

Voorzitter

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Voorzitter. Wij hebben ook via de pers vernomen dat er een meevaller zou zijn. Het is altijd heel plezierig als je zoiets via de pers verneemt. De omvang van de meevaller is niet bekend en evenmin de samenstelling daarvan. De minister van Financiën heeft gisteren tegen de pers gezegd dat dit eerst in de ministerraad aan de orde komt. Het lijkt mij dan ook een juiste gang van zaken dat de Kamer, nadat dit onderwerp is besproken in de ministerraad, een brief ontvangt en dat wij op basis daarvan een beslissing nemen over het houden van een debat. Misschien is de brief van het kabinet zo duidelijk dat zelfs de heer Crone geen behoefte aan een debat heeft.

De heer **Blok** (VVD): Ook de VVD-fractie constateert dat de hoogte van de meevaller nog niet bekend is. Als die er niet is, kan de heer Crone ook geen haast hebben met het uitgeven daarvan. Laten wij dus de brief gewoon afwachten en daarna beslissen of wij een debat willen voeren.

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. Ik stel een debat met de minister-president over het algemeen gevoerde begrotingsbeleid zeer op prijs. Ik denk dat daartoe ook veel aanleiding is. Daarom steun ik het verzoek van de heer Crone.

De heer **Crone** (PvdA): Ik begrijp dat de fracties van het CDA en de VVD geen debat willen voeren zolang er geen cijfers bekend zijn gemaakt. Aan de andere kant heeft de minister van Financiën gisteren toegegeven dat er meevallers zijn. Hij hield alleen een slag om de arm. Het zou namelijk niet om 3 mld. gaan. Ach, dan is het 2 mld.! Ik accepteer graag dat wij de cijfers afwachten. Gezegd is dat die morgen komen. Gelet op de procedurele en inhoudelijke situatie, weerhoudt niets ons ervan, te constateren dat wij morgenavond weten dat wij volgende week een debat willen. Ik vraag daar aanstaande dinsdag tijdens de regeling van werkzaamheden om. Dan zijn wij gauw klaar. Ik meld dus bij dezen aan de voorzitter dat ik hier aanstaande dinsdag op terugkom. Ik reken erop dat de rest van de Kamer het dan ook de moeite van het voeren van een debat waard vindt. De CDA-fractie suggereert dat ik geen behoefte heb aan een debat als de cijfers komen, maar dat is alleen het geval als de CDA-fractie zegt dat een deel van de meevallers wordt ingezet om de koopkracht te herstellen. Zij heeft tenslotte samen met onze fractie nog voor Kerstmis geprobeerd om de motie-Verhagen uitgevoerd te krijgen. Nu is er opnieuw meer geld. Als de CDA-fractie morgenavond vanuit het kabinet de boodschap uitdraagt dat het al geregeld is, dan hoeven wij geen debat meer te voeren. Wij kunnen dus afspreken dat wij geen debat voeren als dat de uitkomst is. Ik bereid de voorzitter er echter op voor dat er anders wel een debat komt volgende week.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet, in het bijzonder naar de minister van Financiën en de minister-president. Zodoende geeft de Tweede Kamer haar wens te kennen dat wat er morgen in de ministerraad wordt geconstateerd, in de vorm van een brief aan haar wordt meegedeeld voordat het naar de pers gaat, zoals de leden De Nerée, Blok en Crone zelf hebben voorgesteld.

Verder constateer ik dat de heer Crone over dit onderwerp een debat wil voeren. Wij kunnen daar in de planning voor volgende week rekening mee houden. Het kan in de loop van woensdagmiddag. Als het debat wat de heer Crone betreft niet behoeft te worden gevoerd, verzoek ik hem vriendelijk om mij dat zo spoedig mogelijk mee te delen.

Aldus wordt besloten.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Gemeentewet in verband met de invoering van een bestuurlijke boete voor overtreding van een aantal voorschriften bepaald bij gemeentelijke verordening betreffende overlast in de openbare ruimte (Wet bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte) (30101);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een bestuurlijke boete voor overtreding van een aantal voorschriften betreffende het laten stilstaan en parkeren van voertuigen, en voor andere lichte verkeersovertredingen (Wet bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen) (30098).**

De algemene beraadslaging wordt hervat.



Minister **Remkes**: Voorzitter. Wij spreken vandaag over twee wetsvoorstellen in verband met de bestuurlijke boete. Het eerste wetsvoorstel ziet op overlast in de openbare ruimte. Daar ga ik nader op in. Het tweede wetsvoorstel gaat over fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen. Daar gaat collega Peijs nader op in. Collega Donner gaat ten slotte in op een aantal juridische en handhavingsaspecten. Aangezien een aantal woordvoerders hier opmerkingen over hebben gemaakt, is het goed om dezerzijds te onderkennen dat de voorbereidingen langer hebben geduurd dan wij aanvankelijk hadden voorzien. Dat heeft iets te maken met de juridische en bestuurlijke complexiteit van de inhoud en het proces. Des te verheugender vinden wij het dan ook om hier op dit ogenblik met de Kamer over te kunnen spreken.

Het kabinet komt met dit wetsvoorstel, omdat gemeenten nog beter in staat moeten worden gesteld om integraal een lokaal veiligheidsbeleid te voeren. Gemeenten zijn op tal van terreinen actief om overlast tegen te gaan en om de veiligheidsbeleving van mensen te verbeteren. Mensen kijken daarvoor ook in de eerste plaats naar hun gemeentebestuur. Met dit wetsvoorstel wordt aan elke gemeente de mogelijkheid geboden om het sluitstuk van de bestuurlijke aanpak te versterken met de daarbij behorende bestuurlijke handhaving. De introductie van de bestuurlijke boetebevoegdheid voor het gemeentebestuur is al in het Veiligheidsprogramma aangekondigd.

Het wetsvoorstel geeft het gemeentebestuur meer invloed op de handhaving van APV-normen, die overlast in de openbare ruimte moeten tegengaan. Daarnaast is een belangrijke aanleiding voor het wetsvoorstel het ontlasten van de strafrechtketen. De politie komt,

Remkes

overigens terecht, lang niet altijd aan deze feiten toe vanwege de prioriteit die gegeven dient te worden aan de aanpak van zwaardere delicten.

De uitgangspunten van het wetsvoorstel – daarover is met vele partijen gesproken – zijn de volgende:

1. het moet gaan om gedragingen die zich afspelen in het publieke domein;
2. het moet gaan om feiten met een geringe normatieve lading, waarvoor de dader geen ernstige morele blaam treft;
3. er mag geen sprake zijn van een gevaarzettend karakter van de feiten zelf; exclusief strafrechtelijk optreden is dan geboden, omdat het nodig kan zijn strafvorderlijke maatregelen toe te passen zoals fouillering;
4. er mag ook geen sprake zijn van gedragingen die weliswaar zelf niet direct gevaarzettend zijn, maar waarbij het risico van escalatie dermate groot is dat politietoedreding wenselijk is.

De VNG en een aantal individuele gemeenten zijn actief betrokken geweest bij het opstellen van de conceptfeitenlijst. Het position paper van de VNG, "Bogor maakt gemeenten veiliger", is in een later stadium naast de lijst gelegd en er is op veel punten rekening mee gehouden. De voorgestelde feiten uit de model-afvalstoffenverordening zullen bijvoorbeeld in de AMvB worden meegenomen. Een aantal feiten is echter niet opgenomen, omdat zij buiten de reikwijdte van het wetsvoorstel vallen of omdat strafrechtelijke handhaving meer in de rede ligt. Dat laatste geldt bijvoorbeeld voor vuurwerkdelicten, omdat het wenselijk is hier de bestaande strafrechtelijke Halt-afdoening te laten voortbestaan. Daarover zal overigens nog met de VNG worden gesproken in het kader van de voorbereiding van de Algemene Maatregel van Bestuur.

Het is op zichzelf geen verrassing dat de VNG voorstander is van een nog bredere toepassing, bijvoorbeeld ten aanzien van feiten uit de model-bouwverordening, lichte milieufeiten en horeca. De regering kiest voornamelijk voor een beperkte reikwijdte met een beperkte lijst van APV-feiten en milieufeiten. Ik sta overigens, zo zeg ik ook nadrukkelijk in de richting van de Kamer, niet onwelwillend tegenover een zogenoemd groeimodel. Dit vergt echter aanpassing van andere wetgeving op andere terreinen, waarvoor in eerste instantie de collega's van VROM en VWS verantwoordelijk zijn. Met die beide departementen worden de mogelijkheden van de bestuurlijke boete voor de Drank- en Horecawet en de bouwregelgeving al verkend. Wij hebben een positieve grondhouding, daar waar het erom gaat de zaak uit te breiden. Hier is eigenlijk door alle woordvoerders over gesproken. U hebt er vanmorgen in De Telegraaf al een voorproefje van kunnen zien, want collega Hoogervorst heeft zich er in principe positief over uitgelaten daar waar het betreft de horeca. Daarover zal de komende tijd nog wat worden doorgepraat. De Kamer zal daar via de AMvB de resultaten van merken.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik wil even duidelijk van de minister weten of zaken als het achterlaten van rotzooi op straat, zwerfafval, dingen naast de afvalbak gooien of blikjes op straat ook al meteen onder de bestuurlijke boete gaan vallen. Voorts wil ik wat meer helderheid hebben over het groeimodel dat er komt. Het is heel zinvol om dit traject nu daadwerkelijk in te zetten

en op een later tijdstip te kijken of er inderdaad voldoende uitbreiding heeft plaatsgevonden.

Minister **Remkes**: Zwerfafval zal in ieder geval worden meegenomen in de AMvB, zoals die nu in procedure is. De beide andere zaken liggen juridisch en bestuurlijk gezien gecompliceerder, omdat dit andere wetstrajecten betreffen. Daarop is mijn opmerking over het groeimodel van toepassing.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik hoorde de minister zeggen dat dit onder andere overleg vergt met de minister van VROM. Maar de heer Wolfsen citeerde de laatste, die zei volledig te kiezen voor afdoening door het OM. Dan is de ruimte voor de bestuurlijke boete kennelijk niet zo groot. Het zou prettig zijn als wat nu kan al wordt meegenomen. Als er nog mogelijkheden zijn op VROM-terrein, zou het jammer zijn daarmee te wachten. Kunt u daarop ingaan? Kan blowen in de openbare ruimte ook een bestuurlijke boete opleveren?

Minister **Remkes**: Als het laatste in de APV staat, zijn er mogelijkheden. Ik heb in antwoord op de eerste vraag aangegeven dat zwerfafval in deze ronde wordt meegenomen. Maar voor andere zaken is wetswijziging nodig. Het is logisch dat dat meer tijd kost. Ik wil de AMvB niet laten wachten op de afronding van die processen. Ik probeer hier duidelijk te maken hoe ikzelf in deze discussie sta, en wat de inzet van mij zal zijn. De charme van dit kabinet is nu juist dat het allemaal gaat om ministers met een open mind, die zich gaarne door argumenten laten overtuigen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Kan de Drank- en Horecawet nu al in de AMvB worden meegenomen, of geldt daarvoor ook dat het een groeimodel is?

