

Advies verkeersboetes

Commissie Feiten en Tarieven

OPENBAAR MINISTERIE

Commissie Feiten en Tarieven

OPENBAAR MINISTERIE

Commissie Feiten en Tarieven

Advies verkeersboetes

Datum 31 maart 2020
Auteur Commissie Feiten en Tarieven
Versie Definitief

Inhoud

1	Inleiding	2
2	Belang van naleving verkeersregels en handhaving	4
3.1	Vershil in afdoening onder de Wahv ten opzichte van het strafrecht	5
3.2	Advies omtrent wijzigingen tarievenhuis	6
3.2.1	Verlaging boete 'kleine' verkeersovertredingen	6
3.2.2	Extra rubriek potentieel gevaarzettende gedragingen	7
3.2.3	Advies wijziging tarievenhuis	7
4	Deel II Wijziging gedragingen	9
4.1	Verhogen van boetes bij (potentieel) gevaarzettende overtredingen	9
4.2	Verlagen van boetes voor lichte overtredingen	14
4.3	Snelheidsoverschrijdingen	15
4.3.1	Advies hoge snelheidsoverschrijdingen	17
4.3.2	Deelconclusie Commissie hoge snelheidsoverschrijdingen	18
4.3.3	Uitkomst lage snelheidsoverschrijdingen	19
4.3.4	Deelconclusie Commissie lage snelheidsoverschrijdingen	20
5	Conclusie	21
	BIJLAGE I Tarievenhuis	23
	BIJLAGE II	29

1 Inleiding

Op 22 juli 2019 heeft de Commissie Feiten en Tarieven (hierna: 'Commissie') het verzoek van de minister van Justitie en Veiligheid ontvangen om advies te geven over de hoogte van de verkeersboetes ter uitvoering van een passage uit het regeerakkoord. In het regeerakkoord staat opgenomen: *'Het boetesysteem wordt gewijzigd, zodat voor overtredingen met veel gevaarzetting of herhaalde overtredingen de boetes worden verhoogd en de boetes voor kleine overtredingen kunnen worden verlaagd'*. Het verzoek om advies is tweeledig en ziet op:

1. het verhogen van verkeersboetes bij gevaarzettende overtredingen;
2. het verlagen van verkeersboetes voor kleine (minder gevaarzettende) overtredingen.

In het verzoek van de minister is opgenomen dat het ten aanzien van de verkeersveiligheid van belang is dat in de monitor verkeersveiligheid 2018 van de Stichting voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna: 'SWOV') wordt ingegaan op gedragingen die aantoonbaar de verkeersveiligheid beïnvloeden, dus de (potentieel) gevaarzettende overtredingen. Een aantal van die gedragingen valt onder de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (hierna: 'Wahv') namelijk¹:

- te hoge snelheid;
- vasthouden telefoon;
- roodlichtnegatie;
- onvoldoende gebruik van verlichting;
- niet of verkeerd gebruiken van beveiligingsmiddelen (helm, gordel, kinderzitjes).

De Commissie heeft als één van haar taken om te adviseren over het strafvorderingsbeleid inzake feitgecodeerde misdrijven, overtredingen en muldergedragingen. Daar valt een groot deel van de verkeersverboden ook onder.

De Commissie geeft vorm en inhoud aan de aanpassing, bijstelling of creatie van nieuwe feitcodes ten aanzien van vele wetten. Feitcodes zijn de codes op het proces-verbaal die aangeven welke overtreding of eventueel misdrijf het betreft. Daarnaast adviseert de Commissie ook over de hoogtes van de boetes. De Commissie vervult haar adviserende rol ten aanzien van het sanctiestelsel voor feitgecodeerde zaken aan de hand van het Tarievenhuis.

Dit tarievenhuis vormt een (intern) beoordelingskader voor alle tarieven van feiten die zijn opgenomen in de bijlage van de Wahv, bijlage I van het Besluit OM-afdoening, maar ook de feitgecodeerde OM-strafbeschikkingsfeiten die opgenomen zijn als bijlage bij de Richtlijn voor strafvordering feitgecodeerde misdrijven en overtredingen (de Tekstenbundel). Het tarievenhuis zorgt ervoor dat er vaste verhoudingen bestaan tussen de sancties voor de verschillende Wahv- en strafbare gedragingen. Op basis van dit (interne) beoordelingskader kan aan de hand van een beperkt aantal criteria de samenhang en het evenwicht van sanctie- en boetebedragen worden getoetst. Ook andere strafvorderingsrichtlijnen die voor misdrijven zijn vastgesteld worden daarin meegewogen. Die weging wordt continu in de advisering van de Commissie meegenomen. In dit advies wordt die weging voor een aantal gedragingen nogmaals tegen het licht gehouden. De

¹ Monitor Verkeersveiligheid 2018, Doorpakken om de verkeersveiligheid effectief te verbeteren, SWOV / R-2018-16, p. 14. Daarnaast worden ook de volgende gedragingen genoemd die aantoonbaar de verkeersveiligheid beïnvloeden: rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen, vermoeidheid, afleiding (bijvoorbeeld door apparatuurgebruik), bumperkleven en emotie en agressie in het verkeer.

huidige opdracht ziet specifiek op verkeersovertredingen, maar zal door deze samenhang ook effect (kunnen) hebben op andere overtredingen en misdrijven die onder het tarievenhuis vallen. Meer informatie over het tarievenhuis is in bijlage I opgenomen.

De Commissie heeft zowel een algemeen onderzoek verricht naar het huidige sanctiestelsel, als een onderzoek vanuit de praktijk. De Commissie heeft zich hierbij laten adviseren door een werkgroep van ervaringsdeskundigen van de politie en het Openbaar Ministerie (hierna: 'OM') op het gebied van het verkeersrecht.²

Dit advies bestaat uit 2 delen. In deel 1 wordt ingegaan op wijzigingen die in het tarievenhuis zelf kunnen worden doorgevoerd. In deel 2 worden wijzigingen voorgesteld voor specifieke gedragingen die onder het huidige tarievenhuis vallen, waardoor gedragingen met (potentieel) veel gevaarstelling (of herhaalde overtredingen) hoger kunnen worden bestraft en de sancties voor minder ernstige overtredingen kunnen worden verlaagd.

De uitvoeringsconsequenties zijn in dit advies buiten beschouwing gelaten.

² De leden van de werkgroep hebben ervaring met verkeerszaken in de handhaving op straat en met het als officier van justitie, advocaat-generaal of zittingsvertegenwoordiger behandelen van deze zaken op zowel Mulder als strafzittingen. De zittingservaring betreft OM-hoorzittingen en zittingen bij de rechter in eerste aanleg en in hoger beroep. Aan de hand van diverse situaties en voorbeelden is onderzocht of de vastgestelde geldboete het gewenste resultaat genereert (preventie), waarbij ook rekening is gehouden met het draagvlak voor de hoogte van een sanctie. Voorbeeldvragen binnen deze werkgroep waren: hoe reageert een verdachte/betrokkene of de rechter op een bepaalde geldboete? Wat vindt een politieambtenaar van een boete die hij/zij oplegt? Wat is de ervaring van een officier van justitie of een zittingsvertegenwoordiger van het OM tijdens een hoorzitting of een zitting bij de rechtbank? Aan de deelnemers van de werkgroep is gevraagd om vanuit de ervaringen in het eigen werkveld een "top-10" van gedragingen in te brengen die door de werkgroep nader onderzocht zijn. Bij de uitvraag is ook de monitor verkeersveiligheid 2018 meegewogen, waarin een aantal gedragingen zijn opgenomen die aantoonbaar de verkeersveiligheid beïnvloeden en dus kunnen worden gerekend tot de gevaarzettende overtredingen.

2 Belang van naleving verkeersregels en handhaving

Alvorens over te gaan tot het inhoudelijke advies over wijzigingen in het boetesysteem hecht de Commissie eraan het belang van de verkeershandhaving te benadrukken.

Bij analyse van verkeersongevallen met een ernstige afloop blijkt dat in veel van die gevallen het niet in acht nemen van gedragsregels heeft geleid tot een aanrijding en dat het daarbij vaak gaat om relatief kleine overtredingen. Ook een relatief kleine snelheidsoverschrijding, het even afgeleid zijn door de telefoon, of het over het hoofd zien van een andere verkeersdeelnemer heeft vaak ernstige gevolgen. Naast de aspecten van het deugdelijk opleiden en goed voorlichten van verkeersdeelnemers, het op de weg brengen van veilige voertuigen en het in stand houden van veilige wegen is handhaving een belangrijke factor in het bevorderen van de verkeersveiligheid. Door middel van handhaving worden verkeersdeelnemers gewezen op het veiligheidsbelang van alle verkeersregels.

De grootste winst voor de verkeersveiligheid is te behalen wanneer zowel de feitelijke pakkans als de subjectieve pakkans worden verhoogd. Dat kan gerealiseerd worden door meer inzet op de verkeershandhaving. Enerzijds is de basis voor een effectieve gedragsbeïnvloeding gelegen in een groot volume aan kentekenconstateringen van onder meer snelheidsgedragingen, roodkruisnegaties en roodlichtnegaties. Vermeldenswaardig in dit kader is dat er innovatieve ontwikkelingen zijn op het gebied van camera-handhaving zoals het constateren van het in de hand houden van een mobiel elektronisch apparaat, zodat ook op die gedragingen een grotere handhavingsdruk kan worden opgebouwd. Anderzijds is handhavend optreden tegen personen die (zeer) gevaarlijk rijgedrag vertonen alleen echt effectief bij het direct staandhouden van de overtreder. Dan kan ook direct tot invordering van het rijbewijs overgegaan worden. Mensen die meteen met de gevolgen van hun gevaarlijke gedrag worden geconfronteerd zijn het meest geneigd om dat gedrag aan te passen, dat geldt voor iedere verkeersovertreding. Uit onderzoek is gebleken dat het aantal staandhoudingen op dit moment een stuk lager ligt dan 10 jaar geleden. In 2007 was het aantal bekeuringen na staandhouding 1,5 miljoen, in 2015 waren dat er nog 0,25 miljoen, dat aantal is in 2018 weer toegenomen tot ruim 0,5 miljoen.³ Alhoewel de trend zich de afgelopen jaren zich weer positief ontwikkelt, is naar de mening van de Commissie extra investering op de verkeershandhaving nog steeds van belang. De Commissie benadrukt daarom dat investeren in uitbreiding van alle vormen van verkeershandhaving, naast de aanpassingen die verder door de Commissie worden geadviseerd, onontbeerlijk is. Daarmee kan ook het vakmanschap in de verkeershandhaving een nieuwe impuls krijgen.

Tot slot is van belang dat een verzwaring van de sanctie op (potentieel) gevaarzettende overtredingen niet alleen in het verhogen van een geldboete moet worden gezocht. De verhouding van de sanctiebedragen voor verkeersovertredingen komen steeds meer in disbalans met de strafvorderingsrichtlijnen die gelden voor andere misdrijven en overtredingen die in het strafrecht worden afgedaan. De Commissie beveelt aan om nader te onderzoeken op welke wijze een bestuurder (nog) meer gestuurd kan worden in het opvolgen van de verkeersregels en daarbij ook te kijken naar andere gedrag beïnvloedende maatregelen.

³ SWOV-R-2019-22, Monitor Verkeersveiligheid 2019, Effectieve maatregelen nodig om het tij te keren, p.15.

3 Deel I wijzigingen tarievenhuis

3.1 Verschil in afdoening onder de Wahv ten opzichte van het strafrecht

Door de minister is gevraagd in het advies te betrekken of bepaalde gedragingen en overtredingen mogelijk binnen een ander juridisch systeem moeten worden ondergebracht. Met andere woorden: van strafrecht naar de Wahv of omgekeerd. Bij de verschillende hierna te bespreken verkeersfeiten wordt daar per feit nader op ingegaan. Voorafgaand daaraan hieronder een korte uiteenzetting van de beide juridische systemen.

