brief.

De aan het woord zijnde leden constateren voorts dat wordt aangegeven dat sinds medio 2011 de Belastingdienst/Douane zich ook veelvuldig bezig houdt met de opsporing van delicten in verband met de milieuwetgeving, zoals bedoeld in artikel 4.3 van het Besluit OM-afdoening. Zij merken voorts op dat om dit soort constatering van eenvoudige en veelvoorkomende strafbare feiten snel en adequaat te kunnen laten afhandelen door de Belastingdienst/Douane, het besluit de algemeen directeur van de Belastingdienst/Douane bevoegd maakt om een bestuurlijke strafbeschikking uit te vaardigen in de zin van artikel 4.2 van het Besluit OM-afdoening voor de feiten uit hoofdstuk I van bijlage II van het Besluit OM-afdoening. De leden van de CDA-fractie vragen of pas recent de urgentie daartoe is ontstaan en of (ook cijfermatig) kan worden aangegeven wat de aard en de (toename van de) omvang van de genoemde eenvoudige en veelvoorkomende strafbare milieufeiten is.

II. Reactie van de Minister van Veiligheid en Justitie

De vaste commissie voor Veiligheid en Justitie heeft met het verslag van een schriftelijk overleg van 18 oktober jl. gebruik gemaakt van de met de voorhangprocedure geboden gelegenheid om te reageren op het ontwerp van bovengenoemd besluit. In het verslag stelt de commissie vragen over de noodzaak van de jaarlijkse indexering van de boetetarieven op grond van de ontwikkeling van de consumentenprijsindex (CPI). Bij de beantwoording van de gestelde vragen is de indeling van het verslag zoveel

mogelijk aangehouden. Graag ga ik hieronder, mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, in op de door de commissie gestelde vragen en gemaakte opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat het ontwerpbesluit past bij het gevoerde beleid. Wel zijn zij benieuwd naar de voortgang van uitvoering van de motie «een gerichte verhoging van de tarieven voor verkeersboetes (Van der Staaij, Kamerstuk 32 500-VI, nr. 41).

Ik deel de mening van deze leden dat het ontwerpbesluit past bij het gevoerde beleid. Daarnaast kan ik deze leden melden dat de uitvoering van de motie Van der Staaij c.s. reeds is afgerond. Ter uitvoering van deze motie is bij de invulling van de verhoging van de verkeersboetes per 1 januari 2012 nadrukkelijk gekozen voor gerichte boeteverhogingen voor in het bijzonder asociale en gevaarlijke verkeersovertredingen. Te denken valt aan het geen voorrang verlenen aan een voetganger op het zebrapad of het negeren van stoptekens gegeven door de politie. Verder zijn specifiek de boetebedragen voor snelheidsovertredingen van meer dan 10 km/u en de – ergerniswekkende – snelheidsovertredingen in woonwijken verhoogd. Tot slot is naar aanleiding van deze motie de algemene beleidsmatige boeteverhoging van 1 januari 2012 gematigd tot 15 procent. Aanvankelijk was voor 2012 een algehele verhoging van 20% voorzien. Graag verwijs ik deze leden voor de volledige toelichting over de uitvoering van de motie van der Staaij c.s. naar mijn brief aan uw Kamer van 2 september 2011 (Kamerstuk 29 398, nr. 285) en de nota van toelichting bij het Besluit van 15 december 2011 (Stb. 2011, nr. 630).

De leden van de PVV spreken over de zoveelste verhoging van de verkeersboetes in plaats van een inflatiecorrectie en hebben enkele vragen over de noodzaak van de indexering van de tarieven. Deze leden vragen of de voorgestelde inflatiecorrectie is ingegeven vanuit de wens om de begroting sluitend te maken. Daarnaast constateren zij dat de verhouding tussen de boete en de begane overtreding bij verkeersboetes disproportioneel is. Deze leden vragen dan ook aan de Minister om af te zien van de verhoging van de verkeersboetes.