Minister **Remkes**: Daarvoor moet de Drank- en Horecawet worden toegepast. Om die reden zou dat nu dus nog niet kunnen. Maar het moet te zijner tijd in de AMvB worden opgenomen, welke procedure betrekkelijk overzichtelijk is.

Ik kom toe aan het draagvlak bij gemeenten. Zij kunnen kiezen of zij de bestuurlijke boete willen invoeren, het hoeft niet. Ook dat is een kwestie van gemeentelijke autonomie. Kiest een gemeente niet voor de bestuurlijke boete, dan blijft de bestaande situatie van handhaving van de APV van kracht. De politie zal dan op dezelfde manier de overlast aanpakken als nu het geval is. Als een gemeente het heft meer in eigen hand wil nemen, kan zijzelf de verantwoordelijkheid voor het opleggen van sancties op zich nemen.

Als de gemeente kiest voor de bestuurlijke boete, zal echter geen sprake zijn van een structurele 24-uurs achtervang door de politie. Dit zal een van de doelen van het wetsvoorstel, namelijk het ontlasten van de politie, ondermijnen. De handhaving van de openbare orde en veiligheid is echter uiteraard nog steeds een kerntaak van de politie, die zal kunnen worden opgeroepen indien er problemen ontstaan of dreigen te ontstaan. Dit betekent dat een politieambtenaar bevoegd blijft om een boete op te leggen als de situatie daarom vraagt. Het gezag van de politie mag niet onnodig worden aangetaast, dus de politie moet kunnen optreden als dat nodig is.



De heer Slob (ChristenUnie)

© M. Sablerolle – Gouda

De heer Irrgang vroeg waarom er niet meer politie wordt ingezet, in plaats van dit wetsvoorstel. Ik begrijp de vraag: in theorie is het inderdaad mogelijk om op die wijze extra handhaving te creëren. Maar deze wetsvoorstellen hebben nu juist een bredere doelstelling: het is nu juist de bedoeling om de gemeenten zelf bij de vormgeving van hun gemeentelijk veiligheidsbeleid meer instrumenten in handen te geven, om hieraan daadwerkelijk vorm te geven. Bij de grotere gemeenten is het op zichzelf allemaal redelijk in orde, maar bij een andere categorie gemeenten kan nog wel een slag gemaakt worden waar het gaat om het voeren van een integraal veiligheidsbeleid. Door collega Donner en mij wordt er ook bij herhaling voor gepleit. Dan is het plezierig als wij op deze manier kenbaar kunnen maken dat wij langs deze weg de gemeenten op dat pad willen helpen. Het gaat erom dat zij het sluitstuk van punitieve handhaving krijgen, maar dan via het bestuursrecht. Gemeenten ervaren het nu als een gemis dat het werk niet kan worden afgemaakt door het opleggen van een boete. Gemeenten willen voor de handhaving van dergelijke APV-feiten niet meer afhankelijk zijn van de prioriteiten van OM en politie. Versterking van de politie, die overigens de nodige kosten met zich brengt, helpt dus niet onder alle omstandigheden echt. Het gaat bovendien om de kleinere overtredingen waarvoor het niet steeds nodig is een hoog opgeleide en volledig bewapende agent in te zetten. Het gaat om feiten die ook door ongewapende toezichthouders kunnen worden afgedaan, die ook een minder brede opleiding nodig hebben dan een agent die voor de bestrijding van allerlei soorten criminaliteit en overlast moet kunnen worden ingezet. Dus dat is wat mij betreft een belangrijke meerwaarde van dit wetsvoorstel ten opzichte van de andere instrumenten die voorhanden zijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Is mijn indruk juist dat het voor een gedeelte een noodverband is dat vanwege de onvoldoende financiële middelen de politie niet in staat is om het totale pakket op te pakken? Even los van wat kleinere zaken, ook de wens om er middels de onderhavige wetsvoorstellen heel veel aan toe te voegen, heeft volgens mij daarmee te maken.

Minister **Remkes**: Ook al zouden wij nog een paar duizend agenten extra aanstellen, het is mijns inziens een illusie te denken dat wij de feiten waarover wij hier spreken, dan wel adequaat kunnen aanpakken. Gelet op hetgeen nu op het bord van de politie ligt en kijkend naar de prioriteitenafweging die daar plaatsvindt, helpen ook een paar duizend agenten extra niet om dit voldoende adequaat aan te pakken.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Als een gemeente feitelijk beschikt over toezichthouders voor de daguren, bijvoorbeeld van 6.00 uur tot 18.00 uur, is de politie daarna dan nog steeds niet bereid om te handhaven? Of zegt de politie dat in de periode waarin er geen toezicht is, zij handhaaft zoals dat ook in het verleden gebeurde? Ik vind dat wel van belang. Ik meen dat het niet zo mag zijn dat de politie gedurende het deel van de dag waarop de stadswachten actief zijn, helemaal niet meer handhaaft.

Minister **Remkes**: Het is niet zo dat de politie helemaal niets meer doet. Ik heb wel aangegeven dat op het moment dat een gemeente een keuze maakt, het dat dan ook is. Het is niet het beste uit beide werelden.

De heer **Irrgang** (SP): De minister zegt dat wij er met een paar duizend extra agenten ook niet komen. De vraag die bij mij rijst is of wij er dan wel komen met een paar duizend bijzondere opsporingsambtenaren. Linksom of rechtsom, er moeten mensen zijn die de veiligheid handhaven.

Minister **Remkes**: De charme van deze aanpak is nu juist dat de inzet lokaal kan worden bepaald. Ik heb er voldoende vertrouwen in dat die afwegingen lokaal volstrekt verantwoord worden gemaakt en dat het qua handnavingsniveau daadwerkelijk zal helpen.

De heer **Irrgang** (SP): Het is heel interessant dat u zo'n gloedvol betoog houdt voor de lokale bepaling van politie-inzet, want u pleit tegelijkertijd juist voor centralisering van de politie. Bij mijn weten wordt nu al lokaal bepaald waar wat betreft de politie-inzet de prioriteiten moeten worden gelegd. Dat pleit volgens mij dus juist niet tegen het inzetten van politieagenten.

Minister **Remkes**: Het is wat gecompliceerder dan u nu schetst. Ik kan u echter verzekeren dat bij de overwegingen van het kabinet in het kader van de commissie-Leemhuis niet staat opgenomen dat wij het lokale politiewerk niet meer belangrijk zouden vinden. Dat was, is en blijft buitengewoon belangrijk.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Ik ben ook een beetje verrast door de opmerking van de minister. Is het niet een geweldige diskwalificatie aan het adres van de politie als hij zegt dat een paar duizend politieagenten niet kunnen wat een paar duizend toezichthouders kennelijk wel kunnen? Is dat niet raar?

Minister **Remkes**: Dat heeft niets te maken met diskwalificatie, maar met wat op dit ogenblik allemaal bij de politie op het bord ligt en de prioriteiten die men moet stellen. Dan ligt het voor de hand dat er voor de inzet van extra agenten andere prioriteiten zullen gelden dan deze. Ik hoef in deze Kamer maar mijn oor te

Remkes

luisteren te leggen om te horen dat ook als wij over andere onderwerpen praten, vaak het signaal komt dat de politie daar ook wat meer aan zou moeten doen. Dat onderstreept dit fenomeen alleen maar. Hier gaat het erom dat deze besluitvorming – dat is de toegevoegde waarde – op gemeentelijk niveau kan plaatsvinden.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Wij vragen vaak om juist wat te doen aan de dingen die de openbare orde betreffen, zoals handhaving van de 30 km. Daar vragen wij juist om.

Minister **Remkes**: Ik ben wel bereid om over het jaar 2005 op een rij te zetten waar de politie van de Kamer meer aandacht aan zou moeten geven.

De heren Van der Staaij en Luchtenveld hebben gevraagd hoe het precies zit met de Algemene Maatregel van Bestuur. Het overleg daarover is vergevorderd. Het gaat nu in feite om de puntjes op de i. De volgende maand zal de AMvB voor advies worden voorgelegd aan alle betrokken instanties. Ik heb al aangegeven dat het de bedoeling is dat de AMvB ook aan de Kamer wordt voorgelegd en dat er een voorhangprocedure in zit. Ik voel er overigens niet voor om het stuk zoals dat nu op papier staat, naar de Kamer te sturen. De Kamer krijgt het op het moment dat het kabinet daar ordentelijk over besloten heeft. Ik heb al iets gezegd over de inhoud. De Kamer is daar dus volop bij betrokken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Wij zijn ook voor groei, maar wij moeten wel oppassen dat er geen wildgroei gaat plaatsvinden. De beoordeling van het wetsvoorstel en de ruimte en de mogelijkheden die dat gaat bieden, hebben toch een duidelijke relatie met de onderwerpen die eronder worden gebracht en die in de AMvB geregeld zullen gaan worden. Vandaar onze wens om dat naast elkaar te kunnen beoordelen. Kunt u daar nog iets over zeggen?

Minister **Remkes**: De vraag is mij niet duidelijk. Ik heb zojuist iets gezegd over de inhoud en wat er wel en niet in komt te staan. Zwerfafval komt er wel in te staan, maar die andere zaken kunnen op dit moment nog niet worden opgenomen. Ik heb ook aangegeven wat mijn intenties zijn. De Kamer krijgt die lijst voorgelegd en kan daar via de voorhangprocedure van alles en nog wat van vinden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Als het gaat om de inhoud hebben wij een aantal voorbeelden gehoord. Het is ons echter nog niet helder wat het precies zal gaan worden. Dat kan ook nog niet, omdat u daar nog niet helemaal klaar mee bent. Toch is het wel redelijk bepalend voor de warme gevoelens die misschien aan het groeien zijn bij ons en voor onze standpuntbepaling rond deze wet, om dat overzicht wel te hebben. Kan de mogelijkheid gecreëerd worden dat wij dat krijgen? Dat moet dan wel vrij snel gebeuren.

Minister **Remkes**: Ik ben best bereid om in tweede termijn wat feiten precies aan te geven. Ik net al iets gezegd – dat moet de heer Slob aanspreken – over het blowverbod.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat spreekt ons zeer aan.

Minister **Remkes**: Ik ben bereid om in tweede termijn nog wat voorbeelden te geven.

De kern van de vraag is of gemeenten verplicht kunnen worden om te handhaven. Als een gemeente voor de bestuurlijke boete kiest, is zij inderdaad 24 uur per dag verantwoordelijk voor de handhaving van de feiten die onder de wet vallen. Dit geldt dus ook 's avonds, 's nachts en in de weekenden. Zoals in de memorie van toelichting uiteen is gezet, is het van belang dat duidelijk wordt welke keuze de gemeente heeft gemaakt. Zij heeft de vrijheid om, afhankelijk van de lokale omstandigheden en van de noodzaak, de toezichthouders in te zetten. Indien het noodzakelijk is om in het weekend en in de avonduren actief te handhaven, draagt het gemeentebestuur hiervoor de verantwoordelijkheid en kan hij hiervoor in beginsel geen beroep doen op de inzet van het politiekorps. Er is dus geen sprake van een verplichting dat het handhavingsapparaat 24 uur actief is.