In Nederland is de verkeerswetgeving voor wat betreft de wijze van afdoening ingedeeld naar de ernst van de gedraging. Lichte verkeersovertredingen zijn ondergebracht onder de Wahv en de ernstigere, meer gevaarzettende dan wel ergerlijke verkeersovertredingen leveren een strafrechtelijke afdoening op. Hoewel zoals hiervoor beschreven veel normschendingen in het verkeer op zich kunnen leiden tot een ongeval met ernstige afloop, zijn zogenaamde Mulder-zaken ethisch-neutrale gedragingen. Het betreft feiten waarvan het plegen als zodanig geen morele blaam op de overtreder werpt.⁴ Beschikkingen worden opgelegd door de verbalisant tegen de bestuurder (bij staandehouding) dan wel de kentekenhouders (bij kentekenconstatering) en leiden dan rechtstreeks tot het verzenden van een beschikking. De Wahv kent een verstrekkende aansprakelijkheid van die kentekenhouders; de Wahv kent vrijwel geen uitzonderingen op die aansprakelijkheid. Er is een grote betalingsbereidheid (gemiddeld 2,8%⁵ van de betrokkenen gaat in bezwaar tegen de beschikking). De Wahv kent geen registratiemogelijkheid en houdt daarmee geen rekening met eerder gepleegde overtredingen. De Wahv kent een drempelbedrag van 70 euro voor het instellen van een rechtsmiddel.⁶ Afdoening op grond van de Wahv is gezien het voorgaande een wijze van handhaven van de verkeersregels die goed past bij hoge volumes aan overtredingen.

Strafzaken zijn niet ethisch neutraal. Het opleggen van een boete voor een verkeersovertreding door het OM of de rechter leidt (mits de boete 100 euro of hoger bedraagt in geval van overtredingen) tot registratie in de justitiële documentatie. Door die registratie is er de mogelijkheid om bij het nemen van de vervolgingsbeslissing en bij het formuleren van de eis ter zitting rekening te houden met eerdere onherroepelijk opgelegde straffen. Verder kan die registratie meetellen bij de beoordeling van een aanvraag tot Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). De Wegenverkeerswet kent meer uitzonderingen op de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de kentekenhouders dan de Wahv. Als blijkt dat de eigenaar of (kenteken)houder redelijkerwijs geen verwijt gemaakt kan worden van het feit dat hij of zij niet de daadwerkelijke bestuurder kan aanwijzen dan geldt de kentekenaansprakelijkheid niet. Ook kan de eigenaar of (kenteken)houder tot op de zitting bij de rechter (in eerste aanleg) nog een bestuurder opgeven. Die opgave leidt

⁴ Kamerstukken 20 329, 1987-88, nr. 3 MvT p. 21 e.v.

⁵ Dit percentage is exclusief de beroepen van verhuurmaatschappijen, de nieuwe beschikking wordt n.a.v. het beroep op naam van de huurder gezet.

⁶ Dat bedrag is opgenomen in art. 14 lid 1 Wahv en wordt niet jaarlijks geïndexeerd. Door de jaarlijkse indexering van de boetebedragen komen per jaar steeds meer zaken boven die rechtsmiddel-drempel. De Commissie heeft voor dit effect- dat gevolgen heeft voor het aantal ingestelde bezwaren en beroepen- aandacht gevraagd.

dan in de eerste plaats tot de noodzaak van nader onderzoek en vervolgens in een deel van de zaken tot het vrijuit gaan van de kentekenhouder. In dat laatste geval kan dan de opgegeven bestuurder worden vervolgd.⁷

Anders dan bij een afdoening onder de Wahv is bij strafzaken een beoordeling door het OM noodzakelijk voordat een boete wordt opgelegd. Het OM legt in veel van deze zaken een strafbeschikking op. Door de verdachte kan verzet worden ingesteld waardoor de zaak aan de (kanton)rechter moet worden voorgelegd.⁸ Voor het instellen van verzet is geen drempelbedrag in de wet opgenomen. Wanneer de door het OM opgelegde straf (geldboete, taakstraf en/of rij-ontzegging) niet wordt voldaan door de bestrafte moet ook in dat geval de zaak aan de rechter worden voorgelegd. Afdoening in het strafrecht kent meer mogelijkheden om rekening te houden met recidive, heeft meer mogelijkheden voor de burger om de zaak aan de rechter voor te leggen en kent de rij-ontzegging als strafmodaliteit. Door het ontbreken van een rechtsmiddel-drempel, door de verplichte rechterlijke tussenkomst bij verzet en bij niet-geëxecuteerde strafbeschikkingen en door de minder vergaande kenteken-aansprakelijkheid leidt een strafrechtelijke afdoening minder snel tot een correctie op het rijgedrag dan de afdoening door middel van de Wahv.

3.2 Advies omtrent wijzigingen tarievenhuis

In dit onderdeel van het advies zal nader ingegaan worden op de wijzigingen die in het stelsel zelf kunnen worden doorgevoerd.

3.2.1 Verlaging boete 'kleine' verkeersovertredingen

Een verlaging van de boetes voor 'kleine' overtredingen zou gezocht kunnen worden in het verlagen van het boetebedrag voor rubriek 1 van het tarievenhuis (€95,-). Een verlaging van deze rubriek zal ook impact hebben op andere (niet verkeersgerelateerde) overtredingen die feitgecodeerd worden afgedaan. Dat komt omdat het tarievenhuis van toepassing is op de feitgecodeerde gedragingen in het algemeen én omdat de geldboetes in verhouding staan tot elkaar. Dat betekent dat bijvoorbeeld bij het vaststellen van de hoogte van de geldboete voor het overtreden van een parkeerverbod rekening is gehouden met de hoogte van de geldboete voor het plegen van baldadigheid tegen personen of goederen. Een generieke verlaging van deze rubriek zal dus ook gevolgen hebben voor gedragingen die niet op het verkeer betrekking hebben. Daarnaast heeft de verlaging van het boetetarief voor rubriek 1 ook invloed op andere stelsels, welke niet onder de adviserende bevoegdheid van de Commissie valt. Hierbij dient specifiek gedacht te worden aan de bestuurlijke boete in geval van overtreding van een plaatselijke verbodsbepaling.⁹ Daarom is besloten om deze variant niet nader te onderzoeken..

Een alternatief is het toevoegen van een extra rubriek aan het tarievenhuis waaraan een lager boetebedrag gekoppeld is dan de huidige rubriek 1. In deze rubriek kunnen de

⁷ In een deel van de zaken leidt die vervolging niet tot een veroordeling van de opgegeven persoon, bijvoorbeeld omdat die persoon niet te traceren is.

⁸ Het gemiddelde verzetspercentage is 15 %, zie hiertoe Abels D, Benschop A, Blom T, Coster van Voorhout J, Kort DJ, Liebregts N & Vriend K (2018), Evaluatie Wet OM-afdoening, p. 67 en 68.

⁹ De gemeente heeft de keuze om dergelijke verboden in het bestuursrecht of in het strafrecht af te doen. Om rechtsongelijkheid te voorkomen zijn voor bepaalde gedragingen standaardboetes vastgelegd, welke overeenkomen met de boetebedragen die door de Commissie zijn bepaald. Een wijziging van het tarievenhuis zal daarom ook invloed hebben op de boetebedragen die gemeenten met een bestuurlijke boete opleggen. Zie ook bijlage bij het Besluit bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte.

verkeersovertredingen worden ondergebracht die momenteel vallen onder rubriek 1 van het tarievenhuis. Op die manier kan een verlaging worden doorgevoerd van de 'kleine' verkeersovertredingen, zonder te tornen aan de andere gedragingen die niet onder dit advies vallen. Dit zal een positief effect hebben op de maatschappelijke acceptatie van die verkeersboetes. Daarnaast zal deze aanpassing ook zorgen voor een betere verhouding met de vastgestelde sanctiebedragen voor andere (niet feitgecodeerde) strafbare feiten. Met als kanttekening dat de verhouding tussen het boetebedrag voor strafbare feiten die niet verkeer gerelateerd zijn en onder de huidige rubriek blijven, (iets) uit de pas kunnen lopen met het boetebedrag voor de gedragingen die zullen worden verlaagd. Deze aanpassing zal ook zorgen voor een betere aansluiting op wetgeving rondom de Wahv, zoals de appelgrens die voor gedragingen onder de Wahv op €70,- is vastgelegd.¹⁰ De verlaging van het boetebedrag zorgt ervoor dat een betrokkene voor deze gedragingen geen appelmogelijkheid meer heeft, zoals dat door de wetgever ook bedoeld is voor geringe verkeersovertredingen en kan worden volstaan met een beoordeling door één rechterlijke instantie.¹¹ Bovenstaande overwegende is het advies om in het tarievenhuis een nieuwe rubriek (1a) op te nemen voor gedragingen die standaard ordenend en regelend zijn en specifiek zien op verkeer, met een boetebedrag van €70,-.

3.2.2 Extra rubriek potentieel gevaarzettende gedragingen

Naast het introduceren van een nieuwe rubriek voor de standaard muldergedragingen die ordenend van aard zijn (huidige rubriek 1), kan ten behoeve van de meer gevaarzettende gedragingen een extra rubriek ingevoerd worden. Voorgesteld wordt om een aparte categorie te maken voor gedragingen die ingeschaald kunnen worden als potentieel gevaarzettend, maar niet als zeer gevaarzettend aan te merken zijn (de gedragingen die tussen rubriek 3 en rubriek 4 van het tarievenhuis in zitten). Door de uitbreiding in differentiatie zal het voor de Commissie mogelijk zijn om gericht advies te kunnen geven over de passende sanctie bij verkeersovertredingen in het 'hogere' segment. Ook worden op deze wijze meer mogelijkheden gecreëerd om (potentieel) gevaarzettende overtredingen hoger te bestraffen.

3.2.3 Advies wijziging tarievenhuis

De Commissie adviseert om een tweetal nieuwe rubrieken door te voeren in het tarievenhuis. Enerzijds een nieuwe rubriek (1a) voor gedragingen die standaard ordenend en regelend zijn en specifiek zien op verkeer, met een boetebedrag van €70,-. Anderzijds een nieuwe rubriek voor (potentieel) gevaarlijk of schadelijk gedrag, met een boetebedrag van €340,-. Dit zal rubriek 4 worden, de huidige rubrieken 4 en 5 schuiven door naar 5 en 6. Indien de nieuwe rubriek 1a en de nieuwe rubriek 4 worden doorgevoerd zal een nieuwe weging moeten worden gemaakt van de gedragingen die eventueel kunnen worden verschoven naar een andere rubriek. In de tabel hieronder is opgenomen hoe het tarievenhuis er uit komt te zien als het advies zoals opgenomen in paragraaf 3.2.1 en 3.2.2 overgenomen wordt.

¹⁰ zie ook voetnoot 11.

¹¹ Kamerstukken 25 927, 1997-1998 nr 3.

Tabel 1.A 3.1.1 en 3.1.2 wijziging tarievenhuis

OUD			NIEUW		
Rubriek	Omschrijving	tarief	Rubriek	Omschrijving	tarief
1	Standaard ordenend en regelend	95	1a	Standaard ordenend en regelend verkeer	70
			1b	Standaard ordenend en regelend	95
2	Mogelijke of in lichte mate hinder, gevaar, schade of nadeel tot gevolg hebbend	140	2	Mogelijke of in lichte mate hinder, gevaar, schade of nadeel tot gevolg hebbend	140
3	Asociale, ergerlijke, hinderlijke of onveilige gedraging (hieronder is gezagsondermijnd gedrag, zoals het niet voldoen aan een vordering van een toezichthouder of opvolgen aanwijzing opsporingsambtenaar, begrepen);	240	3	Asociale, ergerlijke, hinderlijke of onveilige gedraging (hieronder is gezagsondermijnd gedrag, zoals het niet voldoen aan een vordering van een toezichthouder of opvolgen aanwijzing opsporingsambtenaar, begrepen);	240
			4	Potentieel gevaarlijk of schadelijke gedraging	340
4	Zeer gevaarlijke of schadelijke gedraging	390	5	Zeer gevaarlijke of schadelijke gedraging	390
5	Specifiek maatwerk	-	6	Specifiek maatwerk	-

4 Deel II Wijziging gedragingen

Verkeersovertredingen zijn ingedeeld in het tarievenhuis waarin wordt bepaald welke sanctie passend is voor een bepaalde gedraging (zowel in de Wahv als het strafrecht). Naast dit tarievenhuis kennen de snelheidsoverschrijdingen een eigen systematiek op basis waarvan de sanctie voor een specifieke snelheidsoverschrijding wordt vastgesteld. Bij snelheidszaken worden meerdere omstandigheden meegewogen, zoals de mate van overschrijding, de plaats waar de overtreiding wordt begaan (binnen of buiten de bebouwde kom, op de (auto)weg of autosnelweg) en of er sprake is van wegwerkzaamheden. Vanwege de verschillende systematiek waarin enerzijds de boetebedragen voor verkeersovertredingen in het algemeen en anderzijds de snelheidsoverschrijdingen worden vastgesteld, is ervoor gekozen om de snelheidsfeiten apart te behandelen.