In eerdere brieven aan de Eerste Kamer heb ik aangegeven dat de beleidsmatige tariefsverhogingen in 2011 en 2012, niet zijnde indexeringen, zijn ingegeven door meerdere factoren (Kamerstuk 29 398, B en Kamerstuk 29 398, E). Het leidende uitgangspunt bij de verschillende beleidsmatige verhogingen is en blijft het bevorderen van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de naleving van de regels. Mijn ambtgenote van Infrastructuur en Milieu en ik blijven vooropstellen dat juist de verhoging van de pakkans in combinatie met de verhoging van de verkeersboetes ten goede komt aan de verkeersveiligheid. Overtreders worden door de zwaardere sanctionering geconfronteerd met hogere boetes, terwijl men deze kosten eenvoudig kan vermijden door de regels na te leven. Het effect op de naleving wordt bevorderd doordat de (gepercipieerde) pakkans bij verkeersovertredingen relatief hoog is.

Naast het verbeteren van de verkeersveiligheid waren deze eerdere beleidsmatige verhogingen ook ingegeven door het feit dat de financiële opbrengsten substantieel achterbleven bij de daarover opgestelde ramingen, terwijl het aantal verkeersovertredingen hoog blijft (Kamerstuk 29 398, B en Stb. 2011, nr. 630). Naast het nastreven van een strikte handhaving met een hoge gepercipieerde pakkans is dit mede een (bijkomende) reden geweest om destijds de sancties beleidsmatig op te hogen.

Graag benadruk ik dat dit financiële aspect geen rol speelt bij de nu aan de orde zijnde indexering van de tarieven aan de hand van de CPI. Het ontwerpbesluit dat thans bij de Staten-Generaal is voorgehangen betreft enkel en alleen een indexering van de tarieven. Met het voorgestelde ontwerpbesluit wordt (evenals het ontwerpbesluit van afgelopen jaar) enkel en alleen bewerkstelligd dat de boetetarieven in reële zin niet worden verlaagd, aangezien de beoogde indexering van de tarieven de geldontwaarding corrigeert als gevolg van de ontwikkeling van de CPI in de periode van 1 juni 2012 tot 1 juni 2013. Deze periodieke aanpassing bewerkstelligt dat de strafmaat ongewijzigd blijft. Met deze systematiek kon de Kamer begin oktober 2011 en 2012 instemmen.

Zoals ik eerder heb geantwoord op vragen naar aanleiding van «het Referentiekader geldboetes, Verslag van een onderzoek naar de hoogte en wijze van berekening van geldboetes in het bestuursrecht en het strafrecht» (Kamerstuk 33 000 VI, nr. 77 en Kamerstuk 33 400 VI, nr. 114) wordt in de huidige systematiek rekening gehouden met de aard van de overtreding.

Bij de vaststelling van de hoogte van verkeersboetes wordt sinds 2005 gewerkt met het zogeheten Tarievenhuis van het Openbaar Ministerie. Met dit Tarievenhuis is een beoordelingskader ingevoerd waarmee de aan gedragingen gekoppelde tarieven op een eenvoudige en uniforme wijze door middel van een aantal criteria worden vastgesteld. Dit beoordelingskader zorgt ervoor dat er vaste verhoudingen bestaan tussen de sancties voor de verschillende strafbare gedragingen. Overtredingen zijn in het kader ingedeeld in verschillende rubrieken waarbij het motto geldt: hoe gevaarlijker, hoe duurder. Specifieke weegfactoren zorgen er bovendien voor dat overtredingen op gevaarlijke plekken of overtredingen die worden begaan met bijvoorbeeld grotere voertuigen, extra zwaar worden bestraft. Daarnaast is er ter uitvoering van de door de Kamer aangenomen motie Van der Staaij c.s. bij de invulling van de verhoging van de verkeersboetes per 1 januari 2012 nadrukkelijk gekozen voor gerichte boeteverhogingen voor in het bijzonder asociale en gevaarlijke verkeers-overtredingen. En zijn specifiek de boetebedragen voor snelheidsovertredingen van meer dan 10 km/u en de snelheidsovertredingen in woonwijken verhoogd. Graag verwijs ik deze leden naar mijn hierboven gegeven antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie.

Met het hanteren van het beoordelingskader Tarievenhuis en de wijze waarop uitvoering is gegeven aan de motie Van der Staaij c.s. komt de verhouding tussen de aard van de overtreding en de hoogte van de boete in het huidige stelsel van de verkeersboetes op een juiste manier tot zijn recht.