Alhoewel de politie niet meer actief zal controleren op de delicten die onder beide wetsvoorstellen worden gebracht, kan zij daarvoor toch een boete opleggen. Er kunnen zich situaties voordoen waarbij het gezag van de politie in het geding is, bijvoorbeeld als de overtreding onder de ogen van de politie plaatsvindt. Het gaat dan natuurlijk wel om uitzonderingen.

De heer Slob vroeg zich af of in verband met mogelijk escalatiegevaar niet extra politiecapaciteit nodig is. Dat is niet onze inschatting. De bedoeling van dit wetsvoorstel is verhoging van de handhavingscapaciteit, zodat meer overtredingen aangepakt kunnen worden. Het zal wellicht voorkomen dat extra handhaving via de bestuurlijke boete leidt tot escalatie, maar de verwachting is dat de som uiteindelijk positief is. Het gaat om het inschatten van de gedragseffecten. In dat opzicht is er sprake van projecties op de wolken. Het lijkt mij vanzelfsprekend dat hieraan in de evaluatie aandacht wordt besteed.

De heer **Wolfsen** (PvdA): De gemeente bepaalt de prioriteiten voor de toezichthouders/bijzondere opsporingsambtenaren. Het optreden in de uitgaansgebieden kan 's nachts tot spanningen leiden. Kan het OM tegen de boa's zeggen dat er 's nachts in de uitgaansgebieden op bepaalde overtredingen wordt gecontroleerd in verband met escalatie? Met andere woorden: kan het OM "deprioriteren"?

Minister **Remkes**: Dit soort vragen komen altijd in de driehoek aan de orde. Ik heb er het volste vertrouwen in dat er in dat verband afwegingen worden gemaakt. Dit lijkt mij een theoretisch voorbeeld.

Stadswachten beschikken niet over strafrechtelijke bevoegdheden, maar zijn de oren en de ogen van de politie. Er zijn stadswachten die ook buitengewoon opsporingsambtenaar zijn. Stadswachten die voldoen aan de eisen qua opleiding en ervaring die gesteld worden aan de bestuurlijk toezichthouder, kunnen vanzelfsprekend wel bestuurlijke boetes opleggen. Er is onder meer een boa-diploma voor de Wet op de uitgebreide identificatieplicht vereist.

De heer Luchtenveld schetste het voorbeeld van een burgemeester van een gemeente die niet kiest voor de bestuurlijke boete, maar toch in het regionale college om extra politiecapaciteit vraagt. In theorie kan dat, maar het lijkt mij dat het pleidooi van de burgemeester in de

Remkes

praktijk in de meeste omstandigheden dan toch wel een beetje is als zaad op de rots.

De heer Luchtenveld vraagt ook naar de consequenties als verschillende gemeenten binnen een politieregio verschillende keuzes maken. Omdat gemeenten de keuzevrijheid hebben om de bestuurlijke boete voor APV-feiten in te voeren, kan het inderdaad zo zijn dat er binnen een politieregio verschillen bestaan tussen gemeenten. Door de regering wordt onderkend dat dit consequenties heeft voor de politie. Onder andere om deze reden is ervoor gekozen om deze keuzemogelijkheid in te perken en het niet mogelijk te maken voor gemeenten om geheel zelf te bepalen voor welke feiten zij wel de bestuurlijke boeten willen en voor welke feiten niet. Dit zou niet te overzien zijn voor de politie.

Er is nu gekozen voor een systeem dat een gemeente bij de invoering van de bestuurlijke boete voor alle feiten die in de Algemene Maatregel van Bestuur worden opgenomen, de verantwoordelijkheid voor de handhaving op zich moet nemen. Dit biedt ook duidelijkheid voor de politie, die slechts hoeft te weten of de bestuurlijke boete in een gemeente is ingevoerd of niet. Dan weet de politie ook meteen dat dit voor alle feiten op de lijst geldt. Op deze wijze hebben wij de diversiteit voor de politie tot een minimum willen beperken.

Overigens zijn de APV's van verschillende gemeenten op dit moment ook verschillend. Hiermee dient de politie al rekening te houden. Politieregio's zijn doorgaans onderverdeeld in kleinere organisatie-eenheden, die vaak goed op de hoogte zijn van de regelgeving die geldt voor die gemeenten waarmee zij het meest te maken hebben.

De heer Luchtenveld heeft gevraagd om versnelling van de evaluatie. Als ik het goed begrijp, pleit hij voor een soort tweetrapsraket. Het kabinet hecht er zeer aan dat de evaluatie van het wetsvoorstel dat bij de Eerste Kamer ligt, en van de wetsvoorstellen over kleine verkeersovertredingen en de bestuurlijke boete, gelijktijdig geschiedt en niet uit elkaar wordt getrokken. Dat maakt versnelling van deze voorstellen problematisch. Het wetsvoorstel dat bij de Eerste Kamer ligt, en waaraan dus niets meer veranderd kan worden, kent een termijn van vijf jaar. Dat is niet zozeer een principiële als wel een heel pragmatische invalshoek, ook gelet op de opmerkingen die door de Kamer zijn gemaakt, om de effecten te zijnertijd in onderlinge samenhang te bezien. Daarom hechten wij sterk aan handhaving van die periode.

Een andere overweging is dat wij voldoende evaluatiefeiten moeten hebben om tot een goede evaluatie te kunnen komen. Je kunt kiezen voor een formele evaluatie, die bij wijze van spreken de tweede trap van de raket van de heer Luchtenveld kan zijn, maar ik kan mij voorstellen dat deze zaken tussentijds in onderlinge samenhang worden bezien en dat de Kamer wordt geïnformeerd over de effecten en de stand van zaken. Ik ben bereid om die toezegging te doen, maar dat is iets anders dan wat in het amendement wordt gevraagd.

De heer Luchtenveld vraagt ook of wij bij de inning van de bestuurlijke boete niet beter gebruik kunnen maken van het CJIB. De gemeenten beschikken al over een incassoapparaat voor de verschillende gemeentelijke belastingen. Dat apparaat kan ook worden ingezet voor de inning van bestuurlijke boetes.

Daarnaast wordt voor de invordering van de boetes in de wetsvoorstellen over bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte en fout parkeren aangesloten bij wat

hierover is voorgesteld in de vierde tranche van de AWB, zeg ik tegen de heer Van Haersma Buma. De wens van de VNG om de Invorderingswet 1990 van toepassing te verklaren, is uit het oogpunt van kostenbeheersing en efficiency wel te begrijpen, maar doet afbreuk aan de uniformiteit van de invorderingsprocedure die met de vierde tranche wordt beoogd.

De heer Van der Staij heeft gevraagd of richtlijnen kunnen worden gegeven voor wanneer er sprake is van escalatie. Dat lijkt mij buitengewoon moeilijk. Dat is echt een lokale aangelegenheid. Sterker nog: eigenlijk kan slechts de toezichthouder ter plekke inschatten of er sprake is van een escalatie of een risico daarop. De toezichthouders zullen zoveel mogelijk zelf moeten afdoen, met dien verstande dat zij niet zelf in een gevaarlijke situatie moeten geraken. Er zullen lokaal wel afspraken moeten worden gemaakt over de wijze van samenwerking met de politie. Daarover heb ik zojuist al een opmerking gemaakt. Deze samenwerking zal gebaseerd worden op de ervaringen in de praktijk.

Tot slot een paar financiële opmerkingen. De korting op het Gemeentefonds is ook onderwerp van discussie geweest bij de behandeling van de begroting van het ministerie van BZK, eigenlijk vanuit de door de heer Wolfsen aangegeven redenering. Ik ben blij dat hij de redenering van het kabinet onderschrijft. Aanvankelijk was ter financiële dekking van dat bedrag van 53 mln. voorzien in een korting van 10 mln. op het Gemeentefonds. Daar had de VNG natuurlijk nogal wat bezwaar tegen. Dat heeft er uiteindelijk toe geleid dat wij dat hebben beperkt tot een korting van 5 mln. Dat is ook redelijker. De vertraging bij de invoering van met name het wetsvoorstel waarop collega Peijs straks nader zal ingaan, heeft ertoe geleid dat wij bij de begrotingsbehandeling tot de conclusie zijn gekomen dat dit voor 2006 nog niet zal hoeven te gebeuren. Ik heb van de woordvoerders begrepen dat dit wederom een boeiend discussiethema zal worden bij de behandeling van de begroting van 2007. De Kamer zou mij ook teleurstellen als dat niet het geval zou zijn.

De heer Slob heeft gezegd dat je van de gemeenten niet méér handavingsinspanningen kunt vragen omdat zij de broekriem moesten aanhalen en straks een kleiner eigen belastinggebied hebben. Ik wil dat beeld weg nemen. In de eerste plaats is er, zoals de heer Slob weet, sprake van volledige compensatie op het punt van de ozb. In de tweede plaats leert een meerjarige doorkijk naar de prognoses met betrekking tot het Gemeentefonds dat wij een paar moeilijker jaren achter de rug hebben – dat geef ik onmiddellijk toe, maar dat geldt voor alle betrokken overheden – maar dat het voor de komende jaren wel meevalt. Daar kunnen gemeenten dus geen argument aan ontleenen om op het terrein van de handhaving tot een geringere inspanning te komen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het ging mij er niet om dat men minder moest gaan handhaven. Ik heb gevraagd waarom gemeenten, als zij hierdoor meer opbrengsten dan kosten hebben, dat geld niet in de kwaliteit van de stad mogen steken en waarom dat geld voor een deel toch weer naar het Rijk wordt doorgesluisd. Ik heb nog een vraag, die ook betrekking heeft op mijn amendement. Ik denk dat minister Donner daar straks op zal ingaan, maar het gaat ook om het functioneren van de politie. Ik heb in mijn amendement voorgesteld om niet voor de duale insteek te kiezen, maar puur voor de

Remkes

bestuursrechtelijke kant. Als mijn amendement wordt aangenomen, zou dat echter kunnen betekenen dat de politie in die bestuursrechtelijke situatie zou moeten opereren op het punt van de bestuurlijke boete. Mijn vraag aan de minister die over de politie gaat, is: wat vindt hij daarvan. Is dat voor hem een probleem?

Minister **Remkes**: Volgens mij krijgt de politie op dat punt geen mogelijkheid. Collega Donner zal daar straks nader op ingaan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Als mijn amendement wordt aangenomen, hoeft de politie, als zij geconfronteerd wordt met misdragingen die onder de bestuurlijke boete vallen, het hoofd niet af te wenden. Zij kan dan wel optreden, maar dat zal dan in de bestuursrechtelijke situatie plaatsvinden.

Minister **Remkes**: In het vooroverleg is afgesproken dat collega Donner op dat amendement ingaat.

De **voorzitter**: Wacht u de reactie van de minister van Justitie af. Zonodig kunt u er op terugkomen.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Mijn bijdrage gaat over het wetsvoorstel Bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen, een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994. De aanleiding tot het wetsvoorstel is een brief van drie ministers van 15 november 2001. Na een lange discussie over het verkennen van de mogelijkheden voor uitbreiding van de bestuurlijke verkeershandhaving is geconcludeerd dat het opleggen van een bestuurlijke boete door het bestuur alleen voor het Mulderparkeren een gewenste situatie is. Andere Mulderfeiten dan parkeren leenden zich niet voor handhaving door bestuurlijke boete. Politie en justitie moeten actief in de verkeershandhaving blijven. Handhaving in zowel de strafrechtelijke als de bestuurlijke kolom tegelijk vereist veelvoudige afstemming en is op die manier niet meer doelmatig. Gevaarzettende overtredingen komen niet in aanmerking voor bestuurlijke boetes. Die houden wij in het strafrecht. Dat is een belangrijk punt.

