

Opgave 4 Ernstige verkeersdelicten

Bij deze opgave horen tabel 1 en tekst 6.

Inleiding

Het onderwerp 'straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten' is al jaren onderwerp van discussie in de samenleving. Veel slachtoffers van ernstige verkeersdelicten zijn ontevreden over de straf die uiteindelijk aan de veroorzaker wordt opgelegd, zo blijkt uit onderzoek van het International Victimology Institute Tilburg (INTERVICT) uit 2016 (tabel 1). In mei 2015 vond er in de Tweede Kamer een debat plaats over dit onderwerp. Toenmalig minister Blok (Veiligheid en Justitie) liet destijds aan de Kamervoorzitter weten tot onderzoek over te gaan. De resultaten van dit onderzoek hebben ertoe geleid dat de minister in de zomer van 2017 een wijziging van de Wegenverkeerswet aankondigde. Veilig Verkeer Nederland is van mening dat in dit wetsvoorstel ook een hardere aanpak van smartphonegebruik moet worden meegenomen (tekst 6).

Bekijk tabel 1.

Er kunnen verschillende doelen van straf onderscheiden worden, waaronder resocialisatie. Uit tabel 1 blijkt dat een groot deel van de slachtoffers van mening is dat het vonnis in 'hun' zaak niet tegemoetkomt aan een aantal van deze strafdoelen.

- 3p 17 Noem drie andere doelen van straf die volgens de kritiek van de slachtoffers, zoals weergegeven in tabel 1, niet of slechts ten dele worden bereikt. Verwijs bij ieder doel naar een (ander) gegeven uit de tabel.

Lees de regels 1 tot en met 28 van tekst 6.

Er zijn verschillende onderzoeksmethoden/kwantitatieve gegevensbronnen die gebruikt worden om in kaart te brengen hoe vaak een bepaald delict voorkomt.

- 3p 18 – Welke onderzoeksmethode/kwantitatieve gegevensbron is het meest geschikt om in kaart te brengen hoe vaak het delict 'vasthouden van een mobiele telefoon tijdens het rijden' voorkomt?
– Geef vervolgens twee onderzoeksmethoden/kwantitatieve gegevensbronnen die hier minder geschikt voor zijn en geef per gegevensbron aan waarom deze minder geschikt is.

Maak gebruik van de regels 1 tot en met 28 van tekst 6.

Criminaliteit is een relatief begrip.

- 2p 19 Leg uit met behulp van een citaat uit de regels 1 tot en met 28 van tekst 6 dat criminaliteit relatief is.

Lees de regels 29 tot en met 34 van tekst 6.

Afspraken over verkeershandhaving worden op lokaal niveau gemaakt in het zogenaamde 'driehoeksoverleg'.

- 1p 20 Tussen welke drie functionarissen vindt dit driehoeksoverleg plaats?

Lees de regels 35 tot en met 50 van tekst 6.

Er bestaan verschillende sociologische theorieën ter verklaring van criminaliteit en crimineel gedrag.

- 4p 21 Leg uit welke twee theorieën te herkennen zijn in de aanpak die VVN voorstelt in de regels 45 tot en met 48 van tekst 6.

Zie tekst 6.

Het proces van politieke besluitvorming over de aanpassing van de Wegenverkeerswet kan geanalyseerd worden met behulp van het systeemmodel. De omzettingsfase van het systeemmodel kent drie subfasen.

- 2p 22
- In welke subfase van het systeemmodel bevindt de besluitvorming over de aanpassing van de Wegenverkeerswet zich op het moment dat tekst 6 geschreven werd?
 - Welke twee actoren, die niet genoemd worden in tekst 6, spelen in deze subfase **altijd** een rol?

Opgave 4 Ernstige verkeersdelicten

tabel 1

Meningen verkeersslachtoffers over opgelegde straf

De veroorzaker kreeg de straf die hij verdiende (n=52)	
helemaal mee oneens	16 (30,8%)
een beetje mee oneens	11 (21,2%)
niet mee eens/niet mee oneens	6 (11,5%)
een beetje mee eens	10 (19,2%)
helemaal mee eens	9 (17,3%)
De straf past bij het leed dat mij is aangedaan (n=50)	
helemaal mee oneens	23 (46,0%)
een beetje mee oneens	10 (20%)
niet mee eens/niet mee oneens	6 (12,0%)
een beetje mee eens	6 (12,0%)
helemaal mee eens	5 (10,0%)
De straf heeft bijgedragen aan mijn emotionele herstel (n=50)	
helemaal mee oneens	19 (38,0%)
een beetje mee oneens	9 (18,0%)
niet mee eens/niet mee oneens	8 (16,0%)
een beetje mee eens	9 (18,0%)
helemaal mee eens	5 (10,0%)
De straf voorkomt dat de veroorzaker zich in de toekomst weer schuldig maakt aan gevaarlijk rijgedrag (n=51)	
helemaal mee oneens	18 (35,3%)
een beetje mee oneens	11 (21,6%)
niet mee eens/niet mee oneens	13 (25,5%)
een beetje mee eens	5 (9,8%)
helemaal mee eens	4 (7,8%)

naar: INTERVICT, 2016

tekst 6

Veilig Verkeer Nederland: gebruik smartphone in auto even ernstig als rijden onder invloed

- Autorijden met een smartphone in de hand zou net zo hard moeten worden bestraft als absurd hoge snelheidsovertredingen en rijden onder invloed. In combinatie met strenge handhaving moet de automobilist weer het gevoel krijgen dat de politie werk maakt van roekeloos rijgedrag.**
- 5
- 10 Dit schrijft Veilig Verkeer Nederland (VVN) in een kritische brief aan minister Blok van Veiligheid en Justitie. Momenteel werkt hij aan een herziening van de Wegenverkeers-
- 15 wet. VVN vindt dat in de wet het harder aanpakken van smartphone-gebruik in de auto moet worden opgenomen, om “een ommekeer te bewerkstelligen in de jaarlijkse
- 20 stijging van het aantal verkeersslachtoffers”.
- Op dit moment is het tijdens het rijden niet toegestaan om een telefoon vast te houden. Appen of
- 25 mailen vanuit een houder is nog niet
- verboden, maar gaat dit wel worden als het aan verkeersminister Schultz ligt.
- 30 Een woordvoerder van de Nationale Politie kan niet zeggen hoe actief zij het handmatig bedienen van een telefoon nu beboet. “Verkeershandhaving wordt lokaal bepaald; wij hebben daar geen overzicht van.”
- 35 Een telefoon vasthouden tijdens het rijden kost de bestuurder nu 230 euro, terwijl een boete voor rijden onder invloed kan oplopen tot 650 euro. Dit grote verschil is niet het
- 40 enige probleem voor VVN. Met het ontbreken van “deugdelijke en effectieve handhaving en wetgeving”, is de pakkans bij telefoongebruik in de auto nu “bijna nul”, schrijft de
- 45 organisatie. Ze hoopt dan ook dat de minister meer boetes gaat laten uitdelen door geautomatiseerde controles en dat meer telefonerende automobilisten van de weg worden
- 50 geplukt.

naar: de Volkskrant, 2 augustus 2017