4.1 Verhogen van boetes bij (potentieel) gevaarzettende overtredingen

De vraag van de minister is of er gevaarzettende overtredingen zijn (die met de Wahv worden afgedaan) waarvan wegens het gevaarzettende karakter het boetebedrag verhoogd dient te worden en/of de overtreiding overgeheveld dient te worden naar het strafrecht. In het kader van een eventuele verhoging van het boetebedrag is per gedraging beoordeeld of deze zouden kunnen worden overgeheveld naar een andere rubriek, bijvoorbeeld van rubriek 3 naar rubriek 4 van het tarievenhuis.¹² En is beoordeeld of de gedraging vanuit de Wahv zou kunnen worden overgeheveld naar het strafrecht of vice versa. Bij de beoordeling zijn steeds zowel de relatie met de verkeersveiligheid als de verhouding tot andere strafbare feiten betrokken. Roodlichtnegatie komt niet terug in dit advies, omdat deze gedraging niet als knelpunt naar voren is gekomen.¹³ Het verbod op het rijden zonder licht is wel onderzocht, maar hier is uiteindelijk geen wijziging in voorgesteld en dus is deze gedraging niet meegenomen in dit advies.

Hieronder zal per gedraging nader in worden gegaan wat het advies is van de werkgroep voor een wijziging in het sanctiestelsel.

¹² Onder het huidige tarievenhuis vallen vijf verschillende rubrieken, ingedeeld naar de ernst van de gedraging. De rubrieken zijn als volgt:

1. Standaard ordenend en regelend;
2. Mogelijke of in lichte mate hinder, gevaar, schade of nadeel tot gevolg hebbend;
3. Asociale, ergerlijke, hinderlijke of onveilige gedraging (hieronder is gezagsondermijnd gedrag, zoals het niet voldoen aan een vordering van een toezichthouder of opvolgen aanwijzing opsporingsambtenaar, begrepen);
4. Zeer gevaarlijke of schadelijke gedraging;
5. Specifiek maatwerk (kan niet ondergebracht worden bij rubriek 1-4).

¹³ De indeling onder rubriek 2 als 'mogelijk of in lichte mate van hinder, gevaar, schade of nadeel tot gevolg hebbend' is door de werkgroep leden unaniem als passend ervaren.

Gebruik van mobiele (communicatie)apparatuur, artikel 61a RVV 1990, feitcode R 545 (Mulder).

Smartphonegebruik in het verkeer kan ernstige gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. Door het onderzoeksinstituut SWOV wordt geschat dat het in Nederland bij auto-ongevallen jaarlijks om tenminste enige tientallen verkeersdoden gaat waarbij de bestuurder was afgeleid.¹⁴ In dat kader heeft de Commissie nader onderzocht of de huidige sanctie die voor automobilisten is vastgesteld opnieuw gewogen dient te worden. Deze gedraging is momenteel opgenomen onder rubriek 3 (€240,-) van het tarievenhuis, als asociale, ergerlijke, hinderlijke of onveilige gedraging en ondergebracht onder de Wahv.¹⁵ Bij het onderzoek is meegenomen dat per 1 juli 2019 de wetgeving is aanpast zodat het mogelijk is geworden om ook fietsers, trambestuurders en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig zonder motor te beboeten voor het overtreden van dit verbod.¹⁶

De Commissie onderschrijft de gevaarstelling van de overtreding zoals is geconstateerd door het SWOV. Opvallend is dat handhavers bij het bekeuren vaak onverschilligheid bemerken bij automobilisten die staande worden gehouden wegens het overtreden van dit verbod. In de politiepraktijk komt met regelmaat voor dat bestuurders meermalen kort na elkaar geverbaliseerd worden voor dit feit. Daaruit kan worden afgeleid dat de boete van €240,- niet altijd leidt tot de preventieve prikkel die ermee beoogd wordt. Het verhogen van de boete door het overbrengen van deze gedraging naar de voorgestelde nieuwe rubriek 4 van het tarievenhuis (potentieel gevaarlijke of schadelijke gedraging; boetebedrag € 340,-) doet meer recht aan de aard van de gedraging, gelet op de hiervoor beschreven potentieel ernstige gevolgen van deze vorm van afleiding in het verkeer. Het boetebedrag voor de fietser zal met deze verhoging uitkomen op €150,- en voor de fietser onder de 16 jaar op €75,-.¹⁷

Naast het verhogen van de geldboete voor deze gedraging, heeft de Commissie gekeken naar het eventueel overhevelen van deze gedraging van de Wahv naar het strafrecht. Voordeel van deze wijziging zou zijn dat de overtreder justitiële documentatie opbouwt en dat eventuele herhaalde overtredingen harder kunnen worden aangepakt door middel van een recidiveregeling. De kentekenhandhaving binnen de Wahv heeft zoals in paragraaf 3.1 beschreven voordelen ten opzichte van het strafrecht. Daarnaast zal overbrenging naar het strafrecht naar verwachting een grote organisatorische en financiële impact hebben. Verder dienen ook recente technische ontwikkelingen in aanmerking te worden genomen, waardoor kentekenhandhaving wordt

¹⁴ Zie oa Vlakveld, dr. W.P., maatregelen tegen afleiding bij automobilisten, een literatuurstudie, SWOV R-2018-22. SWOV, (2017), Afleiding in het verkeer, SWOV-factsheet, juni 2017, SWOV Den Haag.

¹⁵ Zie bijlage I voor nadere informatie over het tarievenhuis en de daarbij behorende rubrieken.

¹⁶ Stb. 2019, 237, Besluit van 24 juni 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften in verband met uitbreiding van het verbod van het tijdens deelname aan het verkeer vasthouden van mobiele elektronische apparaten, tot fietsers en trambestuurders (uitbreiding verbod vasthouden mobiele telefoon in het verkeer). Met deze wijziging is het ook mogelijk geworden om deze gedraging op kenteken te beboeten, dat wil zeggen dat een staandehouding niet meer vereist is (maar uiteraard wel het uitgangspunt blijft) en de kentekenhouder aansprakelijk gesteld kan worden voor overtredingen die zijn begaan met of door middel van zijn of haar voertuig.

¹⁷ Het huidig boetebedrag voor de fietser is €95,- en beneden de 16 jaar €45,-. Ook voor deze groep (vaak minderjarige) overtreeders acht de Commissie het gerechtvaardigd om de boete te verhogen. De mate van gevaarstelling voor andere verkeersdeelnemers is immers niet leeftijds-afhankelijk.

verbeterd en geautomatiseerd. Daarom adviseert de Commissie om deze gedraging onder de Wahv te blijven afdoen.

Advies: onderbrengen in de nieuwe rubriek 4 (340,-) - Mulder

Niet zo veel mogelijk rechts rijden (onnodig links rijden) op een auto(snel)weg, artikel 3 lid 1 RVV 1990, feitcode R 301 (Mulder).

Deze overtreding staat in de top tien van ergernissen in het verkeer.¹⁸ De hinder die hieraan ondervonden wordt kan daarnaast ook weer andere overtredingen uitlokken, zoals het rechts inhalen. Bij een overtreding van dit verbod krijgt de betrokkene een mulderbeschikking van €140,- omdat de gedraging onder rubriek 2 (mogelijke of in lichte mate hinder, gevaar, schade of nadeel tot gevolg hebbend) is ingedeeld van het tarievenhuis. Bij de beoordeling van de hoogte van de boete is gekeken naar dezelfde gedraging, maar dan op een andere weg dan de auto(snel)weg. Deze valt onder rubriek 3 van het tarievenhuis met een boetebedrag van €240,-. Deze gedraging is voor wat betreft het gevaarzettende karakter ernstiger dan dezelfde gedraging op de auto(snel)weg. Vanwege dat verschil in ernst is het advies van de Commissie om de gedraging op de auto(snel)weg in de huidige rubriek 2 van het tarievenhuis te laten en als wijziging een weegfactor van 50% toe te voegen, waardoor het boetebedrag wordt verhoogd naar €210,-.

Advies: rubriek 2 handhaven met een verhoging van 50% (€210,-) - Mulder

Roodkruisnegatie, artikel 62 jo. 73 sub b RVV 1990, feitcode R 610 (Strafrecht).

Het rijden over een rijstrook waarboven een verlicht rood kruis hangt is niet toegestaan. Het overtreden van dit verbod kan onder meer zorgen voor gevaarzetting voor de weginspecteurs, voor hulpverleners en voor gestrande weggebruikers. Een rijstrook kan om meerdere redenen worden afgesloten, bijvoorbeeld in geval van een ongeval of in geval van spits. Bij afsluiting vanwege een ongeval komt het steeds vaker voor dat de veiligheid in het geding komt van hulpverleners die bezig zijn met het betreffende ongeval, omdat een rood kruis wordt genegeerd door weggebruikers.¹⁹ Deze overtreding is opgenomen onder rubriek 3 van het tarievenhuis, als asociale, ergerlijke, hinderlijke of onveilige gedraging (€240,-). Daarnaast is dit feit in 2015 onder de modaliteit strafrecht geplaatst, zodat deze gedraging meegenomen kan worden voor de recidiveregeling veelplegers verkeer.²⁰ In deze recidiveregeling dient sprake te zijn van drie eerdere onherroepelijke overtredingen waarna de vierde zaak, mits voldaan is aan de criteria, ter beoordeling aan het OM wordt overgedragen. Deze regeling is tot nu toe nog maar weinig toegepast. Dat komt omdat deze regeling pas bij een vierde overtreding van toepassing is, door (relatief) lange doorlooptijden en de (on)mogelijkheid om een bestuurder vast te stellen in de zaken waarin geen staandehouding heeft plaatsgevonden.

¹⁸ Zie bijvoorbeeld de uitslag van het opiniepanel van EenVandaag, gepubliceerd op 01-03-2019 16:03, via de website <https://eenvandaag.avrotros.nl/panels/opiniepanel/alle-uitslagen/item/appen-in-verkeer-nu-zelfs-grotere-ergernis-dan-bumperkleven/>.

¹⁹ Afgelopen twee jaar is deze gedraging gemiddeld 10.000 keer per jaar geconstateerd.

²⁰ Stb. 2014, 484. Nota van toelichting bij het Besluit van 25 november 2014 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, paragraaf 3.

In de handhavingspraktijk worden overtreders niet vaak staandegehouden omdat dat in de verkeerssituatie niet of niet veilig kan plaatsvinden. De aan de kentekenuhouder opgelegde strafbeschikking leidt in een groot aantal gevallen tot het instellen van verzet, waarbij hetzij bestuurderschap wordt ontkend hetzij de overtreding wordt betwist. Dit leidt –in tijd- tot een uitstel van de correctie op het rijgedrag en in sommige gevallen tot sepot of vrijspraak.