Nederland is het meest verkeersveilige land ter wereld op het ogenblik. Dat is een gevolg van de genomen maatregelen en de nauwe samenhang daarvan met een eenduidige handhaving. Bij de samenwerking tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat met het Openbaar Ministerie, waar het de handhaving aangaat, is sprake van eenduidig overleg en afstemming. Dat heeft in grote mate bijgedragen aan de mate van verkeersveiligheid in Nederland. Daar wordt overal jaloers naar gekeken.

In de loop van de tijd heeft de discussie rond de uitbreiding van de bestuurlijke verkeershandhaving niet stilgestaan. Daarom zijn aan het wetsvoorstel een vijftal lichte verkeersovertredingen toegevoegd. Die hebben te maken met de plaats van de voetganger en de fietser op de weg, zoals het fietsen op de stoep en het lopen op de weg als er een stoep is. In de stukken alsmede in de weergave van het concept-AMvB, als bijlage gevoegd bij de nota naar aanleiding van het verslag, is aangegeven aan welke overtredingen wordt gedacht in het kader van het wetsvoorstel.

Wat is het doel van het wetsvoorstel? Dat is om de gaten te dichten in het parkeerbeleid en het stoepbeleid. Wie hoort er wel en wie niet op de stoep? Wie hoort er wel en wie niet op de weg? Als het gaat over blik, is dat inbegrepen voorzover het rijdende of mogelijk rijdende auto's zijn. Het doel is om de gemeenten een instrument aan te reiken voor het voeren van een integraal parkeerbeleid. De gemeenten hebben immers al de bevoegdheid om het gefiscaliseerd parkeren te handhaven. Dat is parkeren zonder te betalen waar dat wel moet. De gemeenten krijgen de bevoegdheid om het fout parkeren te handhaven. Dat is parkeren waar het verboden is. Daarmee komt er een einde aan de situatie dat fout parkeren voordeliger is dan niet betalen op een betaaldparkerenparkeerplaats. Dat zal een stuk duidelijker zijn voor de mensen. De verwachting is dat de parkeerhandhaving eenvoudiger, overzichtelijker en doelmatiger wordt. Het voorliggende voorstel geeft het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete. Er is bewust voor gekozen om het bestuur geen keuzemogelijkheid te bieden. Het bestuur is verantwoordelijk voor de handhaving. Dat is anders dan bij het wetsvoorstel dat de heer Remkes zojuist heeft verdedigd. De politie blijft bevoegd om op te treden, maar de primaire verantwoordelijkheid voor de handhaving en het leggen van accenten daarbij komt bij de gemeente te liggen. Voor de hoogte van de bestuurlijke boete wordt aangesloten bij het bedrag van de Muldersanctie. Ook daar ontstaat dus eenduidigheid. Voor rechtsbescherming is zo veel mogelijk aangesloten wij de Algemene wet bestuursrecht. Alleen voor de keuze van de bevoegde rechter is aangesloten bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Collega Donner gaat straks nader in op de samenloop met het wetsvoorstel over OM-afdoening.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik constateer dat u herhaalt wat ook al in de stukken staat, namelijk dat het verplicht is om een bestuurlijke boete bij parkeren en kleine verkeersovertredingen op te leggen. Wij hebben in eerste termijn echter aangegeven dat wij de argumentatie waarom er een verplichting is voor de één en vrijheid voor de ander niet overtuigend vinden. Ik hoop dus wat meer argumenten te horen.

Minister **Peijs**: Wat de Wegenverkeerswet betreft hebben de meeste gemeenten al een handhavingsmacht. Er is vaak al een organisatie die dat doet. Het kan erg gunstig en doelmatig voor de gemeente zijn dat dit onderdeel van het parkeerbeleid bij de gemeente komt. Dit wetsvoorstel draagt dus bij aan een meer doelmatig werken van de overheid.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Juist dan zullen de meeste gemeenten er vrijwillig voor kiezen en dan hoeft je het niet bij wet voor te schrijven.

Minister **Peijs**: Zo is het niet. Wij kiezen anders dan bij het andere wetsvoorstel voor eenduidigheid. Er zit een duidelijk gat in de wetgeving en dat proberen wij nu te dichten. Voor ander beleid is er vaak geen handhavingsorganisatie bij de gemeente. Daarom hebben kleine gemeentes het recht om daar al dan niet voor te kiezen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Er zijn ook

Peijs

gemeenten die het fiscaal parkeerbeheer niet doen. Er is dus niet altijd een gat dat gedicht wordt. Ik ben van mening dat een gemeente die niet wil of niet kan, niet verplicht moet worden. Ik zie de bezwaren, maar ik vind ze niet overtuigend.

Minister **Peijs**: Een gemeente die nu niet handhaaft, zal straks misschien ook niet handhaven. Ik denk dat het voor de burger niet meer te begrijpen is als hij in de ene gemeente wel en in de andere gemeente niet wordt aangesproken. Bovendien brengen wij het dan allemaal onder in de bestuurlijke boete. In andere gemeenten zou je dan weer van het Openbaar Ministerie de grote massa van de parkeerboetes krijgen. Bovendien is het fout parkeren en het niet-betalen aan de parkeermeter dan gelijkgeschakeld. Op dit ogenblik betaal je veel meer voor niet-betalen dan voor fout parkeren.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb toch moeite met die logica. U zegt dat het eenduidig moet zijn bij de verkeerszaken, maar bij de bestuurlijke boete laten wij die eenduidigheid los en mogen gemeenten zelf kiezen. Dan heb je kans dat er in gemeente A meer zaken in de APV staan, die daardoor onder de bestuurlijke boete vallen, dan in gemeente B. Dat is toch niet helemaal consistent redeneren.

Minister **Peijs**: Dat is aan de gemeenten. Als de Wegenverkeerswet 1994 in deze zin wordt gewijzigd, dan geldt die voor alle gemeenten. Ik denk dat dit buitengewoon eenduidig is. De algemene politieverordening kan nu al verschillen van gemeente tot gemeente.

Voorzitter. Collega Remkes is al ingegaan op de financiële aspecten en collega Donner zal ingaan op de budgettaire consequenties van een eventuele uitbreiding van de reikwijdte. Vorige week heeft de Kamer van collega Donner en mij een brief ontvangen. De heer Slob vroeg hoe het zat met het bedrag van 400 mln. De wegen op gemeentelijk grondgebied tot en met 80 kilometer vallen daaronder. Het is dus inclusief de snelwegen. Van het bedrag van 404 mln. moet je het bedrag voor de snelwegen aftrekken en dan krijg je het bedrag. Ik denk dat dit een simpele rekensom is.

De heer Slob heeft gevraagd of een concept-AMvB kan worden voorgelegd aan de Tweede Kamer. Bij de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 hebben wij dat meteen gedaan. Daar geldt een voorhangprocedure voor.

De heer Van Haersma Buma heeft gevraagd waarom er één jaar nodig is voor de implementatie van het wetsvoorstel. Dat ligt niet aan de regering. Wij hebben daarover een afspraak gemaakt met de VNG. Dit is op verzoek van de VNG op deze manier geregeld, want van die zijde is te kennen gegeven dat men vanwege het verplichte karakter een periode van een jaar nodig heeft om alles voor te bereiden.

De heer **Wolfsen** (PvdA): De minister zegt dat zij eenduidigheid wil bewerkstelligen. Voorzover ik weet, is het te vroeg buiten zetten van huisvuil in werkelijk alle gemeenten in Nederland strafbaar, niet één uitgezonderd. Parkeren idem dito. Daarom begrijp ik toch niet waarom de minister zegt dat sommige gemeenten er zelf voor mogen kiezen of zij het te vroeg buiten zetten van huisvuil wel of niet via het bestuurlijke handhavingscircuit willen aanpakken. Laat de gemeenten daar vrij in, zegt de regering met de ene mond. De minister zegt echter dat

het in alle gemeenten verplicht moet worden ingevoerd als het om parkeren gaat. Dat is toch niet met elkaar te rijmen?

Minister **Peijs**: De gemeenten hebben fiscaal parkeren al in het takenpakket. Het gat van het foutparkeren dichten wij met deze wetgeving. Het is voor de gemeenten en de burger volstrekt duidelijk wie er gaat over stilstaan en parkeren. Ik denk dat dit de eenduidigheid ten goede komt.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Zou het voor de burger dan ook niet volstrekt eenduidig moeten zijn wie er gaat over het te vroeg buiten zetten van huisvuil?

Minister **Peijs**: Ik denk dat de heer Donner straks buitengewoon wijze woorden gaat spreken over de samenhang van de hele wetgeving. Als u dat wilt, ben ik graag bereid om het stoepbeleid uit te breiden met huisvuil.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Ik heb nog een andere vraag over kleine verkeersovertredingen. Parkeren valt daar toch ook onder. Vindt u het niet onredelijk dat je bij het in beroep gaan tegen de ene kleine parkeerovertreding wél griffierecht moet betalen, terwijl dit niet hoeft als je in beroep gaat tegen een andere, even kleine verkeersovertreding? Weliswaar moet je in het kader van de Wet-Mulder de boete voorschieten, maar je hoeft geen griffierecht te betalen. Is dat geen onredelijke onrechtvaardigheid?

Minister **Peijs**: Dat gaat de heer Donner u tot in detail uitleggen.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Het wordt steeds spannender.

Minister **Peijs**: Het venijn zit in de staart.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik vind dat de minister wat snel is heengegaan over vragen betreffende uitbreiding met snelheidsovertredingen en door rood licht rijden. Met name de gemeenten hebben met betrekking hiertoe grote wensen. Waarom kan de regering niet zeggen dat die bevoegdheid in woongebieden of 30 kilometerzones naar gemeenten gaat? Daar is grote behoefte aan, ook bij bewoners. Er kan ook aan worden gedacht om lopen en fietsen door rood licht eronder te brengen. Dat maken toezichthouders vaak mee.

Minister **Peijs**: Ik heb in overleggen wel het voorbeeld gegeven van een voetganger die door rood licht loopt waarna een automobilist zó schrikt dat hij aan de overkant een stilstaande auto aanrijdt. Wie gaat daarover? Dat vind ik een buitengewoon moeilijke zaak. Dit is geen zeldzaam voorval, maar komt vaak voor. Voetgangers zorgen vaak voor verrassingen van automobilisten. Hetzelfde geldt voor hardrijden in 30 kilometerzones. Dat wordt op dit ogenblik eenduidig gehandhaafd. Niet eenduidig is de inrichting van 30 kilometerzones. Maar eenderde van alle 30 kilometerzones, waarvan de lengte sinds 1998 met 19.000 kilometer is gegroeid, is ingericht als 30 kilometerzone. In tweederde van de gevallen ligt er misschien wel een drempeltje, maar is de zone niet zodanig ingericht dat de



De heer Donner, minister van Justitie

© M. Sablerolle – Gouda

automobilist wordt gedwongen om inderdaad 30 kilometer te rijden. Idealiter is het zo dat je door de inrichting van de weg automatisch wordt gedwongen om de daar verplichte snelheid aan te houden. Dat is niet bij alle kilometerzones gebeurd. Als wij zouden doen wat u wilt, zal het aantal 30 kilometerzones tot in het oneindige worden uitgebreid, maar worden zij niet als zodanig ingericht met alle gevolgen van dien. Nu gaat 20 mln. van mijn begroting naar de BDU om deze zones werkelijk in te richten als 30 kilometerzone en vanaf 2007 wordt dit 70 mln. Dat is ontschot, dus gemeenten hebben daarvoor een eigen verantwoordelijkheid. De heer Donner zal hier nog op ingaan. Met de niet ingerichte wegen heb ik echter moeite.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Om de discussie niet eindeloos te laten doorgaan, overweeg ik een motie in te dienen over de 30-km-zones. Ik wil daar namelijk helderheid over hebben.