Tot slot worden evenals vorig jaar ook de tarieven die gelden voor andere feiten dan onder de Wahv vallende verkeersovertredingen jaarlijks aangepast aan de ontwikkeling van de CPI. Dit betreft de tarieven voor de feiten uit de bijlagen bij het Besluit OM-afdoening. De tarieven voor deze strafrechtelijke feiten en het strafvorderingsbeleid voor veel voorkomende criminaliteit zijn vastgelegd in beleidsregels van het openbaar ministerie. Zij maken dus geen onderdeel uit van het ontwerpbesluit. Op basis van het afgewogen systeem van het tarievenhuis van het openbaar ministerie worden alle genoemde tarieven gelijkelijk verhoogd. Ook de bedragen van de strafrechtelijke feiten zullen dus per 1 januari 2014 worden geïndexeerd met 2,8% aan de hand van de CPI.

Ik herken overigens niet de stelling van deze leden dat inbrekers zouden weggelaten worden met een transactie van € 160. De beleidslijn van het Openbaar Ministerie inzake inbraak in een woning schrijft voor dat de officier van

justitie 3 maanden of meer gevangenisstraf eist. Van deze beleidslijn kan de officier van justitie gemotiveerd afwijken, bijvoorbeeld indien sprake is van een bijzondere verschijningsvorm van het delict of naar aanleiding van de persoon van de dader. Indien de inbraak leidt tot een rechtszaak dan kan vanzelfsprekend ook de rechter tot een andere strafmaat besluiten, rekening houdend met de omstandigheden van het geval.

Gelet op het hier bovengenoemde ben ik dan ook niet voornemens om af te zien van de thans voorgestelde indexering.

De leden van de SP-fractie zijn van oordeel dat boetes niet aan inflatie onderhevig zijn en vragen waarom het noodzakelijk is om de tarieven opnieuw te verhogen. Daarnaast constateren deze leden dat de Minister zijn toezegging jegens de Eerste Kamer niet is nagekomen inzake het uitvoeren van een impactanalyse naar de verkeersveiligheid en het gedrag van de agent alvorens te besluiten tot een verhoging van de tarieven. Tot slot merken de leden op dat, indien de Minister in zijn voornemen om de inflatiecorrectie toe te passen volhardt, dan niet zozeer gekeken dient te worden naar de CPI, maar naar de CPI-afgeleid

De systematiek van indexering van tarieven aan de ontwikkeling van de CPI is niet nieuw. Op verschillende terreinen wordt deze methode standaard gehanteerd om de inflatie te corrigeren. Zie bijvoorbeeld artikel 18.16e, derde lid, van de Wet Milieubeheer (bestuurlijke boetes), artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht (geldboetecategorieën) en artikel 7.45, vijfde lid van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (hoogte verplicht collegegeld). De bedragen van de boetes hebben een door de wetgever vastgestelde waarde. Dezelfde wetgever heeft op meerdere terreinen bepaald dat zowel bestuurlijke- als strafrechtelijke boetes geïndexeerd kunnen worden aan de hand van de CPI. Dergelijke periodieke aanpassingen bewerkstelligen dat de strafmaat in reële zin ongewijzigd blijft.

Het niet jaarlijks indexeren van de tarieven zou de facto betekenen dat de strafmaat in reële zin lager wordt. Met het oog op de verbetering van verkeersveiligheid moet als uitgangspunt gelden dat van de sancties voldoende afschrikwekkende en preventieve werking uitgaat. Verkeersboetes die in reële zin lager worden dragen daar, dat zullen deze leden met mij eens zijn, niet aan bij.

Voor de indexering van de boetes wordt conform de bestaande systematiek, gebruik gemaakt van de reguliere CPI en niet van een afgeleide CPI. De reguliere CPI wordt gebruikt, omdat de boetetarieven niet expliciet zijn toe te delen aan een specifieke productgroep binnen de afgeleide CPI. Bij de reguliere CPI wordt geen rekening gehouden met veranderingen in de belastingtarieven. De reguliere CPI wordt jaarlijks toegepast en er is niet afgeweken van deze systematiek. Dit geniet dus van zowel de positieve effecten als de negatieve effecten die voortvloeien uit veranderingen in de belastingtarieven.