Deze gedraging *kan* ordenend van karakter zijn (als een rijstrook is afgekruid vanwege spits), maar in bepaalde situaties kan de gedraging (een ernstige mate van) gevaar op de weg opleveren (bijv. als een rijbaan is afgekruid wegens een ongeval of werkzaamheden). De situaties waarin een overtreding van deze norm zich voordoet en daarmee de mate van gevaarstelling zijn dus heel divers. In dat kader heeft de Commissie onderzocht of de sanctie van €240,- verhoogd zou moeten worden. Die vraag wordt negatief beantwoord. Een generieke verhoging naar rubriek 4 van het tarievenhuis betekent namelijk dat die gedraging gewogen worden als een 'zeer gevaarlijke of schadelijke gedraging', terwijl dat vaak niet het geval is (zie het geval van het afsluiten van een rijbaan vanwege spits). In die gevallen waarin daadwerkelijk sprake is van een verkeersonveilige situatie, zijn voldoende andere mogelijkheden om de verdachte te bestraffen. Afhankelijk van de feitelijke situatie is het mogelijk te handhaven op basis van:

- feitcode R 628 c (als weggebruiker niet stoppen voor een stopteken gegeven met een aan een voertuig van wegininspecteurs van RWS aangebracht verlicht transparant, OM-strafbeschikking met een geldboete van €390,-),
- R 631 b (als weggebruiker niet opvolgen van aanwijzingen gegeven door middel van verlicht transparant op personen-, bedrijfsauto of motorfiets van RWS, ILT, de douane of bedrijfsauto van transportbegeleider, OM-strafbeschikking met een geldboete van €390,-)
- artikel 5 WVV '94 (zich zodanig gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd, OM-strafbeschikking of dagvaarding, geen vast boetebedrag en de mogelijkheid een rij-ontzegging op te leggen of te eisen).

Tevens adviseert de Commissie om dit feit terug te zetten naar afdoening onder de Wahv. De kentekenaansprakelijkheid onder de Wahv levert (juridisch) geen discussie over de bestuurder op en de betrokkene krijgt daadwerkelijk lik op stuk. De verwachting is dat dit effectiever werkt dan de huidige afdoening onder het strafrecht.

En voor de meer gevaarzettende overtredingen zal, zoals hierboven beschreven is, door de politie geverbaliseerd moeten worden voor de feitcodes R 528 c en R 631 b, artikel 5 WVV en, indien sprake is van het opzettelijk in ernstige mate overtreden van de norm waarbij levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel is te duchten, voor het nieuwe artikel 5a WVV.²¹

Advies: rubriek 3 handhaven (€240,-) – overhevelen naar Mulder

Niet verlenen van voorrang aan een voorrangsvoertuig, artikel 50 RVV 1990, feitcode R 486 (Mulder).

Deze gedraging is ondergebracht in rubriek 3 (€240,-) van het tarievenhuis en wordt onder de Wahv afgedaan met een mulderbeschikking. Twee aspecten zijn van belang voor het bepalen of deze kwalificatie (nog) juist is. Het betreft het potentiële gevaarzettende karakter bij deze

²¹ Kamerstukken 35 086, nr. A. Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en het Wetboek van Strafrecht in verband met strafbaarstelling van zeer gevaarlijk rijgedrag en verhoging van de strafmaxima van enkele ernstige verkeersdelicten met het oog op versterking van de verkeershandhaving (aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten), in werking getreden per 1 januari 2020.

gedraging en het feit dat er sprake is van een voorrangsvoertuig dat gehinderd wordt in de taakuitoefening. Op grond daarvan oordeelt de Commissie dat deze gedraging beoordeeld moet worden als potentieel hinderlijk en gevaarzettend. Daarom adviseert de Commissie om deze gedraging over te hevelen naar de voorgestelde nieuwe rubriek 4 van het tarievenhuis, met een sanctiebedrag van €340,-.

Daarnaast is het belang dat van deze gedragingen een aantekening wordt gemaakt in de justitiële documentatie. Wegens het (potentiele) gevaarzettende karakter is het van belang dat deze zaken kunnen worden meegenomen in de beoordeling van andere verkeersovertredingen en misdrijven (en vice-versa). Op dit moment is dat niet mogelijk. Overhevelen naar het strafrecht maakt die registratie wel mogelijk. Iets minder dan een kwart van deze zaken wordt middels standhouding bekeurd. De inschatting is dat deze gedraging, door de omvang van de instroom en het percentage standhoudingen geen onevenredige druk op het (strafrecht) stelsel zal leggen indien de gedraging wordt overgeheveld naar het strafrecht. Daarom is het advies van de werkgroep om deze gedraging eveneens over te hevelen naar het strafrecht.

Advies: onderbrengen in de nieuwe rubriek 4 (340,-) – overhevelen naar strafrecht

Signalen geven in andere gevallen of op andere wijze dan is toegestaan, artikel 31 RVV 1990, feitcode R 419 (Mulder).

Deze gedraging valt momenteel in rubriek 1 (€95,-) van het tarievenhuis. De ervaring is dat de rechter ter zitting het bedrag niet verlaagt; daarbij gaat de overtreder uit principe in beroep. Over het algemeen betreft het claxonneren, waarbij het niet gaat om één keer claxonneren, maar meerdere keren. De Commissie heeft deze gedraging gewogen in verhouding met het verbod dat ziet op het veroorzaken van onnodig geluid onder artikel 57 RVV 1990, vanwege de overeenkomsten die in deze twee gedragingen gevonden kunnen worden. De sanctiebedragen van deze twee gedragingen lopen erg uiteen. Geadviseerd wordt om deze twee gedragingen meer in verhouding met elkaar te brengen (zie ook feitcode R522 bij paragraaf 3.2 *Verlagen van boetes voor kleine (minder gevaarzettende) overtredingen*). Gezien de aard en mate van hinderlijkheid is het advies om dit bedrag te verhogen naar € 140,-, onder rubriek 2 van het tarievenhuis.

Advies: onderbrengen in rubriek 2 (140,-) – Mulder

Dragen van autogordels, artikel 59 RVV 1990, feitcodes R 533, R 535f t/m R 535mo en R 535o (Mulder).

Het niet dragen van de autogordel kan voor de bestuurder en inzittenden van een auto ernstige gevolgen hebben. Niet alleen het niet-dragen, maar ook het onjuist dragen van de autogordel komt geregeld voor. Als er een ongeval plaatsvindt, dan is de afloop vaak ernstiger dan wanneer wel een gordel gebruikt zou zijn. De impact van het ongeval bij het niet of onjuist dragen van een autogordel op betrokkene én hulpverlener is in voorkomende gevallen dus ook groter. Opsporingsambtenaren komen met regelmaat tegen dat een bestuurder bewust de gordel onjuist gebruikt, of bijvoorbeeld een losse gesp in de sluiting vast maken zodat het lijkt alsof er een gordel gedragen wordt. Daarnaast komt met regelmaat voor dat de overtreder onverschillig is over het feit dat een boete opgelegd wordt. Deze gedraging is ondergebracht in rubriek 2 (€140,-) van het tarievenhuis.

Omdat het potentieel gevaarzettende karakter van deze gedraging voornamelijk ziet op de persoon die ervoor kiest zijn of haar gordel niet te dragen en niet op de verkeersveiligheid van andere verkeersdeelnemers, concludeert de Commissie dat de indeling van deze gedraging onder rubriek 2 correct is. Echter, in die situatie waar het minderjarige bestuurders betreft is de situatie anders. Immers, hier geldt een verantwoordelijkheid die de bestuurder heeft voor een ander. De

Commissie is van oordeel dat dit ernstiger is dan het niet dragen van je eigen gordel. Vaak wordt door de betrokkene naar voren gebracht dat 'het maar een klein stukje' is. De ervaring, op zittingen van de kantonrechter en het Hof leert dat door de rechter niet vaak een matiging plaats vindt. Daarom adviseert de Commissie dat voor het niet voldoen aan de verplichting om als bestuurder zorg te dragen dat minderjarige passagiers een autogordel dragen, deze gedraging weliswaar onder rubriek 2 van het tarievenhuis te houden, maar het bijbehorende bedrag met een weegfactor van 50% te verhogen.

**Advies: voor bestuurder rubriek 2 handhaven (€140,-) – Mulder
voor vervoeren van minderjarigen zonder gordel: rubriek 2 met verhoging 50%**

4.2 Verlagen van boetes voor lichte overtredingen

De tweede vraag van de minister is of er gedragingen zijn waarvan de boetes verlaagd kunnen worden zodat er meer maatschappelijk draagvlak ontstaat, zonder dat dit naar verwachting ten koste gaat van de verkeersveiligheid. Boetes waaraan kan worden gedacht zijn de boetes in de eerste rubriek van het tarievenhuis, boetes in andere categorieën met een ordenend karakter en lage snelheidsovertredingen. De Commissie heeft wederom de relatie met de verkeersveiligheid en de verhouding tot andere strafbare feiten in de beoordeling betrokken.

Het veroorzaken van onnodig geluid met een voertuig, artikel 57 RVV 1990, feitcode R 522 (Mulder).

Het veroorzaken van onnodig geluid is momenteel ondergebracht in rubriek 4 van het tarievenhuis, met een geldboete van €390,-.²² Bij deze gedraging gaat het onder andere om het veroorzaken van een 'knallend geluid' met een voertuig in een woonwijk. Deze gedraging raakt niet zozeer de verkeersveiligheid, maar zorgt wel vaak voor hinder en ergernis bij de bewoners of schrikreacties bij andere weggebruikers. Met een decibelmeter is het echter lastig om dit geluid te meten. De ervaring is dat de geldboete in deze zaken door de rechter regelmatig wordt gematigd. Daarnaast is van belang dat de overtreding van 'het geven van signalen in andere gevallen of op andere wijze dan is toegestaan onder artikel 31 RVV 1990' en feitcode R 419 (zie ook onder paragraaf 4.1) op dit moment onder rubriek 1 is ingedeeld. De Commissie oordeelt dat de hoogte van de sanctie gezien de mate van hinder omlaag kan. Een aanpassing in de sanctie voor deze gedraging zal tevens zorgen voor een betere verhouding met feitcode R 419. Op basis van deze overwegingen adviseert de Commissie om deze gedraging onder te brengen in rubriek 3 van het tarievenhuis, met het boetebedrag van €240,-.

Advies: verlagen naar rubriek 3 (€240,-) - Mulder

In- en uitstappende passagiers voorbij rijden zonder hen de gelegenheid te geven in- of uit te stappen, artikel 52 RVV 1990, feitcode R 492 (Mulder).

Deze gedraging is opgenomen onder rubriek 4 van het tarievenhuis. De Commissie heeft onderzocht of het boetebedrag van €390,- voor deze gedraging passend is. De Commissie stelt vast dat het om een overtreding gaat die weinig voorkomt en dat het op zich weliswaar tot een

²² Het boetebedrag voor deze gedraging is per 1 januari 2012 verhoogd ter uitvoering van de motie van der Staaij c.s., zie hiertoe staatsblad 2011, 630, p. 94-97.

onveilige situatie kan leiden, maar dat er niet gesproken kan worden van een zeer gevaarlijke of schadelijke gedraging als bedoeld in rubriek 4 van het tarievenhuis. Het advies is dan ook om het boetebedrag aan te passen naar €240,- door de gedraging onder te brengen in rubriek 3 van het tarievenhuis.

Advies: verlagen naar rubriek 3 (€240,-) - Mulder

Parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats, artikel 26 lid 1 RVV 1990, feitcodes R 402b en R 402d (Mulder).

Het parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats is ondergebracht in rubriek 4 (€390,-) van het tarievenhuis.²³ Daarvoor is gekozen omdat het gaat om een gedraging die als zeer hinderlijk en ergerlijk wordt ervaren. Die hinder ziet niet op verkeersdeelnemers in het algemeen, maar wel op personen die recht hebben op het gebruik van een gehandicaptenparkeerplaats. Het gaat hierbij dus niet om een gedraging met een (potentieel) gevaarzettend karakter, maar wel om een zeer hinderlijke gedraging. De Commissie heeft beoordeeld of het huidige boetebedrag voldoende in verhouding staat met de ernst van de gedraging en de verhouding tot soortgelijke gedragingen. In dat kader dienen de 'algemene' parkeerverboden in ogenschouw te worden genomen. Deze overtredingen zijn ondergebracht in rubriek 1 van het tarievenhuis. Dat betekent dat het verschil tussen een algemene parkeerovertreding en het parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats heel groot is.

Daarmee staat deze gedraging niet in verhouding tot andere (parkeer)feiten. Omdat deze gedraging niet de verkeersveiligheid raakt en past bij de beschrijving van hinder als bedoeld in rubriek 3 van het tarievenhuis is een verlaging van het tarief op zijn plaats. Geadviseerd wordt om deze gedraging onder te brengen in rubriek 3 met een verhoging van 25% vanwege het (zeer) hinderlijke karakter, waarmee het boetebedrag uitkomt op €300,-.