Minister **Peijs**: Minister Donner gaat daar nog verder op in.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorts wil ik nog iets zeggen over de wandelaar die doorloopt bij een rood verkeerslicht. Volgens u kan dat ook een ongeluk veroorzaken.

Minister **Peijs**: Zeker.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dat kan ook gelden voor de fietser die in plaats van op het fietspad langs een weg met een maximumsnelheid van 80 km/u op die weg rijdt. Toch valt deze fietser onder de werkingssfeer van deze wet.

Minister **Peijs**: Zo gauw die een ongeluk of schade veroorzaakt, valt dat altijd onder het strafrecht.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Als de fietser of de voetganger geen schade of geen ongeluk veroorzaakt, vallen zij beiden niet onder deze wet. Ik handhaaf dus mijn standpunt over het doorlopen of het doorfietsen bij een rood verkeerslicht, zonder dat dit een ongeluk

veroorzaakt. Ik weet niet of dit ook geldt voor het fietsen in een winkelstraat. Het lijkt mij volstrekt logisch dat een toezichthouder op dit soort overtredingen kan controleren. Inderdaad is het iets anders, wanneer er door een overtreding een ongeluk ontstaat. De procedure die daarvoor geldt, staat niet ter discussie.

Minister **Peijs**: De voorbeelden die u noemt, maken duidelijk dat wij ons daarmee op glad ijs begeven.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): U moet ook uw vijf voorbeelden erbij halen. Nogmaals, het fietsen op de weg, terwijl er een fietspad is, valt onder de bestuurlijke boete. Dat is minstens zo gevaarlijk als dat gebeurt op een weg waarvoor een maximumsnelheid van 80 km/u geldt.

Minister **Peijs**: Zeker.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik heb begrepen dat er voor de tweede termijn nog allerlei voorbeelden worden gegeven van wat er in de AMvB's komt te staan. Wanneer de AMvB's aan de orde zijn, moeten wij daarover maar verder discussiëren. Met moties moeten wij daar dus geen voorschot op nemen.

Ik wil nog wel zeggen dat ik teleurgesteld ben over de passages in de brief van 10 januari jongstleden over de budgetten. In die brief mis ik namelijk opmerkingen over de enorme groei van opbrengsten vanwege de grotere controle door de enorme aantallen toezichthouders die er bij de gemeenten komen. Immers, gemeenten gaan op grote schaal extra toezichthouders aanstellen, mits zij wat meer van het pakket toebedeeld krijgen. Er kan dan veel beter, adequater en veelvuldiger dan nu gehandhaafd worden. Bij de behandeling van de begroting van Justitie hebben wij nog gehoord dat het niet mogelijk was om de controle van de 30-km-zones te intensiveren. Dat geldt zeker als die 30-km-gebieden niet ingericht zijn. Ik denk dus dat er wel meer gehandhaafd wordt met meer opbrengsten als gevolg. Ik herhaal dat ik dit aspect mis in de brief van 10 januari. Het maakt mij niet uit wie van de aanwezige bewindslieden hierop ingaat, maar ik wil wel graag een antwoord hebben.

Minister **Peijs**: Dat snap ik wel, maar mij is niet om een prognose gevraagd. Er is bij mij geïnformeerd naar de huidige stand van zaken. Die is tot op de cent nauwkeurig aangegeven. Ik heb dus antwoord gegeven op de gestelde vraag. Ik heb geen idee van het aantal door de gemeenten aan te stellen toezichthouders. Daarvoor moet u dus bij de gemeenten zijn en niet bij mij.

Ik herhaal dat de vraag was of ik een stand van zaken kon geven van de budgetten. Welnu, die heb ik gegeven tot op de laatste cent.

Minister **Donner**: Voorzitter. De gestelde vragen geven aanleiding om van gedachten te wisselen over de handhaving. De vrees is geuit dat het geheel wellicht te complex wordt. De bedoeling was echter om het eenvoudiger te maken.

Los daarvan lijkt het mij goed om te debatteren over handhaving van regels in de publieke ruimte, iets waar wij het nu in wezen over hebben. De vraag is of wij de

Donner

situatie met verschillende regels daadwerkelijk verbeteren dan wel meer problemen veroorzaken.

Er waren drie aanleidingen voor het indienen van de wetsvoorstellen. Dat was de zorg over de gebrekkige handhaving in de publieke ruimte. Daarvan is sprake tegen de achtergrond van de constatering dat het ook niet aangaat om de politie onbeperkt in te zetten voor dit soort overtredingen. Immers, wij hebben een criminaliteitsprobleem waarbij voor de oplossing de politie nodig is. De tweede aanleiding is de wens van een meer consistent systeem van handhaving, met name aangaande het parkeren op de weg, al dan niet betaald. De derde aanleiding is de modernisering van handhavingsmechanismen. Inderdaad is dit aan de orde gekomen in het kader van de OM-afdoening. De vraag is hoe wij aan alle behoeften tegemoet kunnen komen en toch een consistent en hanteerbaar beleid tot stand kunnen brengen. Zoals in alle discussies het geval is geweest, benadruk ik wederom dat handhaving niet eenvoudigweg de inzet van meer ambtenaren in uniform op straat of de plaatsing van meer flitspalen langs de kant van de weg of anderszins vergt; handhaving vergt in alle gevallen een samenhangende en consistente benadering, omdat het erom gaat dat het gedrag van mensen wordt beïnvloed. Het is niet een kwestie van het aanstellen van meer ambtenaren die over straat lopen. Dit betekent ook dat handhaving in vrijwel alle gevallen verliesgevend is. Iedereen laat zich verblinden door het beeld van flitspalen en trajectcontrole op de grote wegen. Dat is een zeer bijzondere vorm van handhaving. Die moet u afzetten tegen de kosten die daarvoor moeten worden gemaakt. De minister van Verkeer en Waterstaat wees er al op dat Nederland een van de verkeersveiligste landen van Europa is. Dat gaat niet voor een prikkie. Evenmin is het slechts een kwestie van camera's boven de weg hangen. Jaarlijks moet er een bedrag in de orde van grootte van 9 mld. worden geïnvesteerd in het verkeersveilig houden van Nederland. Ook in dat opzicht is de handhaving van de verkeersveiligheid een verliesgevende bezigheid. Het zou goedkoper zijn als wij alle verkeersregels afschaften, om te beginnen de regel dat er rechts moet worden gereden. Dan kan niemand meer harder dan tien kilometer per uur rijden en dan nóg hebben wij genoeg botsingen.

Laten wij de zaak in proportie houden. Het gevaar bij de ontwikkeling van deze discussie is dat ook gemeenten gaan denken dat handhaving een bron van inkomsten kan vormen. Als dat zo was, waren wij fout bezig met de handhaving, want dat is geen vorm van gemeentebelasting. Handhaving resulteert per definitie tot afnemende opbrengsten, als het goed gaat. Anders moet men de regelgeving aanpassen. De inkomsten uit boetes nemen naar verwachting bij gelijkblijvend beleid in de komende jaren af. Bij intensivering en aanpassing van een aantal trajecten nemen die naar verwachting nog meer af. Dat hoort ook zo, omdat wij op het terrein van de handhaving het stadium bereiken dat mensen hun gedrag laten beïnvloeden door de regels. Ik ga hier straks nader op in, met name als wij het over de handhaving in 30-kilometerzones hebben. Dat is geen kwestie van het neerzetten van meer ambtenaren of meer palen. Dat is een samenstel. Daarbij is ook de veiligheid in het geding. De keerzijde van het geheel is dat burgers zich ergeren zodra zij het gevoel hebben dat er wordt gehandhaafd zonder dat daartoe reden bestaat. Ik herhaal dat de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

en ik vaak in de Kamer staan om na een bepaald bericht in de krant de vraag te beantwoorden of de politie niets beters te doen heeft dan het handhaven van snelheids-overtredingen, terwijl dat in deze discussie allemaal prachtig wordt gevonden en wordt voorgesteld om er nog meer mensen voor in te zetten. Dat wil men nu juist niet. Het gaat niet om een blote kadaverdiscipline onder het motto dat wij nu eenmaal een regel hebben en men zich daaraan heeft te houden. Zo zitten Nederlanders niet in elkaar en zo zit de Nederlandse handhaving niet in elkaar. Volgens de wetgeving wordt met handhaving beoogd dat een ordelijk, veilig verkeersbeeld en verkeersgebruik wordt bereikt. Ik ben het er helemaal mee eens dat er omwille van de veiligheid nog veel te verbeteren valt, gezien het aantal fietsers en voetgangers dat door rood licht rijdt. Ik kom daar straks op terug.

Tegen deze achtergrond moet u deze wetsvoorstellen zien. Op het wetsvoorstel "Kleine ergernis" is al ingegaan door enerzijds te constateren dat het in dezen om overlastproblemen gaat die van plaats tot plaats verschillen. Daarom kunnen gemeenten juist op dat punt keuzes gaan maken. Tegelijkertijd is het logisch dat als gemeenten meer willen inzetten op overlastproblemen, de opbrengst van de handhaving ook bij hen terecht kan komen.

Ten slotte is er in dit verband de constatering dat het moeilijk en niet strikt noodzakelijk zal zijn om in alle gevallen op dat terrein politie in te zetten, omdat het gaat om handhaving die niet de volledige politieopleiding en politiedeskundigheid vergt. Er is eerder overwogen of wij dit niet kunnen oplossen door middel van de inzet van surveillanten in de laagste schalen van de politie. Die oplossingen zijn hier allemaal besproken en uiteindelijk is gekozen voor de oplossing om voor dat segment te komen met de bestuurlijke boete.

Het andere wetsvoorstel was bedoeld voor het specifieke probleem van de inconsistentie dat zich bij de parkeerwacht op straat voordoet. Als het gaat om niet betalen voor parkeren op een parkeerplaats waarvoor betaald moet worden, dan mag de parkeerwacht een bekeuring geven. De parkeerwacht mag dit echter niet, indien de auto op de rijweg is neergezet en de chauffeur verdwenen is, want dan is het niet een overtreding van betaald parkeren, maar is het een overtreding van de verkeerswetgeving. Dat was het probleem waarvoor wij een oplossing moesten zoeken en daar is dat wetsvoorstel voor bedoeld. Het wordt opgelost door het fout-parkeren waarbij het alleen gaat om het overlastaspect, op gelijke voet te brengen met het niet betalen voor parkeren op een parkeerplaats waarvoor betaald moet worden.