Tijdens het mondeling vragenuur op 15 januari 2013 inzake het bericht dat een politiechef de verkeersboetes te hoog vindt, heb ik inderdaad aangegeven dat ik aan de Eerste Kamer heb toegezegd, dat als ik een nieuwe boeteverhoging zou overwegen, ik die pas zou inzetten nadat ik een impact assessment heb laten uitvoeren naar het effect dat het zal hebben op de verkeersveiligheid en op de handhaving door de politie. Deze toezegging heb ik gedaan naar aanleiding van het mondeling overleg met de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie van de Eerste Kamer over het destijds voorgehangen ontwerpbesluit tot wijziging van o.m. de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratief-

rechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Kamerstuk 33 400 VI, A). Tijdens dat overleg heb ik, evenals nu, aangegeven dat het ontwerpbesluit louter en alleen een indexering betreft, maar dat ik gaarne bereid was om de discussie breder te trekken naar algemene boeteverhogingen van de verkeerstarieven (Kamerstuk 33 400 VI, A, blz. 2–3) oftewel beleidsmatige verhogingen. De gedane toezegging dat op het moment dat ik voornemens ben om tot een verhoging van de boetes te besluiten, eerst het effect van een dergelijke verhoging op de verkeersveiligheid en het gedrag van de agent zal worden onderzocht (Kamerstuk 33 400 VI, A, blz. 4), heeft derhalve betrekking op beleidsmatige verhogingen, indien die door mij zouden worden overwogen. Zoals door mij is aangegeven houdt de nu voorgestelde indexering in de kern in dat de tarieven niet lager worden en de strafmaat op hetzelfde peil blijft. Van een beleidsmatige verhoging is geen sprake.

Aan de hand van onderstaande tabel is inzichtelijk gemaakt voor de periode 1 januari 2010 tot 1 januari 2014 welk gedeelte van de percentuele verhoging een indexering op basis van de CPI betreft en welk deel een zuivere (beleidsmatige) tariefsverhoging is.

Januari 2010	3% (alleen CPI)
Januari 2011	15% (alleen verhoging)
Januari 2012	19,7% (waarvan 4,7% CPI en 15% verhoging)
Januari 2013	2,0% (alleen CPI)

Uit de tabel volgt dat in 2011 en 2012 beleidsmatige verhogingen zijn doorgevoerd. In de nota's van toelichting bij deze indexeringsbesluiten is telkens een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de indexering van de tarieven en de daadwerkelijke beleidsmatige verhoging (Stb. 2011, 630, p. 94 en Stb. 2010, nr. 785, p. 100). Dit onderscheid is dan ook niet nieuw evenals de systematiek van de indexering van tarieven aan de ontwikkeling van de CPI.

Gelet op het voorgaande heeft de door mij gedane toezegging tijdens het mondeling overleg waarnaar in het bovenbedoelde verslag van de commissie wordt verwezen, dan ook slechts betrekking op het doorvoeren van beleidsmatige verhogingen. Evenals vorig jaar wordt met het thans voorgehangen ontwerpbesluit alleen maar een indexering van de tarieven voorgesteld.

De leden van de CDA-fractie hebben kennis genomen van het ontwerpbesluit dat primair strekt tot een indexering van de tarieven. Zij merken op dat het ontwerpbesluit de algemeen directeur van de Belastingdienst/Douane bevoegd maakt om een bestuurlijke strafbeschikking uit te vaardigen voor eenvoudige en veelvoorkomende strafbare feiten op het milieuterrein. Deze leden vragen of daartoe recentelijk urgentie is ontstaan en of, ook cijfermatig kan worden aangegeven wat de aard en de omvang van de voorgenoemde eenvoudige en veelvoorkomende strafbare milieufeiten is.

Sinds 1 mei 2012 zijn daartoe door mij aangewezen lichamen of personen met een publieke taak belast, bevoegd om voor eenvoudige en veelvoorkomende strafbare feiten op het milieuterrein een bestuurlijke stafbeschikking uit te vaardigen (Stb. 2012, nr. 150). De Belastingdienst/Douane heeft destijds, in tegenstelling tot onder meer de inspecteur-generaal van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, niet verzocht om te worden aangewezen. De Belastingdienst/Douane heeft mij bij brief van 14 juni 2013 verzocht om alsnog te worden aangewezen als bevoegd gezag voor het uitvaardigen

van een bestuurlijke strafbeschikking. Als reden daarvoor wordt aangevoerd dat de Belastingdienst/Douane door gebruik te gaan maken van de bestuurlijke strafbeschikking eenvoudige en veelvoorkomende milieufeiten sneller en adequater kan afhandelen dan door het opmaken van een proces-verbaal dat ter verdere afhandeling naar het OM wordt gestuurd. Het verzoek van de Belastingdienst/Douane wordt ondersteund door het OM, omdat het toekennen van de bevoegdheid om een bestuurlijke strafbeschikking op te leggen ook tot minder werklast voor het OM zal leiden.