Advies: verlagen naar rubriek 3 met een verhoging van 25% (€300,-) - Mulder

4.3 Snelheidsoverschrijdingen

Uit onderzoek is naar voren gekomen dat de overschrijding van de snelheidslimiet een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid. Een te hoge snelheid leidt niet alleen tot een grotere kans op een ongeval, maar heeft ook invloed op de ernst van dat ongeval.²⁴ Dit geldt zowel voor lage als hoge snelheidsoverschrijdingen. Naast de gevaarzetting is het ook belangrijk of er maatschappelijk draagvlak is voor boetes, of de sanctie voldoende effect heeft en of de sanctie een preventieve werking uitdraagt. De Commissie heeft met name gekeken naar de logische opbouw van de tarieven voor snelheidsovertredingen. Daarbij zijn de bovenstaande punten zoveel mogelijk meegenomen.

Momenteel kent het sanctiestelsel voor snelheidsoverschrijdingen een stapsgewijze verhoging van de geldboete naar het aantal kilometer per uur dat de snelheid wordt overschreden. Hierbij wordt

²³ Het boetebedrag voor deze gedraging is per 1 januari 2012 verhoogd ter uitvoering van de motie van der Staaij c.s., zie hiertoe staatsblad 2011, 630, p. 94-97.

²⁴ SWOV, R-2012-12, Dr. J. Mesken, 'Risicoverhogende factoren voor verkeersonveiligheid. Inventarisatie en selectie voor onderzoek', p. 50 en 54.

voor de hoogte van de boete rekening gehouden met de plaats waar de overtreding wordt begaan (binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom) en het soort weg waar de overtreding plaatsvindt (op een (auto)weg of een autosnelweg). Daarnaast wordt meegewogen of op de locatie van de overtreding sprake was van wegwerkzaamheden. Voor de lagere snelheidsovertredingen wordt stapsgewijs de geldboete per km/h overschrijding verhoogd. Deze lagere overschrijdingen worden binnen de Wahv afgedaan, waarbij de overtreding beboet wordt middels een mulderbeschikking.²⁵ Indien de overschrijding boven de 30 km/h uitkomt, wordt de overtreding afgedaan binnen het strafrecht en wordt de geldboete per iedere 5 km/h overschrijding verhoogd. Overtredingen op de autosnelwegen vormen hierop echter een uitzondering, daar ligt de grens voor het afdoen binnen het strafrecht op snelheidsoverschrijdingen van boven de 40 km/h.²⁶ Deze uitsplitsing in afdoening (lage snelheidsoverschrijdingen binnen de Wahv en de hoge binnen het strafrecht) is gerelateerd aan de verhouding tot de mate van gevaarstelling van de snelheidsovertreding.

Van belang bij het advies dat hieronder is opgenomen, is dat ten aanzien van de snelheidszaken twee belangrijke gezichtspunten zijn. Deze leiden elk tot een andere keuze in de wijze van afdoening. Het betreft enerzijds het gezichtspunt van het belang van de verkeersveiligheid. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat zowel hoge als lage snelheidsoverschrijdingen die bij herhaling door dezelfde bestuurder gepleegd worden, de verkeersveiligheid in grote mate aantasten.²⁷ Dit leidt er toe dat deze gedragingen, wil men een verbetering in de verkeersveiligheid tot stand brengen, zwaarder dienen te worden bestraft. En met name dat bij die bestraffing rekening wordt gehouden met recidive. Het overbrengen van meer zaken naar het strafrecht zou daarvoor uitkomst kunnen bieden. Anderzijds is het tweede gezichtspunt van belang dat het overhevelen van gedragingen naar het strafrecht leidt tot een minder efficiënte vorm van kentekenaansprakelijkheid. Dit heeft tot gevolg dat de druk op het strafrechtelijke systeem toeneemt en kan daarom weer nadelige effecten hebben op de verkeersveiligheid, omdat de correctie op het gedrag langer uitblijft.

²⁵ Hier is een enkele uitzondering op, waarbij in het hogere segment de overtreding wordt afgedaan in het strafrecht. Dit komt omdat er voor de mogelijkheid van het opleggen van een mulderbeschikking een grens is opgenomen, dit is de zogenoemde 'muldergrens'. Dit volgt uit artikel 2 lid 3 van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften waarin is opgenomen dat de geldsom per gedraging niet meer kan zijn dan het bedrag van de geldboete van de eerste categorie.

²⁶ Zie voor een nader overzicht van de geldboetes die van toepassing zijn op snelheidsoverschrijdingen de Tekstenbundel voor misdrijven, overtredingen en muldergedragingen onder Afdeling A. Verkeer te land, vanaf pagina 23.

²⁷ Uit onderzoek op basis van CJIB-gegevens blijkt dat er net als bij alcohol ook evidentie bestaat voor het verband tussen ongevalskans en herhaalde snelheidsovertredingen: Goldenbeld, C., Reurings, M., Norden, Y. van & Stipdonk, H. (2013). Crash involvement of motor vehicles in relationship to the number and severity of traffic offenses. An exploratory analysis of Dutch traffic offenses and crash data. In: *Traffic Injury Prevention*, vol. 14, nr. 6, p. 584-591; Mesken, J. (2012). Risicoverhogende factoren voor verkeersonveiligheid; Inventarisatie en selectie voor onderzoek. R-2012-12. SWOV, Leidschendam; Stipdonk, H.L. & Goldenbeld, C. (2014). The possible impact of progressive fines on road safety. Paper presented at the Brake's 5th International Speed Congress, 7 May 2014, London. Ook onderzoekers in landen buiten Nederland vonden dat verkeersdeelnemers die vaker een verkeersboete krijgen een grotere kans hadden om betrokken te raken bij een ernstig verkeersongeval: Factor, R. (2014). The effect of traffic tickets on road traffic crashes. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 64, p. 86-91; Watson, B., Watson, A., Siskind, V., Fleiter, J., et al. (2015). Profiling high-range speeding offenders: Investigating criminal history, personal characteristics, traffic offences, and crash history. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 74, p. 87-96.

4.3.1 Advies hoge snelheidsoverschrijdingen

Onderzocht is of het hogere segment van de snelheidsoverschrijdingen dat onder de Wahv wordt afgedaan, kan worden overgeheveld naar het strafrecht en wat daarvan de verwachte effecten zijn op de verkeersveiligheid.²⁸ Aanleiding voor dit onderzoek zijn twee belangrijke aspecten die uit wetenschappelijk onderzoek zijn gebleken. In de eerste plaats -zoals hiervoor onder 3.3 vermeld- dat de overschrijding van de snelheidslimiet een aanzienlijk gevolg heeft voor de verkeersveiligheid en dat die invloed groter wordt naarmate de snelheid in grotere mate wordt overschreden.²⁹ In de tweede plaats de onderzoeksconclusie dat dit soort overtredingen vaak wordt gepleegd door recidivisten.

Het overbrengen van deze snelheidsoverschrijdingen naar het strafrecht kan op zichzelf al als zwaardere sanctie worden gezien, mede gelet op het opnemen in de justitiële documentatie van de overtredingsgegevens. De mogelijkheid van het meewegen van recidive is een belangrijke factor in het beïnvloeden van het gedrag van overtreders. Naast het opleggen van een geldboete is het namelijk mogelijk om ook een rijontzegging op te leggen. Daarom zijn deze factoren ook meegewogen in dit advies.

Een algemene verhoging van de geldboetebedragen voor de grovere snelheidsovertredingen is een van de scenario's die onderzocht is. Hier is uiteindelijk niet voor gekozen. Daar zijn twee gronden voor: de boetes zijn enerzijds al relatief hoog en anderzijds lijkt enkel een geldboete bij snelheidsovertredingen onvoldoende gedragsbeïnvloedende werking te hebben.

De geldboete wordt in de praktijk door overtreders, rechters en politie over het algemeen al als fors beschouwd. Verder kennen deze sancties ieder jaar al een periodieke verhoging.³⁰ Daarnaast lopen de boetes voor grote snelheidsoverschrijdingen snel op tot hoge bedragen. Het beeld van dit type overtreders is dat deze groep zich niet laat afschrikken door een (hogere) geldboete. Als het gaat om de sanctiemodaliteit is bij dit type grove snelheidsoverschrijdingen een andere sanctie (naast de geldboete) op zijn plaats. Te denken valt daarbij aan de ontzegging van de bevoegdheid om een motorrijtuig te besturen ('OBM') voor een bepaalde periode.

²⁸ In dit advies zal niet worden ingegaan op de impact op de strafrechtketen van deze wijziging. De verwachting is dat die wijziging wel een (financiële) impact zal hebben, omdat voor de afdoening binnen het strafrecht meer capaciteit nodig zal zijn voor de beoordeling van de strafzaken (schuldvaststelling, verzet en mislukte executiezaken, maar ook het horen van kentekenhouders indien de bestuurder niet is staandegehouden) en beoordeling van strafzaken waarbij sprake is van recidive. Daarnaast zal rekening moeten worden gehouden met een uitbreiding van de zittingscapaciteit van de rechtelijke macht, omdat (o.a) door het uitbreiden van het aantal zaken waarvoor recidive kan worden meegewogen, meer zaken aan de rechter zullen worden voorgelegd.

²⁹ SWOV, R-2012-12, Dr. J. Mesken, 'Risicoverhogende factoren voor verkeersonveiligheid. Inventarisatie en selectie voor onderzoek', p. 50 en 54.

³⁰ Dit betreft de jaarlijkse indexering op grond van het consumentenprijsindex (CPI).

Door de Commissie zijn drie opties naar voren gebracht om de overtreders van hoge(re) snelheidsovertredingen harder aan te pakken.

1. De overtredingen op autosnelwegen eerder onder het strafrecht brengen zodat deze ook worden meegewogen bij de recidiverichtlijn voor snelheid. Voor de overschrijding van de snelheidslimiet op de autosnelweg ligt de grens tussen Mulder en strafrecht momenteel bij overschrijdingen van meer dan 40 km/h. Gezien de hiervoor besproken wetenschappelijke conclusies over de relatie tussen de hoogte van snelheidsoverschrijdingen en (de ernst van) ongevallen is een optie om de grens te verlagen, waardoor bij een overschrijding vanaf 30 km/h op de autosnelweg een strafrechtelijke afdoening volgt. Daarmee wordt de grens ook gelijkgetrokken met de snelheidsovertredingen die op autowegen plaats vinden. Dit heeft als bijkomend voordeel dat de uitzondering bij wegwerkzaamheden kan komen te vervallen; en

2. Een tweede, meer verstrekkende optie, om de grens waarbij overtredingen strafrechtelijk worden afgedaan voor alle snelheidsovertredingen te leggen bij een overschrijding vanaf 20 km/h. Dit heeft als voordeel dat alle snelheidsoverschrijdingen vanaf 20 km/h gedocumenteerd worden en de mate van recidive voor de hoogte van de straf kan worden meegenomen.³¹

3. Daarnaast wordt een aanpassing van de recidiveregeling snelheid voorgesteld (optie 3). Bij de toepassing van de (bestaande) recidiveregeling snelheid die is opgenomen in de Richtlijn voor strafvordering feitgecodeerde misdrijven en overtredingen zien we in de praktijk dat een ingevorderd rijbewijs door de rechter of het OM aan first-offenders voor de zitting relatief snel wordt terug gegeven en dat bij de strafoplegging vaak een relatief groot deel van de rij-ontzegging voorwaardelijk wordt opgelegd. Om die teruggavedrempel te verhogen wordt voorgesteld om kleinere stappen in te bouwen voor wat betreft de hoogte van de overschrijding waarbij meer differentiatie wordt doorgevoerd in de hoogte van de OBM. In de huidige recidiveregeling wordt de op te leggen of te vorderen OBM steeds met twee maanden verhoogd naarmate de overschrijding in de tabel een stap hoger wordt. Daarnaast is in de richtlijn gekozen voor een differentiatie in stappen van 20 km/h overschrijding. Het advies van de werkgroep is om de differentiatie in de richtlijn aan te passen naar stappen van 10 km/h overschrijding en de OBM in stappen van 1 maand in plaats van 2 maanden toe te passen.