De vraag is gesteld of je in het vervolg die twee systemen eventueel moet samenvoegen. Ik ben het ermee eens dat de vraag of je dit moet doen, ook een zaak van de evaluatie is. Een gegeven is dat ik op dat terrein te maken heb met de bestaande wetgeving. Als ik het fiscaal parkeren onder het strafrechtelijk parkeren breng, kom ik op een heel ander systeem. Dan zijn het namelijk niet meer de gemeenten die de tarieven kunnen kiezen, maar zullen de tarieven landelijk gekozen moeten worden. Daarbij vrees ik dat gemeenten er grote problemen mee zullen hebben, gelet ook op het gegeven van verschillende tarieven. De tarieven die op dat punt gevraagd worden, zijn in die vorm belastingen en overtredingen zul je in het kader van fiscale wetgeving moeten behandelen. Een en ander blijft daarom in dat

Donner

systeem vallen. Wij hebben alleen geprobeerd het foutparkeren daarmee zo goed mogelijk te assimileren, zowel wat het systeem als wat de rechtsbescherming betreft. Dit behoudens het punt dat men eerst naar de officier van justitie moet gaan in het geval van de Mulderdelicten, terwijl nu voor dat terrein de bezwaarschriftenprocedure zal worden ingevoerd. Voor het overige is het dezelfde rechter die erover oordeelt, te weten de kantonrechter, en ligt het appél bij het hof in Leeuwarden.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Er is het kleine verschil dat je bij de een wél griffierecht moet betalen en bij de ander niet; dat is raar.

Minister **Donner**: Daar ben ik het mee eens. Ik ga in op de motieven die erachter zitten.

Wat ik wil benadrukken, is dat de inzet van de wetsvoorstellen zoals zij er liggen, het oplossen van een beperkt probleem betreft. Ik zeg dit mede naar aanleiding van de vraag of wij het niet complexer maken. Ik denk dat wij met de voorliggende wetsvoorstellen het systeem niet complexer maken. Naarmate wij echter de reikwijdte van ieder van die wetten verder gaan uitbreiden, maken wij het probleem inderdaad steeds complexer en ontstaan steeds grotere inconsistenties.

Uw Kamer heeft inmiddels het wetsvoorstel inzake OM-afdoening aanvaard, een wetsvoorstel waar de heer Wolfsen bij stil heeft gestaan. Strikt genomen heeft hij gelijk, daar waar hij zegt dat wat wij hier regelen, ook via de OM-afdoening geregeld zal kunnen worden en geïntegreerd zal kunnen worden in de OM-afdoening. Dan blijf ik evenwel het probleem houden van het fiscaal parkeren en het foutparkeren op de openbare weg, omdat wij dan met twee rechtssystemen blijven zitten. Het ene is het fiscale systeem en het andere is het Muldersysteem of het strafrechtelijke systeem. Ook op het terrein van de bestuurlijke boete bestaat deze mogelijkheid, maar de schets van de complexiteit die de heer Wolfsen geeft, wordt niet wezenlijk veranderd door de wetsvoorstellen die nu voorliggen. Dat zou wel het geval zijn als wij de verkeerswetgeving binnen de bebouwde kom over zouden dragen naar het andere systeem, naar een systeem van bestuurlijke boeten, want dan nemen de inconsistenties binnen dat hele systeem alleen maar disproportioneel toe. De mogelijkheid bestaat inderdaad de bestuurlijke boete onder te brengen bij het systeem van de OM-afdoening, maar dan is er niet het voordeel dat er juist mee beoogd was en dat ook de heer Wolfsen heeft benadrukt. Het zijn de gemeenten die in het belang van het beheersen van de overlast regels stellen en daarom is het ook goed dat die gemeenten betrokken zijn bij de handhaving van die regels. Dat systeem houd ik zo goed mogelijk binnen de bestuurlijke boete. Ik kan dat ten dele ook wel binnen de OM-afdoening houden, maar de consequentie daarvan is dat een en ander in dat geval blijft lopen via het systeem van de strafrechter, niet via het systeem van de bestuursrechter. Op een goed moment zal dan ook de inning gaan lopen via het Centraal Justitieel Incasso Bureau en daarmee zullen alle eisen die daarmee samenhangen geïntroduceerd worden. Er is dus een keuze mogelijk, maar die kunnen wij maken als deze wet er eenmaal is. Dat is ook de belangrijkste reden om deze wet te introduceren. Bij de invulling van de Algemene Maatregel van Bestuur kunnen wij ons inderdaad dan

gaan afvragen welke delicten wij daar wel onder brengen en welke wij er niet onder brengen. Er zal een heel zorgvuldige afweging moeten worden gemaakt wat wij via de OM-afdoening willen doen en wat wij eventueel via de wet bestuurlijke boete willen doen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Er kan dus voor gekozen worden om een en ander via de OM-afdoening te regelen, maar de minister geeft terecht aan dat je dan helemaal in de strafrechtelijke sferen zit. Zie ik het goed dat er theoretisch gesproken dus ook voor gekozen kan worden om de Wet-Mulder als het ware verder uit te breiden en het dus primair in de bestuursrechtelijke sfeer te houden?

Minister **Donner**: De Wet-Mulder is een vorm-vereenvoudiging. Naar de vorm, de inrichting betreft het hier bestuursrechtelijke handhaving, maar die is nauw gelieerd aan de strafrechtelijke handhaving. Juist omdat ik op dat terrein binnen hetzelfde systeem van de verkeerswetgeving aan de ene kant de Wet-Mulder heb, en aan de andere kant de strafrechtelijke handhaving zodra er meer aan de hand is. Ik noem het voorbeeld van de handhaving binnen de 30-kilometerzone. Als de overtreding gaat over minder dan 30 km/u te hard rijden, dan valt de zaak onder de Wet-Mulder. Als het gaat over meer dan 30 km/u te hard rijden, dan valt de zaak onder het strafrecht. Er is binnen dit systeem kortom gekozen voor een zekere inconsistentie. Maar ik heb ook bij de discussie over de OM-afdoening al gemeld dat ik, als de OM-afdoening eenmaal in de praktijk is gaan functioneren, wil gaan proberen het hele Muldersysteem te integreren in dat systeem van handhaving. Dat is mede vanuit het oogpunt van consistentie van belang. Als ik strafrechtelijk ga handhaven, verlies ik weer de voorafgaande zekerheidsstelling; daar zou ik althans dan een aparte voorziening voor moeten gaan treffen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dit is niet helemaal een antwoord op mijn vraag. Tussen de OM-afdoening en de Wet-Mulder wordt nu de bestuurlijke boete geplaatst. Er komt een soort mengvorm van strafrechtelijk en bestuursrechtelijk.

Minister **Donner**: Nee.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ja, dat zal in de praktijk van de handhaving wel zo zijn. Natuurlijk gaat het om bestuur en bestuursrecht, maar tegelijkertijd hebben wij met elkaar geconstateerd dat de politie er ook nog een verantwoordelijkheid in heeft. Minister Remkes was daar duidelijk over. Met de politie zit je weer in het strafrecht.

Minister **Donner**: Als wij uw amendement aannemen is dat in ieder geval niet het geval. De heer Wolfsen heeft er terecht op gewezen dat als de politie in dit soort zaken optreedt omdat er een strafbaar feit wordt gepleegd, de overtreding valt binnen het ene rechtssysteem, en als de ambtenaar optreedt, de overtreding valt binnen een ander rechtssysteem. De figuur van politieagent die tevens ambtenaar van het gemeentebestuur is, is nog niet uitgevonden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Hoe functioneert dat dan bij de Wet-Mulder? Daar is het gedecriminaliseerd en praten wij niet meer over overtredingen maar over bepalingen.

Donner

Ook daar kan men dus handhavers aanwijzen. Dat kunnen die bijzondere opsporingsambtenaren zijn, maar dat kan ook de politie zijn.

Minister **Donner**: Dat is juist. Dat komt omdat bij de verkeerswetgeving normaal de politie verantwoordelijk is voor de strafrechtelijke handhaving. In specifieke gevallen waarbij de overtreding valt binnen de termen van de Wet-Mulder heb ik daarom de politie aangewezen als het apparaat dat belast is met de handhaving. Daarnaast heb ik op alle terreinen de mogelijkheid om bepaalde ambtenaren aan te wijzen als bijzondere opsporingsambtenaar. Zo heb ik in het bos de boswachter als bijzondere opsporingsambtenaar. Maar de omgekeerde figuur van de als gemeentebestuur aangestelde politieagent hebben wij nog niet uitgedacht. Het lijkt mij ook niet de bedoeling om daaraan te denken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dit is voor ons essentieel. Binnen de Wet-Mulder kan de politie een bepaalde verantwoordelijkheid dragen, maar dan praten wij niet over strafrechtelijke verantwoordelijkheden. Dat geldt ook voor het Openbaar Ministerie. Het OM heeft ook een verantwoordelijkheid binnen de Wet-Mulder als het om handhaving gaat. Die verantwoordelijkheid is niet strafrechtelijk van aard, maar bestuursrechtelijk. In dat opzicht is deze figuur in feite al binnen de Wet-Mulder aan de orde. Zo willen wij het ook bij de bestuurlijke boete doen.

Minister **Donner**: Het gaat niet zozeer om de figuur van de bestuurlijke boete, als wel om het orgaan dat de boete oplegt. Als bij kleine ergernissen de officier van justitie wordt aangewezen als verantwoordelijk bestuursorgaan dat de boete oplegt, dan zitten wij in de figuur van de OM-afdoening. Nu wordt echter gekozen voor het gemeentebestuur of de burgemeester. De Wet-Mulder is een bijzondere regeling. Voor de kleine ergernissen kiezen wij een oplossing die wij al op een heleboel terreinen kennen: de bestuurlijke boete.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik zit met een ander punt. Als ik de minister van Justitie goed beluister, bepleit hij in wezen vooral het pakket aan gedragingen die onder de Algemene Maatregel van Bestuur komen te vallen, niet te veel uit te breiden. De kern van vele betogen is nu juist dat gemeenten op goede gronden aangeven dat er een forse uitbreiding van de pakketten moet komen. Ik heb van de minister van BZK gelukkig begrepen dat hij heel ruimhartig wil kijken naar de invulling van de Algemene Maatregel van Bestuur, maar de minister van Justitie houdt nu op juridische gronden een betoog om dat vooral heel beperkt te houden, zeker in de verkeerssfeer. Ik constateer dus dat de regering niet met één mond spreekt, wat het voor mij buitengewoon moeilijk maakt om straks de tweede termijn in te gaan. Duidelijk moet worden dat gemeenten niet veel hebben aan de bestuurlijke boetes die nu voorliggen, als er geen forse uitbreiding komt of in het vooruitzicht wordt gesteld. Dat mag meer tijd kosten, in verband met aanpassing van wetgeving, maar de intentie moet helder zijn: bestuurlijke boetes moeten een succes worden. Als die intentie er niet is, kunnen wij er beter niet aan beginnen.