Met betrekking tot de aard en de omvang kan ik deze leden melden dat er in de periode van 1 mei 2012 tot 1 september 2013 ruim 400 bestuurlijke strafbeschikkingen voor eenvoudige en veelvoorkomende milieufeiten zijn opgelegd, als bedoeld in bijlage II bij het Besluit OM-afdoening (Stb. 2012, nr. 150). Bij deze milieufeiten valt te denken aan het overbrengen van afvalstoffen waarbij het transport van afvalstoffen op andere dan opgegeven transportdatum plaatsvindt of het overbrengen van afvalstoffen in strijd met de vervoersvoorwaarden verbonden aan de kennisgeving, strafbaar gesteld in de Wet milieubeheer.

De feiten uit bijlage II van het Besluit OM-afdoening hebben tot slot als gemeenschappelijke kenmerken dat de betrokken bepalingen niet voor meerderlei uitleg vatbaar zijn, dat de geconstateerde strafbare feiten van geringe ernst of van eenvoudige aard zijn en dat deze strafbare feiten zijn te bewijzen zonder inzet van bijzondere opsporingsbevoegdheden.

De leden van de PVV-fractie en de leden van de CDA-fractie merken op dat de ANWB kritiek heeft geuit in haar brief van 10 oktober jl. aan de Minister inzake de voorgestelde verhoging van de verkeersboetes. Deze leden zijn benieuwd naar de reactie van de Minister op deze brief.

Eerder is bij de vragen van de leden van de SP-fractie al antwoord gegeven op de gehanteerde systematiek voor indexeren. De indexering van de boetetarieven heeft als doel om de strafmaat in reële zin ongewijzigd te laten. Boetes zijn geen producten of diensten die de consument afneemt, maar een straf die wordt opgelegd voor het overtreden van de verkeersregels. Het ligt dan ook niet in de rede om een strafmaat aan te passen aan de koopkrachtontwikkelingen van de consument.

De ANWB stelt dat de boeteverhogingen dienen ter vulling van de staatskas en refereert daarbij naar de verhoging van 15% in 2012. De verhoging in 2012 was een beleidsmatige verhoging. De verwachte hogere boetenontvangsten dit jaar zijn incidenteel van aard, mede veroorzaakt door een hogere instroom vanuit de nieuwe trajectcontrole-systemen. Door gedragsveranderingen zullen de hogere ontvangsten dit jaar niet van structurele aard zijn.

Verder stelt de ANWB dat de indexering wordt doorgevoerd om de begroting sluitend te krijgen. Met Prinsjesdag is door mij een sluitende begroting ingediend voor het jaar 2014. Ten tijde van het opstellen van de Ontwerpbegroting 2014, was dit ontwerpbesluit nog in de voorbereidende fase. De indexering is dus geen instrument om de begroting sluitend te krijgen. Wel zal wanneer de indexering van de boetes geen doorgang vindt dat extra druk zetten op de begroting van Veiligheid en Justitie volgend jaar. De raming van de opbrengsten boeten & transacties blijft met onzekerheden omgeven, waarbij risico's op toekomstige tegenvallers niet zijn uit te sluiten.

Naar ik hoop heb ik met het bovenstaande de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen van een adequate reactie voorzien. Ik zou het dan ook zeer op prijs stellen op korte termijn de reactie van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie op het bovenstaande te mogen vernemen. Dat zou mij, de Minister van Infrastructuur en Milieu in staat stellen op korte termijn het ontwerpbesluit met de bijbehorende nota van toelichting aan te bieden aan de Koning, met het verzoek het ontwerp met spoed aan de Afdeling advisering van de Raad van State ter advisering voor te leggen.