4.3.2 Deelconclusie Commissie hoge snelheidsoverschrijdingen

Het strafrecht is voorbehouden voor de hogere snelheidsovertredingen, waarbij de verkeersveiligheid in meer of mindere mate in het geding komt. Thans ligt die grens bij 30 km/h of meer resp bij 40km/h of meer (autosnelweg). Wetenschappelijk onderzoek naar een aanpassing van deze grens die het meest effect geeft op de verkeersveiligheid is niet door de Commissie uitgevoerd. Nader wetenschappelijk onderzoek zou wellicht een steviger fundament kunnen leggen voor de onderbouwing of de "strafrechtgrens" aangepast zou moeten worden. Optie 1 en 2 worden door de commissie gezien als realistische opties die nader (wetenschappelijk) verkend kunnen worden.

Optie 1 heeft als bijkomend voordeel dat de inconsistentie die thans bestaat met betrekking tot de overige wegen waar die grens al geldt, wordt weggenomen. Voor een weggebruiker wordt het stelsel daardoor begrijpelijker. Wel dient opgemerkt te worden dat deze zaakstroom zeer omvangrijk is. Elke wijziging zal daardoor een grote impact hebben op het OM en op de zittingscapaciteit.³² Daarnaast dient opgemerkt te worden dat een strafrechtelijke aanpak weliswaar meer strafmogelijkheden biedt bij recidive, maar een strafrechtelijke aanpak levert door

³¹ Ook hier is het risico dat als gevolg van bovengenoemde wijzigingen, verlies aan efficiëntie in de handhaving kunnen optreden omdat de gedragingen niet meer onder de Wahv worden afgedaan. Hier wordt in paragraaf 3.4.2 nader op ingegaan.

³² Voor wat betreft voorstel 1 is de inschatting dat deze wijziging een toename van ongeveer 20.000 extra zaken onder het strafrecht op zal leveren. De schatting voor voorstel 2 is een toename van ongeveer 290.000 zaken op jaarbasis in het strafrecht.

de langere verwerkingstijd en de grotere mogelijkheid om rechtsmiddelen aan te wenden een minder snel werkende gedragsbeïnvloeding op dan afdoening op grond van de Wahv.

Omdat voorstel 3 geen verschuiving tussen afdoening onder de Wahv en het strafrecht inhoudt, is de verwachting dat de impact op de uitvoering minimaal zal zijn. De Commissie adviseert dan ook tot de in optie 3 voorgestelde aanpassingen.

In bijlage II bij dit advies is in tabelvorm de huidige recidiveregeling zoals opgenomen in de Richtlijn voor strafvordering feitgecodeerde misdrijven en overtredingen weergegeven. De wijzigingen die worden voorgesteld zijn in het rood aangegeven. In tabel 1 en tabel 2 is voorstel 2 opgenomen, in tabel 3 en tabel 4 is voorstel 3 opgenomen. In tabel 5 en tabel 6 zijn voorstel 2 en 3 gecombineerd opgenomen. Voorstel 1 is niet opgenomen in de tabellen, omdat deze geen (zichtbare) wijziging van de recidivetabel inhoudt. De aanpassing ziet op de wijziging van de modaliteit van de snelheidsreeksen VL, VM en VN. Door deze wijziging zullen de snelheidsoverschrijdingen onder deze reeksen ook onder de (al bestaande) recidiverichtlijn komen te vallen. Voor deze overschrijdingen op de snelweg heeft voorstel 1 het gevolg dat de overtredingen vanaf 30 km/h onder de recidiveregeling komen te vallen, in plaats van vanaf 40 km/h wat nu het geval is.

4.3.3 Uitkomst lage snelheidsoverschrijdingen

Naast het verhogen van de boetes voor de hogere snelheidsoverschrijdingen heeft de Commissie zich gebogen over een verlaging van de boetes voor de lage snelheidsoverschrijdingen. Hierbij is met name gekeken naar de snelheidsoverschrijdingen tot 10 km/h overschrijding van de snelheidslimiet. De Commissie heeft hierbij zowel de relatie met de verkeersveiligheid als de verhouding met boetes voor andere strafbare feiten meegewogen.

Boetebedragen voor snelheidsoverschrijdingen worden over het algemeen als hoog beschouwd, dat geldt voor zowel de lage als de hoge snelheidsoverschrijdingen. Dat komt omdat de boetebedragen in Nederland gemiddeld hoger liggen dat bijvoorbeeld in Duitsland. Maar ook door de verhouding met geldboetes die voor bepaalde andere overtredingen en (vooral) voor misdrijven zijn vastgesteld. De Commissie acht het van belang dat een verlaging van de boetes voor kleine snelheidsoverschrijdingen geen negatieve impact mag hebben op de verkeersveiligheid. Deze impact is mede afhankelijk van het soort weg waar de snelheidsoverschrijding plaats vindt. De Commissie adviseert om die reden om de boetebedragen van kleine snelheidsoverschrijdingen binnen de bebouwde kom, op provinciale wegen, op de autoweg en bij wegwerkzaamheden niet te verlagen.³³

De Commissie adviseert daarnaast het volgende:

1. Invoeren bekeuringvrije voet op alle autosnelwegen, ook 130-wegen

De standaard bij de snelheidsoverschrijdingen is dat vanaf 4 km/h overschrijding van de snelheidslimiet een boete wordt opgelegd. Tot en met 3 km/h overschrijding wordt geen boete

³³ De tarieven bij de snelheidsoverschrijdingen binnen de bebouwde kom die zijn opgenomen in de bijlage bij de Wahv zijn onder andere naar aanleiding van de motie Van der Staaij c.s., (waarin de regering is verzocht 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) verhoogd vanwege het gevaarzettende karakter, zie hiertoe Stb 2011, 630 in de Nota van toelichting bij het Besluit van 15 december 2011 tot wijziging van de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften alsmede de bijlage bij het Besluit OM-afdoening onderscheidenlijk het Transactiebesluit 1994 in verband met onder meer een verhoging van de tarieven.

opgelegd. Een uitzondering hierop is indien de overtreding plaats vindt op een autosnelweg waar de maximumsnelheid (op dat moment) 130 km/h bedraagt, op die wegen geldt sanctieoplegging vanaf 1 km/h overschrijding. Deze uitzondering komt voort uit de wijziging van de snelheidslimiet van 120 km/h naar 130 km/h per 1 september 2012. Bij de verhoging van de snelheidslimiet is destijds als één van de randvoorwaarden opgegeven dat de ondergrens voor sanctionering voor deze gevallen wordt verlaagd.³⁴ Het voorstel is om deze inconsistentie met andere wegen weg te nemen en de ondergrens voor alle snelheidsoverschrijdingen gelijk te trekken. Dat betekent dat er op snelwegen waar een snelheidslimiet van 130 km/h geldt, er bekeurd gaat worden vanaf een overschrijding van 4 km/h.³⁵ Deze wijziging zal bijdragen aan de maatschappelijke acceptatie van het sanctiestelsel, omdat deze uitzondering vaak niet begrepen wordt door de personen die een boete voor een snelheidsoverschrijding op de autosnelweg van minder dan 4 km/h opgelegd krijgen.

2. Verlaging boetebedrag voor overschrijding tot 10 km/h op de autosnelweg

In het verzoek van de minister om advies wordt aandacht gevraagd voor het verlagen van het boetebedrag voor lage overtredingen zodat er een grotere maatschappelijke acceptatie van het stelsel is. De verlaging van de boetes voor snelheidsoverschrijdingen tot 10 km/h op de autosnelweg zal leiden tot een hogere maatschappelijke acceptatie.^{36 37} Bij dit verzoek is eveneens opgenomen dat de wijziging niet dient te leiden tot een negatief effect op de verkeersveiligheid. Om die reden is ervoor gekozen om de verlaging van het boetetarief van snelheidsoverschrijdingen van boven de 10 km/h niet te adviseren.³⁸

4.3.4 Deelconclusie Commissie lage snelheidsoverschrijdingen

Bovenstaande wijzigingen zullen een grotere maatschappelijke acceptatie van het stelsel van verkeersboetes tot gevolg hebben. De Commissie stelt voor beide adviezen over te nemen: lagere boetebedragen bij overschrijding tot 10 km/h op autosnelwegen en een bekeuringsvrije voet op snelwegen waar 130 km/h mag worden gereden.

³⁴ Kamerstukken 32 646, nr. 13. P.40 en Stb. 2012, 347.

³⁵ Vanaf medio maart 2020 is de snelheidslimiet op alle autosnelwegen, in ieder geval van 07:00 tot 19:00, gewijzigd naar 100 km/h in verband met de stikstofmaatregelen. Hier zal de reguliere ondergrens voor vervolging automatisch weer van toepassing zijn.

³⁶ Deze zaakstroom omvat verwachting ongeveer 120.000 zaken op jaarbasis.

³⁷ De kanttekening die hierbij dient te worden gemaakt is dat uit onderzoek van het SWOV naar voren is gekomen dat ook snelheidsoverschrijdingen van onder de 10 km/h een negatieve impact kunnen hebben op de verkeersveiligheid, met name indien sprake is van een toenemende overtredingsfrequentie (zie Mesken voornoemd). Verlaging van de boetebedragen zou daardoor in theorie een negatief effect op de verkeersveiligheid kunnen hebben (er vanuit gaande dat door de lagere boete, minder preventieve werking van de beboeting uitgaat).

³⁸ SWOV, R-2012-12, Dr. J. Mesken, 'Risicoverhogende factoren voor verkeersonveiligheid. Inventarisatie en selectie voor onderzoek', p. 50 en 54.

5 Conclusie

Het tarievenhuis zorgt voor samenhang in het sanctiestelsel voor feitgecodeerde misdrijven, overtredingen en muldergedragingen. De beschreven samenhang in het strafvorderingskader maakt het des te meer van belang dat ook dit advies als geheel dient te worden gezien. Indien slechts een deel van dit advies wordt overgenomen, zal nog moeten worden beoordeeld of dit in het geheel van het strafvorderingskader passend is. Dit gelet op het belang om de verhouding tussen de hoogte van de boetes zo evenredig mogelijk te houden. Die verhouding betreft een precair evenwicht. Samenvattend is het advies van de Commissie als volgt:

1. Intensivering van de verkeershandhaving te bevorderen en nader te (laten) onderzoeken op welke wijze een bestuurder (nog) meer gestuurd kan worden in het opvolgen van de verkeersregels en daarbij ook te kijken naar andere gedrag beïnvloedende maatregelen.
2. N.a.v. het algemeen onderzoek tarievenhuis de aanpassingen conform onderstaande tabel door te voeren.