Minister **Donner**: Ik denk dat u de twee wetten door elkaar haalt. De minister van BZK heeft gesproken over

het wetsvoorstel "kleine ergernissen". Als het gaat om het wetsvoorstel inzake enkele overtredingen in de verkeerssfeer is de minister van Verkeer en Waterstaat heel duidelijk geweest: het is niet de bedoeling om dat uit te breiden. Dan komen wij rechtstreeks terecht in een situatie met meer verkeersdoden. De regering spreekt met één mond: gevaarstelling blijft gehandhaafd binnen de Wet-Mulder en de Wegenverkeerswet, onder het strafrecht, en niet via bestuurlijke systemen.

Als het gaat om kleine ergernissen, moet het gaan om zaken die ook onder artikel 154 Gemeentewet strafbaar zijn gesteld. In die zin blijft er altijd een dubbel systeem. Daarbij valt te praten over welke zaken er wel en welke er niet onder vallen. Daar loop je vierkant tegen de door de heer Wolfsen opgeworpen vraag wat er moet gebeuren, met inachtneming van de complexiteit van het systeem. Leidt die onduidelijkheid er niet toe dat de burger in het ene geval naar de bestuursrechter gaat, en in het andere geval naar de strafrechter? Dat is een punt van afweging bij de Algemene Maatregel van Bestuur, maar bij de Wegenverkeerswet is het niet de bedoeling om die uit te breiden. Waarom beginnen de gemeenten er niet aan? Omdat zij denken dat het om de inkomsten gaat. Binnen de bebouwde kom is de verkeershandhaving doorgaans een verliesgevende post. In het belang van de veiligheid zal die zo homogeen mogelijk in één hand moeten liggen. Ik kom nog terug op de mogelijkheden binnen de 30-kilometerzones en op het punt dat de heer Van Haersma Buma noemde, namelijk de wijze waarop het aanzien van ambtenaren kan worden beschermd als figuren onder hun neus door het rode licht fietsen of lopen. Maar dat is wat anders dan de gevaarstelling die aan de orde is: het gaat om handhaving van de verkeersregels met betrekking tot rijdende voertuigen, zeker als het zulke moordwerktuigen zijn als auto's.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Als iemand fietst op een stoep, is dat gevaarstelling. Dat hoort onder de bestuurlijke boete, evenals het fietsen, brommen of snorren door een winkelstraat. Het is gevaarstelling, maar zo hard is die scheiding niet. Ik mag toch aannemen dat het fietsen door een winkelpromenade er wel onder valt, in de zin dat de stadswacht dat verkeersgedrag mag beboeten.

Minister **Donner**: Als de fietser niet op het verplichte fietspad rijdt, valt het onder de regeling. Nogmaals, hij is dan vooral een gevaar voor zichzelf. Als u meent dat er wel degelijk sprake is van gevaarstelling, dan is er maar één logica; dan brengen wij het niet onder bij het andere wetsvoorstel. Dat was alleen maar bedoeld om ergernissen op de weg onder de greep te brengen van dezelfde ambtenaren. Uitgangspunt is van het begin af aan geweest het probleem van de inconsistentie ten aanzien van de foutgeparkeerde auto. Zodra die een gevaar voor het verkeer oplevert, zal de politie blijven ingrijpen. Echter, als het alleen maar over het aspect van de overlast gaat, omdat bijvoorbeeld het verkeer gestremd wordt, zal de gemeente optreden.

Mede in het licht van de behoeften die er waren op dat punt hebben wij gemeend er nog een aantal aspecten aan toe te voegen. Zoals het door voetgangers en fietsers niet gebruikmaken van de wel aanwezige voetpaden respectievelijk fietspaden. Ik meen dat het fietsen over de stoep geen probleem is in de zin van de

Donner

Wegenverkeerswetgeving maar dat het onder de AMvB "kleine ergernissen" valt. Daar ik overigens niet helemaal zeker ben op dat punt, zal ik het nog navragen bij mijn ambtenaren.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dan krijg ik daarop graag in tweede termijn expliciet een antwoord.

Minister **Donner**: Zoals gezegd, zijn dat niet de problemen die wij op het oog hebben ten aanzien van gevaarstelling, in de zin dat er potentieel dodelijke of zwaargewonde slachtoffers uit voort kunnen komen. Dus daarin ligt het onderscheid. Als het gaat om de Wegenverkeerswet moeten wij niet de situatie hebben dat er al naar gelang de gemeente wordt gevarieerd.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik kreeg even het beeld dat elke uitbreiding op het terrein van het verkeer volgens de minister levensgevaarlijk is en dat de gemeenten dat alleen maar willen met eurotekens in hun ogen. Dat lijkt mij toch een al te boude weergave. Ik kan mij voorstellen dat er wel degelijk reële punten zijn die door gemeenten worden aangedragen. Zij zeggen daarbij: OM en politie geven er geen prioriteit aan, terwijl wij bepaalde zaken waarbij de relatie met daadwerkelijke verkeersslachtoffers weliswaar wellicht wat minder evident is, wel degelijk belangrijk vinden.

Minister **Donner**: Dan ben ik uw man. Het gaat er dan om hoe wij op die plaatsen waar binnen de huidige systematiek geen aandacht voor is, alsnog meer aandacht kunnen genereren. Dat moet echter niet gebeuren door de handhaving in een totaal ander kader te plaatsen. Dan moeten wij nagaan hoe binnen het bestaande handhavingsapparaat die intensivering kan worden bereikt. Nogmaals, die is in de afgelopen jaren ook gepleegd. Het bureau verkeersveiligheid loopt ook tegen gemeenten op. Er wordt gevraagd of er behoefte is aan meer controle binnen 30 km-zones en vervolgens wordt dat geweigerd met de mededeling dat men het niet nodig vindt. Uit het oogpunt van objectieve verkeersveiligheid is die behoefte er wellicht niet, maar uit het oogpunt van subjectieve verkeersveiligheid, in de zin dat men zich onveilig voelt op bepaalde plaatsen, is er vooral de laatste jaren naar gekeken en is er extra mankracht ingezet om in overleg met gemeenten extra controles uit te voeren. Dat heeft ook niet het bezwaar dat ik zo-even schetste, namelijk dat de handhaving wordt versnipperd met gevaar voor het publiek. Het gaat erom dat binnen hetzelfde systeem wordt geïntensiveerd. U zegt dat het om geringe gevaren gaat. Maar als een auto die in een 30-km-gebied 7 km te hard rijdt en een voetganger aanrijdt, zal dat doorgaans lichamelijk letsel met zich brengen. Als een auto 15 km te hard rijdt in een 30-km-gebied en een voetganger raakt, heeft dat in 60% van de gevallen dodelijke gevolgen. Het gaat er dan ook niet om dat de ene gemeente kan zeggen dat men daar wel ambtenaren voor nodig heeft en de andere niet.

Er wordt in die gebieden niet gehandhaafd met flitspalen, want die zijn alleen reactief. Daarom moet het gebied zodanig worden ingericht dat er fysiek niet harder gereden kan worden dan 30 km. Daar komt bij dat flitspalen geen zin hebben in woonwijken, omdat degenen die de verkeersregels overtreden doorgaans de bewoners van die wijk zijn en die weten exact waar die palen staan. Daar houden zij zich aan de snelheid, maar

vervolgens geven zij weer gas. Dat is ook waarom wordt gezegd dat het fysiek onmogelijk moet worden gemaakt om te hard te rijden, zodat de auto desnoods kapot gaat als die te hard rijdt. Dat is ook weer de reden waarom daar minder gehandhaafd wordt en waarom de opbrengsten daarvan minder zijn. Ik heb echter al aangegeven dat in de afgelopen jaren sterk geïntensiveerd is in handhaving.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Juist als het gaat om die 30-km-zones krijgen wij regelmatig brieven waarin staat dat door een voortdurend gesteggel over de vraag of een gebied voldoende veilig is ingericht, er van handhaving wordt afgezien en men met een probleem zit. U kunt dan wel zeggen dat dat de schuld is van de gemeenten, maar ik stel vanuit het perspectief van verkeersveiligheid vast dat zo'n voortdurend geschermtsel daarover geen goede zaak is.

Minister **Donner**: Daarom zou ik het uit het oogpunt van verkeersveiligheid ook een voorstander van zijn om te zeggen dat een gemeente geen 30-km-gebied mag aanwijzen als men niet de juiste voorzieningen heeft getroffen. Dat is vanwege de opzet van het systeem van het wegenbeheer echter niet mogelijk. Dat is ook de reden waarom de minister van Verkeer en Waterstaat de kosten van inrichting op zich neemt, zodat dat geen belemmering zal zijn. Handhaven via flitspalen is echter geen oplossing. Nogmaals, als men 7 km te snel rijdt, maakt men al slachtoffer van het kind dat niet uitkijkt.

Dit heeft mij enigszins uit de logica van mijn redenering gehaald, want ik had later op de 30-km-zones in willen gaan en eerst op de complexiteit. Ik hoop dat ik duidelijk heb gemaakt dat de complexiteit zoals de heer Wolfson die schetste nu ook al in het systeem zit, in ieder geval na de invoering van de OM-afdoening. Het toevoegen van het segment bestuurlijke boete op het terrein van de kleine ergernissen is echter wel een uitbreiding van het geheel. Ik heb al aangegeven wat daar de motieven voor zijn. De minister van Binnenlandse Zaken heeft ook al aangegeven wat de betrokkenheid is van de gemeenten bij die handhaving en het concept van veiligheid. Het is vanuit die filosofie ook terecht dat daar waar het om overlast gaat, de gemeenten zelf een keuze kunnen maken en zelf kunnen beslissen over de inzet die zij willen plegen. Dan treedt de politie terug, behalve in die gevallen waarin meer motieven van strafrecht zijn, kortom de uitzonderingen. Dat is ook de reden waarom dat optioneel is.

Op het punt van de verkeershandhaving is betaald parkeren ook geen optie, want dat is een zaak van de gemeenten. Kortom, als gemeente dat doen, nemen zij gelijk ook de overlast van de fout geparkeerde auto's mee. Dat geldt weer niet als een auto een gevaar vormt op de weg, want dan zal de politie ingrijpen. Dat is ook de reden waarom een gemeente er ook voor kan kiezen om 's avonds minder te gaan controleren op de fout geparkeerde auto's, omdat dan de overlast minder zal zijn. In uitgaanscentra kan er echter wel weer reden zijn om 's avonds te controleren. Dan is het ook logisch om de consistentie erin te houden, want anders krijg je de vreemde figuur dat als er onbetaald geparkeerd is de een ernaar kijkt en als er fout geparkeerd is de ander. Er is dus gekozen voor een zo logisch en consistent mogelijk systeem. Als wij echter op punten waar ook de gevaarstelling aan de orde is, gaan uitbreiden – een aantal

Donner

amendementen strekken daartoe – wordt de inconsistentie groter, omdat men dan bestuurlijk handhaaft en het eventueel, als de politie het doet, het onder de Wet-Mulder valt en als het ernstig wordt, de politie het onder het normale strafrecht moet doen. Als een 30 km-zone bestuurlijk wordt gehandhaafd, om dat voorbeeld weer te noemen, is een geringe overschrijding, hoe dodelijk ook, een kwestie van bestuurlijke handhaving. Zodra er 30 km te hard wordt gereden en er dus 60 km/u wordt gereden, is het weer strafrechtelijke handhaving. Om dat te voorkomen dient het apparaat consistent te zijn. Dat is de enige wijze waarop wij de verkeersveiligheid verantwoord kunnen handhaven.