OUD			NIEUW		
Rubriek	Omschrijving	tarief	Rubriek	Omschrijving	tarief
			1a	Standaard ordenend en regelend verkeer	70
1	Standaard ordenend en regelend	95	1b	Standaard ordenend en regelend	95
2	Mogelijke of in lichte mate hinder, gevaar, schade of nadeel tot gevolg hebbend	140	2	Mogelijke of in lichte mate hinder, gevaar, schade of nadeel tot gevolg hebbend	140
3	Asociale, ergerlijke, hinderlijke of onveilige gedraging (hieronder is gezagsondermijndend gedrag, zoals het niet voldoen aan een vordering van een toezichthouder of opvolgen aanwijzing opsporingsambtenaar, begrepen);	240	3	Asociale, ergerlijke, hinderlijke of onveilige gedraging (hieronder is gezagsondermijndend gedrag, zoals het niet voldoen aan een vordering van een toezichthouder of opvolgen aanwijzing opsporingsambtenaar, begrepen);	240
			4	Potentieel gevaarlijk of schadelijke gedraging	340
4	Zeer gevaarlijke of schadelijke gedraging	390	5	Zeer gevaarlijke of schadelijke gedraging	390
5	Specifiek maatwerk	-	6	Specifiek maatwerk	-

3. Met betrekking tot specifieke gedragingen stelt de Commissie het volgende voor:
 - a. De geldboete voor het verbod op het gebruik van mobiele (communicatie)apparatuur op grond van artikel 61a RVV 1990 en het verbod op het niet verlenen van voorrang aan een voorrangvoertuig op grond van artikel 50 RVV 1990 te verhogen en deze twee gedragingen onder te brengen in de hierboven benoemde nieuwe rubriek 4 'potentieel gevaarlijk of schadelijke gedraging' onder te brengen met een boetebedrag van €340,-.
 - b. De afdoening onder het strafrecht voor wat betreft roodkruisnegatie op grond van artikel 62 jo. 73 sub b RVV 1990 over te hevelen naar de Wahv met een boetebedrag van €240,-

- c. De geldboete voor het overtreden van gebod om als bestuurder zorg te dragen tijdens het vervoeren van minderjarige passagiers, die passagiers een autogordel dragen op grond van artikel 59 RVV 1990 te verhogen door de geldboete met een weegfactor van 50% te verhogen naar €210,-.
 - d. De geldboete voor het overtreden van het gebod op het niet zo veel mogelijk rechts rijden (onnodig links rijden) op de auto(snel)weg onder artikel 3 lid 1 RVV 1990 te verhogen door een weegfactor van 50% toe te voegen voor deze gedraging, waardoor het boetebedrag wordt verhoogd naar €210,-.
 - e. De geldboete voor het veroorzaken van onnodig geluid met een voertuig onder artikel 57 RVV 1990 te verlagen naar €240,-, door deze gedraging te verplaatsen naar rubriek 3 van het tarievenhuis.
 - f. De geldboete voor het voorbij rijden van in- en uitstappende passagiers zonder hen de gelegenheid te geven in- of uit te stappen onder artikel 52 RVV 1990 te verlagen naar €240,-, door deze gedraging te verplaatsen naar rubriek 3 van het tarievenhuis.
 - g. De geldboete voor het parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats op grond van artikel 26 lid 1 RVV 1990 te verlagen naar €300,-, door deze gedraging te verplaatsen naar rubriek 3 van het tarievenhuis met een verhoging met een weegfactor van 25%.
4. Voor wat betreft de snelheidsovertredingen is het advies van de Commissie als volgt:
- a. De recidiveregeling snelheid aan te passen, zodat meer differentiatie wordt gemaakt in de hoogte van de op te leggen OBM. De hoogte van de OBM wordt steeds met één maand verhoogd, per 10 km/h overschrijding. Daarnaast adviseert de commissie om twee opties tot aanpassing van de "strafrechtsgrens" nader wetenschappelijk te onderzoeken en te toetsen op impact op de strafrechtsketen.
 - i. het overbrengen van snelheidsoverschrijdingen op de autosnelweg vanaf 30 km/h overschrijding (i.p.v. bij 40 km/h overschrijding),
 - ii. het overbrengen van alle snelheidsoverschrijdingen vanaf 20 km/h overschrijding naar het strafrecht.
 - b. Het invoeren van een bekeuringsvrije voet op alle autosnelwegen, ook 130-wegen, en het verlagen van de boetebedragen van lage overschrijdingen op de autosnelweg (tot 10 km/h).

BIJLAGE I Tarievenhuis

Het Tarievenhuis

In het verleden ontbrak een helder overzicht van de wijze waarop de hoogte van tarieven, die behoren bij de door de Commissie Feiten en Tarieven (CFT) beheerde feiten, tot stand zijn gekomen. Tevens was de wijze waarop een aantal afwijkende en hierdoor opvallende tarieven tot stand zijn gekomen slecht reproduceerbaar. Vanwege deze redenen heeft de CFT voor **intern** gebruik, onder de naam "het Tarievenhuis" een beoordelingskader ontwikkeld, waarmee aan de hand van een beperkt aantal criteria de in de "Tekstenbundel voor misdrijven, overtredingen en Muldergedragingen" opgenomen overtredingen kunnen worden getoetst. Het College van procureurs-generaal heeft met dit beoordelingskader ingestemd en het Tarievenhuis is vervolgens sinds 1 januari 2006 geïmplementeerd in de bijlage WAHV, de bijlage bij het Transactiebesluit 1994 en de bijlage OM-feiten.

2.1 Doel Tarievenhuis

Het Tarievenhuis is een beoordelingskader dat tot doel heeft om aan de hand van een beperkt aantal criteria alle huidige en toekomstige feitcodes te toetsen, voor zover daar geen andere strafvorderingsrichtlijnen op van toepassing zijn en daar vervolgens een tarief aan te koppelen.

2.2 Beoordelingskader 'Het Tarievenhuis'

Het beoordelingskader is onderverdeeld in onderstaande 5 stappen. Daarbij wordt zoveel mogelijk gemotiveerd weergegeven op welke wijze de indeling en weegfactoren tot stand zijn gekomen.

Stap 1:

Bij de toekenning van een feitcode wordt beoordeeld wat voor soort overtreding het betreft. Het soort overtreding is bepalend voor de bijlage waarin deze wordt toegevoegd. Hierbij is de volgende keuze gemaakt:

- a. Ethisch neutraal verkeersvoorschrift dat gelet op artikel 2, lid 1, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften kan worden opgenomen in de bijlage van deze wet;
- b. Een zaak, die daarvoor geschikt is en gelet op artikel 3 van het Transactiebesluit/Besluit OM Afdoening, kan worden aangemerkt als een politietransigabel/politiestrafbeschikkings feit;
- c. Niet onder a of b vallende zaken, die worden opgenomen in de bijlage met OM-feiten, bijv. feiten waarbij sprake kan zijn van inbeslagname of die recidivegevoelig zijn.

Stap 2:

Elke groep is in één van de onderstaande **rubrieken** ondergebracht:

1. Standaard ordenend en regelend;
2. Mogelijke of in lichte mate hinder, gevaar, schade of nadeel tot gevolg hebbend;
3. Asociale, ergerlijke, hinderlijke of onveilige gedraging (hieronder is gezagsondermijnd gedrag, zoals het niet voldoen aan een vordering van een toezichthouder of opvolgen aanwijzing opsporingsambtenaar, begrepen);
4. Zeer gevaarlijke of schadelijke gedraging;
NB hiermee zijn ook feiten verwoordt die vallen onder maatschappelijke onrust
- 5.1 Specifiek maatwerk (kan niet ondergebracht worden bij rubriek 1-4);
NB In motivatie wordt de reden aangegeven.
- 5.2 Het tarief is vastgesteld in een andere richtlijn. (bijv. rijden onder invloed, overbelading e.d.);
NB Bij motivatie verwijzen naar richtlijn
- 5.3 Bewust niet rubriceren; zaak altijd voorleggen aan OM / rechter vanwege het soort of de zwaarte van de overtreding.

De rubricering is gebaseerd op jarenlange ervaringen die binnen de Commissie Feiten en Tarieven zijn opgedaan.

Stap 3:

Aan de indeling in groepen en rubrieken wordt een **standaardtarief** toegekend met de hieronder vermelde tarieven:

1. € 95
2. € 140
3. € 240
4. € 390
5. ? (zie 5.1-5.3 stap 1)

Deze standaardtarieven zijn afgeleid van **strafpunten**. Eén strafpunt vertegenwoordigde per 1 januari 2004 een waarde van € 18,48. Het tarief bij 6 strafpunten wordt dan € 100. Het puntentotaal wordt afgerond conform het Kader voor strafvordering en dit levert dan de eerder vermelde tarieven op.

Afronding conform Kader voor strafvordering

- 0 t/m 100 euro afronding op 5 euro
- 101 t/m 500 euro afronding op 10 euro
- 501 t/m 1000 euro afronding op 50 euro
- 1001 t/m 5000 euro afronding op 100 euro
- 5001 euro en hoger afronding op 500 euro

Strafpunten

per 1-1-2011

- 1) 4 strafpunten, tarief = 73,9128 afgerond € 70
- 2) 6 strafpunten, tarief = 110,8692 afgerond € 100
- 3) 10 strafpunten, tarief = 184,782 afgerond € 180
- 4) 16 strafpunten, tarief = 295,6512 afgerond € 280

Stap 4:

Het tarief volgens de rubricering in de afdelingen kan voor de feiten worden verhoogd of verlaagd door indicatie van onderstaande **weegfactoren**:

A. Economisch of milieubelang (verhoging + 100%)

Dit houdt niet automatisch in dat bij een WED/milieu overtreding met 100% wordt verhoogd. Ook een niet WED overtreding kan met 100% verhoogd worden omdat sprake is van economisch of milieubelang.

(Bijv. a. venten is een APV overtreding met economisch belang en daarom +100% b. zich bevinden buiten de paden in een park zonder daartoe bevoegd te zijn. Dit betreft een milieuovertreding maar is een gering feit en daarom geen 100 %).

B. Ontduiking regelgeving algemeen (verhoging + 50%)

(Bijv. kenteken niet op aanhangwagen)

C. Hoofdfact gerubriceerd + rekenfactor per trede (verhoging + 50%)

(Bijv serie feitcodes W 526 ontbreken van reddingsvesten)

D. Bekwaamheidseisen (verhoging + 50%)

(Bijv. ontbreken certificaten)

E. Gering feit of bagatel (verlaging - 50%)

(Bijv. fiets plaatsen in portiek)

Het bovenstaande betreft geen limitatieve opsomming. Er kunnen dus weegfactoren aan worden toegevoegd en de weegfactoren kunnen zo nodig worden aangepast. Ook kan er sprake zijn van verscheidene weegfactoren die van invloed zijn bij de beoordeling.

Bijv. Als een feitcode is ingedeeld onder Stap 2 (3) = € 180 kan daar tevens de weegfactor A op van toepassing zijn. Het boetebedrag wordt dan € 180 + € 180 x 100% = € 360.

Overigens werken de weegfactoren cumulatief. Bijv. zijn zowel de weegfactoren A en B van toepassing dan wordt het boetebedrag als volgt berekend, eerst factor A, vervolgens wordt het met behulp van factor A berekende boetebedrag verhoogd met 50%. Het boetebedrag wordt in deze situatie dus (€ 180 + € 180 x 100%) + 50%= € 180 + 180 + 180 = € 540.

NB De halvering van de tarieven bij de minderjarige t/m 16 jaar is afzonderlijk geregeld.

Stap 5:

Het soort verkeersdeelnemer, bijv. voetganger, voertuig of vaartuig, is ook van invloed op de hoogte van het tarief. Hierbij is uitgegaan van de reeds bestaande **categorie-indelingen**. Deze zijn voor het Tarievenhuis op enkele punten aangepast.

Bij het merendeel van de categorieën is de hoogte van het tarief op 100% van het volgens de methodiek van het Tarievenhuis vastgestelde tarief gesteld. Bij de percentageverdeling van de niet op 100 % gestelde categorieën is voor een groot deel rekening gehouden met de bestaande verhouding binnen de categorie-indelingen.

De categorieën fietsers en daardoor voortbewogen aanhangwagens, gehandicaptenvoertuigen en wagens (overige weggebruikers) zijn op 40 % gesteld en de categorie brom- en snorfietsers op 70%. Dit heeft tot gevolg dat de bestuurder van gehandicaptenvoertuigen met motor bij categorie B onder categorie 4 wordt geplaatst in plaats van de voor deze voertuigen tot nu toe geldende categorie 3. Deze categorieën zijn op 40 % gesteld vanwege de geringe snelheid die met deze voertuigen is te behalen.

Hierdoor ontstaan de volgende categorie-indelingen met de daarbij behorende percentages.

Categorie-indeling A (Besluit en Regeling Voertuigen)

- 2 - 100% Personenauto's;
- 3 - 100% Bedrijfsauto's;
- 4 - 100% Motorfietsen;
- 5 - 100% Driewielige motorrijtuigen;
- 6 - 70% Bromfietsen;
- 7 - 100% Motorrijtuigen met beperkte snelheid;
- 8 - 100% Landbouwtrekkers;
- 9 - 40% Fietsen en gehandicaptenvoertuigen zonder motor;
- 10 - 40% Gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een verbrandingsmotor of een elektromotor en voorzien van een gesloten carrosserie;
- 11 - 40% Gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een elektromotor en niet voorzien van een gesloten carrosserie;
- 12 - 100% Aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg achter personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen;
- 13 - 100% Aanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer dan 750 kg achter personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen;
- 14 - 100% Aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines achter landbouw- of bosbouwtrekkers en achter motorrijtuigen met beperkte snelheid;
- 15 a - 100% Aanhangwagens achter motorfietsen
- 15 b - 70% Aanhangwagens achter bromfietsen;
- 16 - 40% Aanhangwagens achter fietsen op twee wielen;
- 17 - 40% Wagens.

Categorie-indeling B

- 1 - 100% Bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen, en bestuurders van brommobielen voor zover het de bepalingen van het RVV 1990 betreft;
- 2 - 100% Bestuurders van motorvoertuigen op twee wielen;
- 3 - 70% Bromfietsers en snorfietsers;
- 4 - 40% Fietser en bestuurders van gehandicaptenvoertuigen met of zonder motor;
- 5 - 30% Voetgangers;
- 6 - 40% Overige weggebruikers;
- 7 - 100% Schippers; *(blijft noodzakelijk vanwege APV overtredingen)*
- 8 - 100% Een ieder.

Categorie-indeling C (maximumsnelheid) = specifiek

Categorie-indeling E (water)

- 1- 100% (gezagvoerend) schipper
- 2- 100% bestuurder
- 3- 100% bemanningslid
- 4- 100% waterskier
- 5- 100% werkgever
- 6- 100% exploitant
- 7- 100% eigenaar / houder
- 8- 100% een ieder

Categorie-indeling G (rijden onder invloed) = specifiek, tarieven zijn vastgesteld in richtlijn voor strafvordering.

Het beoordelingskader is verwerkt in het onderstaande schema:

Feitcode:					
Soort overtreding		Aanlevering op kenteken toegestaan		ja	nee
a. WAHV		Recidivegevoelig		ja	nee
b. Politietransigabel		Inbeslagname		ja	nee
c. OM-feit					
Rubrieken	Standaardtarieven		Weegfactoren		
1 Standaard ordenend en regelend	1 € 70		A Economisch of milieubelang		+ 100 %
2 Mogelijke of in lichte mate hinder, gevaar, schade of nadeel tot gevolg hebbend	2 € 100		B Ontduiking regelgeving algemeen		+ 50 %
3 Asociale, ergerlijke, hinderlijke of onveilige gedraging	3 € 180		C Rubricering of strafverzwaring, per trede (a,b, c etc)		+ 50 %
4 Zeer gevaarlijke of schadelijke gedraging	4 € 280		D Bekwaamheidseisen		+ 50 %
5.1 Specifiek maatwerk (kan niet ondergebracht worden bij 1-4)	5 specifiek		E Gering feit of bagatel		- 50 %
5.2 Tarief vastgesteld in richtlijn (bijv. rijden onder invloed)					
5.3 Bewust niet rubriceren zaak OM/rechter vanwege het soort of de zwaarte van de overtreding					
Opmerkingen beoordeling:	Rubriek	Tarief	Weegfactor	Definitief tarief	

Voorbeeld:

Feitcode: K055 als bestuurder van een motorrijtuig rijden zonder rijbewijs voor de categorie waartoe dat motorrijtuig behoort					
Soort overtreding		Aanlevering op kenteken toegestaan		ja	nee
a. WAHV		Recidivegevoelig		ja	nee
b. Politietransigabel		Inbeslagname		ja	nee
c. OM-feit					
Rubrieken	Standaardtarieven		Weegfactoren		
1 Standaard ordenend en regelend	1 € 70		A Economisch of milieubelang		+ 100 %
2 Mogelijke of in lichte mate hinder, gevaar, schade of nadeel tot gevolg hebbend	2 € 100		B Ontduiking regelgeving algemeen		+ 50 %
3 Asociale, ergerlijke, hinderlijke of onveilige gedraging	3 € 180		C Rubricering of strafverzwaring, per trede (a,b, c etc)		+ 50 %
4 Zeer gevaarlijke of schadelijke gedraging	4 € 280		D Bekwaamheidseisen		+ 50 %
5.1 Specifiek maatwerk (kan niet ondergebracht worden bij 1-4)	5 specifiek		E Gering feit of bagatel		- 50 %
5.2 Tarief vastgesteld in richtlijn (bijv. rijden onder invloed)					
5.3 Bewust niet rubriceren zaak OM/rechter vanwege het soort of de zwaarte van de overtreding					
Opmerkingen beoordeling:	Rubriek	Tarief	Weegfactor	Definitief tarief	
	3	€180	D	€270	

BIJLAGE II

Voorstel 2. 20 t/m 30 km/h te hard rijden overbrengen van de Wahv naar strafrecht en toevoegen recidiveregeling.

Recidiveregeling snelheidsovertredingen motorvoertuigen						
Categorie-indeling C						
Categorie 1:						
Motorvoertuigen (uitgezonderd categorie 2: vrachtauto's, autobussen, als bedrijfsauto aangemerkte kampeerauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg en motorvoertuigen met aanhangwagen)						
Categorie 2:						
Vrachtauto's, autobussen, als bedrijfsauto aangemerkte kampeerauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg en motorvoertuigen met aanhangwagen						
Categorie 4:						
Land- of bosbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid						
<i>Snelheidsovertredingen met een overschrijding van:</i>						
		20 t/m 29 km/h	30 t/m 49 km/h	50 t/m 69 km/h	70 t/m 99 km/h	100 km/h of meer
Eerste overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	Vast tarief	vast tarief	vast tarief + OBM 2 mnd ov	vast tarief + OBM 4 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 6 mnd ov
Tweede overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	Tarief 1 ^e overtreding + 20 % + OBM 1 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 2 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 4 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 8 mnd ov
Derde overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	Tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 2 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 4 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 8 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 10 mnd ov

Vierde overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	Tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 4 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 8 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 10 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 12 mnd ov
---------------------------	---	---	---	---	--	---

Recidiveregeling snelheidsovertredingen bromfietsen
Categorie-indeling C

Categorie 3:

Bestuurders van bromfietsen, brommobielen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen met motor

Snelheidsovertredingen met een overschrijding van:

		20 t/m 29 km/h	30 t/m 49 km/h	50 t/m 69 km/h	70 t/m 99 km/h	100 km/h of meer
Eerste overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	Vast tarief	vast tarief + OBM 2 mnd ov	vast tarief + OBM 4 mnd ov	vast tarief + OBM 6 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 8 mnd ov
Tweede overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	Tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 2 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 4 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 8 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + €200 per 5 km/h overschrijding + OBM 10 mnd ov
Derde en volgende overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	Tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 4 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 8 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 10 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + €200 per 5 km/h overschrijding + OBM 12 mnd ov

Voorstel 3. Recidiveregeling uitsplitsing naar 10 km/h en OBM in stappen van 1 maand.

Recidiveregeling snelheidsovertredingen motorvoertuigen								
Categorie-indeling C								
Categorie 1:								
Motorvoertuigen (uitgezonderd categorie 2: vrachtauto's, autobussen, als bedrijfsauto aangemerkte kampeerauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg en motorvoertuigen met aanhangwagen)								
Categorie 2:								
Vrachtauto's, autobussen, als bedrijfsauto aangemerkte kampeerauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg en motorvoertuigen met aanhangwagen								
Categorie 4:								
Land- of bosbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid								
<i>Snelheidsovertredingen met een overschrijding van:</i>								
		30 t/m 39 km/h	40 t/m 49 km/h	50 t/m 59 km/h	60 t/m 69 km/h	70 t/m 84 km/h	85 t/m 99 km/h	100 km/h of meer
Eerste overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	vast tarief	vast tarief	50 t/m 54 km/h vast tarief + OBM 1 mnd ov 55 t/m 59 km.h vast tarief + OBM 2 mnd ov	vast tarief + OBM 3 mnd ov	vast tarief + OBM 4 mnd ov	vast tarief + OBM 5 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 6 mnd ov
Tweede overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 2 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 3 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 4 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 5 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 7 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 8 mnd ov
Derde overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 4 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 5 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 7 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 8 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 9 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 10 mnd ov
Vierde overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 7 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 8 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 9 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 10 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 11 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 12 mnd ov

Recidiveregeling snelheidsovertredingen bromfietsen
Categorie-indeling C
Categorie 3:

Bestuurders van bromfietsen, brommobielen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen met motor

Snelheidsovertredingen met een overschrijding van:

		30 t/m 39 km/h	40 t/m 49 km/h	50 t/m 59 km/h	60 t/m 69 km/h	70 t/m 984 km/h	85 t/m 99 km/h	100 km/h of meer
Eerste overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	vast tarief + OBM 2 mnd ov	vast tarief + OBM 3 mnd ov	vast tarief + OBM 4 mnd ov	vast tarief + OBM 5 mnd ov	vast tarief + OBM 6 mnd ov	vast tarief + OBM 7 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 8 mnd ov
Tweede overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 4 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 5 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 7 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 8 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 9 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + €200 per 5 km/h overschrijding + OBM 10 mnd ov
Derde en volgende overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 7 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 8 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 9 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 10 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 11 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + €200 per 5 km/h overschrijding + OBM 12 mnd ov

Voorstel 2 en 3 gecombineerd. 20 t/m 30 km/h te hard rijden overbrengen van de Wahv naar strafrecht en toevoegen recidiveregeling en uitsplitsing naar 10 km/h.

Recidiveregeling snelheidsovertredingen motorvoertuigen									
Categorie-indeling C									
Categorie 1:									
Motorvoertuigen (uitgezonderd categorie 2: vrachtauto's, autobussen, als bedrijfsauto aangemerkte kampeerauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg en motorvoertuigen met aanhangwagen)									
Categorie 2:									
Vrachtauto's, autobussen, als bedrijfsauto aangemerkte kampeerauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg en motorvoertuigen met aanhangwagen									
Categorie 4:									
Land- of bosbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid									
<i>Snelheidsovertredingen met een overschrijding van:</i>									
		20 t/m 29 km/h	30 t/m 39 km/h	40 t/m 49 km/h	50 t/m 59 km/h	60 t/m 69 km/h	70 t/m 84 km/h	85 t/m 99 km/h	100 km/h of meer km/h
Eerste overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	vast tarief	vast tarief	vast tarief	50 t/m 54 km/h vast tarief + OBM 1 mnd ov 55 t/m 59 km/h vast tarief + OBM 2 mnd ov	vast tarief + OBM 3 mnd ov	vast tarief + OBM 4 mnd ov	vast tarief + OBM 5 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 6 mnd ov
Tweede overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	tarief 1 ^e overtreding + 20 % + OBM 1 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 2 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 3 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 4 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 5 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 7 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 8 mnd ov
Derde overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 3 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 4 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 5 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 7 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 8 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 9 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 10 mnd ov
Vierde overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 5 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 7 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 8 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 9 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 10 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 11 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 12 mnd ov

Recidiveregeling snelheidsovertredingen bromfietsen									
Categorie-indeling C									
Categorie 3:									
Bestuurders van bromfietsen, brommobielen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen met motor									
<i>Snelheidsovertredingen met een overschrijding van:</i>									
		20 t/m 29 km/h	30 t/m 39 km/h	40 t/m 49 km/h	50 t/m 59 km/h	60 t/m 69 km/h	70 t/m 84 km/h	85 t/m 99 km/h	100 km/h of meer
Eerste overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	Vast tarief	vast tarief + OBM 2 mnd ov	vast tarief + OBM 3 mnd ov	vast tarief + OBM 4 mnd ov	vast tarief + OBM 5 mnd ov	vast tarief + OBM 6 mnd ov	vast tarief + OBM 7 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + € 200,- per 5 km/h overschrijding + OBM 8 mnd ov
Tweede overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	Tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 2 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 4 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 5 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 7 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 8 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 9 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + €200 per 5 km/h overschrijding + OBM 10 mnd ov
Derde en volgende overtreding	OM- strafbeschikking of eis ter zitting	Tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 4 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 6 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 7 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 8 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 9 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 10 mnd ov	tarief 1 ^e overtreding + 20% + OBM 11 mnd ov	tarief 95 tot 100 km/h + €200 per 5 km/h overschrijding + OBM 12 mnd ov