Dat laat onverlet dat er reden kan zijn om gegeven de ervaring met een aantal punten te komen tot een verdergaande kanalisering, als de OM-afdoening er is. Om die reden hecht de regering eraan om de evaluatie van de verschillende wetten op hetzelfde moment te laten plaatsvinden. Ik denk dat hiertoe de minste aanleiding is op het terrein van onbetaald of fout-parkeren. Voor het terrein van kleine ergernissen en overlast geldt een eigen motivering om gemeenten verantwoordelijkheid te geven. Ik hoop dat ik duidelijk heb gemaakt dat het in de studeerkamer misschien wel heel complex kan worden, maar dat het systeem op deze wijze zeer wel hanteerbaar is. Ik denk dat de eenduidigheid die het OM verlangt, waarnaar de heer Wolfsen verwees, op deze wijze bereikt kan worden met behoud van de meerwaarde van de voorstellen.

De heren Luchtenveld, Wolfsen en Van der Staaij hebben gevraagd of de overlast van foutparkeren niet moet worden samengevoegd. Nogmaals, dat proberen wij zo goed mogelijk te bereiken bij de controle op fout- of onbetaald parkeren. Op andere terreinen loop je dan alleen maar verder in de inconsistenties.

De heer Slob hoopt met zijn amendement op het wetsvoorstel over bestuurlijke boete bij kleine ergernissen eenduidigheid te creëren door te bepalen dat wat in de AMvB staat, niet meer strafbaar is. Dat zou tot de vreemde figuur leiden dat wat bij wet strafbaar is gesteld, bij AMvB van zijn strafbaarheid wordt ontdaan. Ik ben bang dat dit mogelijk zelfs in strijd is met de Grondwet. Het heeft zeker als consequentie dat de politie niet meer zal optreden op dit terrein, tenzij het gaat om handhaving voor de openbare orde. Of wij moeten naast de boa een heel nieuwe figuur invoeren: de bijzondere bestuursambtenaar (bba). Dat is dan een politieagent die voor dat terrein functionaris wordt van een ander bestuursorgaan, namelijk de gemeente. Dat is een fundamenteel verschil met de Mulderdelicten, waarbij de politie wel functioneert in het kader van de strafrechtelijke handhaving.

Ik ontraad de aanneming van dit amendement ten stelligste, nog afgezien van het principiële argument dat wij niet bij AMvB zaken uit de strafrechtsfeer moeten halen die daar door de wetgever in zijn gezet. Een praktische overweging is dat het dubbele systeem dan verloren zou gaan. Tegelijkertijd proberen wij de zaak in de beroepssfeer bij foutparkeren zoveel mogelijk gelijk te trekken met onbetaald parkeren.

De heer **Slob** (ChristenUnie): In de toelichting op het amendement hebben wij vermeld dat wij het vervelend vinden dat de rechtszekerheid van burgers straks heel verschillend kan zijn, afhankelijk van degene door wie je wordt aangesproken. Als dat de buitengewoon

opsporingsambtenaar is, ontstaat een andere situatie dan bij de buurman die over hetzelfde toevallig door de politie wordt aangesproken. Dan geldt een heel ander systeem en komt men ook qua rechtszekerheid in een ander spoor terecht. Dat is toch zeer ongewenst?

Minister **Donner**: Dat is dan een keuze, maar je probeert op dit terrein zo goed mogelijk om verschillende wensen met elkaar te verenigen. Als u het argument van de rechtszekerheid in stelling brengt, is er altijd maar één oplossing: landelijke uniformiteit. Dan moeten wij de hele zaak, het bestuur, schrappen. Bestuurlijke autonomie houdt nou juist in dat er verschillen zijn. De ene gemeente kan ervoor kiezen om het wel te vervolgen en de andere gemeenten kan ervoor kiezen om het niet te vervolgen. Bijvoorbeeld op het punt van het zwerfvuil kan de ene gemeente ervoor kiezen om strikt te handhaven, terwijl de andere gemeente ervoor kan kiezen om niet strikt te handhaven. Dat kan inderdaad verwarring scheppen bij de burger, omdat hij zijn snoeppapiertje in de ene gemeente op straat kan gooien, terwijl hij in de andere gemeente onmiddellijk een hand op zijn schouder krijgt en te horen krijgt: "Zo breder, en nu betalen!" Dat zijn de keuzes die wij met dit wetsvoorstel maken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb het nu niet over het verschil tussen de ene gemeente en de andere gemeente. Ik heb het over het verschil dat in een gemeente kan ontstaan.

Minister **Donner**: Dat proberen wij nou juist te voorkomen. De gemeente kiest, maar is dan ook 24 uur verantwoordelijk. Daar moet je niet aan komen. Ik heb alleen gezegd dat je, als je weet dat het verboden is, het niet onder de neus van de agent moet laten vallen omdat hij geen parkeerwacht is. De politie kan dan ingrijpen. Juist om die duidelijkheid te scheppen, kan de gemeente er wel voor kiezen om het wel of niet te doen, maar niet om het in kantoor tijden wel te doen, terwijl buiten kantoor tijden de politie het moet doen. Dat zou immers verwarring scheppen.

Ik heb al een aantal argumenten gegeven waarom ik grote bezwaren zou hebben tegen de amendementen die betrekking hebben op handhaving in den brede op het punt van de verkeerswetgeving. Daardoor zouden de gevaren op de weg immers daadwerkelijk toenemen.

Ik ken de klachten dat in de 30-kilometerzones onvoldoende wordt gehandhaafd. Kijkend naar de cijfers, constateer ik dat dat, objectief gezien, niet juist is. Een subjectief gevoel van onveiligheid kan wel degelijk bestaan. Daarom is de verkeershandhaving de afgelopen tijd substantieel uitgebreid met een aantal ambtenaren die niet alleen in 30-kilometerzones moeten worden ingezet, maar juist daar waar gemeenten meer in den brede het gevoel hebben dat daar een gevaarlijke situatie bestaat en extra controle nodig is. Daarbovenop zijn het afgelopen jaar in het kader van een pilot extra ambtenaren ingezet voor de handhaving binnen de 30-kilometerzones. Ik ben gaarne bereid om binnen de bestaande systematiek te bekijken of, daar waar gemeenten bovenop de reeds getroffen extra voorzieningen zelf extra ambtenaren willen inzetten voor de handhaving, dat kan worden ondergebracht in de structuur van de bijzondere opsporingsambtenaar of op een andere wijze, eventueel via de OM-afdoening. Dat is

Donner

echter fundamenteel iets anders dan het aanbrengen van een knip op een terrein dat daadwerkelijk betrekking heeft op de gevaarzetting van de burger door te bepalen of dat een kwestie is van de gemeente of niet. Alle gemeenten die het daarover hebben, hebben voor ogen dat zij daar een flitspaal neer kunnen zetten. Ik heb, ook bij de begrotingsbehandeling, aangegeven dat dit geen kwestie is van lamelendigheid van het OM en van niet willen handhaven. Een flitspaal is geen instrument om ervoor te zorgen dat burgers zich aan die beperking van 30 kilometer houden. Dat beïnvloedt men alleen via boetes. Dat is onvoldoende, want in zo'n woonwijk acht men zich veilig en loopt men onbedachtzaam over de rijweg. Dat is de reden waarom de eis geldt dat het zodanig ingericht moet zijn dat de kans dat er harder gereden wordt dan 30 km/u zo gering mogelijk is. Dat is een geheel andere notie. Bij een overheveling van de handhaving op dit terrein dreigt op ieder moment dat een flitspaal als oplossing wordt gezien. Dat moeten wij niet hebben.

Ik heb de cijfers al eerder genoemd. Die staan in een zeer handzaam boekje dat alle handhavingsambtenaren sinds 1 januari hebben. Daarin staan de tarieven van de boetes bij te hard rijden voor de verschillende systemen. Ook in die zin is er alles aan gedaan om het zo overzichtelijk mogelijk te houden. De remweg bij 30 km/u is 13 meter. Bij 7 km/u te hard is die al veel langer. Bij 15 km/u te hard rijden, betekent het in 60% van de gevallen een dodelijke afloop. Om die reden moet het nog verdergaande amendement van de heer Luchtenveld, over de verkeershandhaving meer in den brede in de bebouwde kom, niet gevolgd worden. Dat zou immers tot gevolg hebben dat op een centraal punt van de verkeerswetgeving verschillen ontstaan tussen de gemeenten en binnen het handhavingssysteem. Juist door intensivering in de afgelopen tijd is het aantal verkeersdoden en verkeersslachtoffers bij toenemend verkeer teruggedrongen. Dat wordt in de waagschaal gelegd als op het punt van de gevaarzetting de handhaving wordt versnipperd. Dat is onverantwoord.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft terecht aangegeven dat binnen de strafwet geen onderscheid gemaakt kan worden tussen fietsers of automobilisten bij het door rood rijden. Uit het oogpunt van eenvoud is daar één delict van gemaakt. Ik voel echter met de heer Van Haersma Buma mee. Valt er niets te doen aan het probleem dat een parkeerwachter een automobilist een boete mag uitschrijven, maar dat die parkeerwachter geen mensen mag beboeten die door rood lopen bij de verkeerslichten? Ik kan dat probleem niet oplossen door dit segment over te hevelen van de ene wet naar de andere. Ik zal de Kamer gaarne een brief schrijven over wat op dit punt de mogelijkheden en consequenties zijn. Ik erken het probleem. Vandaar dat wij bij de wet over de kleine ergernissen de politie als achtervang willen hebben. Wij moeten voorkomen dat mensen onder de neus van een agent dingen doen die verboden zijn, omdat zij weten dat die agent toch niet zal handhaven. Ik ben gaarne bereid om eventuele problemen op te lossen. Dat kan niet door structureel te knippen in het handhavingssysteem.

Voor bezwaren van te weinig handhaving moet een oplossing worden gevonden. Die oplossingen zijn reeds gezocht en gevonden. Er zijn al gemeenten die niet meer handhaving willen hebben. Als er klachten zijn, ben ik gaarne bereid om oplossingen te zoeken. Ik ben ook

bereid om daarbij ambtenaren van de gemeente als bijzondere opsporingsambtenaar in te schakelen, te bezien wat de meeropbrengst is van OM-afdoening en die vervolgens naar de gemeenten te brengen. Ik begrijp dat punt. Waarom moeten er meer ambtenaren komen als er geen sprake is van meeropbrengst bij de boetes? Op dat punt moeten er geen illusies bestaan: handhaven is altijd verliesgevend en vergt altijd meer geld dan het opbrengt. Dat is echter een punt van andere aard en zorg.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Ik heb een korte vraag over die uitbreiding en die complexiteit. U hebt nog niet gesproken over het probleem van het niet kunnen tonen van je legitimatiebewijs. Dat zul je altijd in twee kolommen moeten afdoen. Dat kan tot grote onvrede bij de burgers leiden.

Minister **Donner**: Dat ben ik met u eens. Dit soort redeneringen leidt maar tot één oplossing, namelijk dat wij dit niet doen. Wij trachten ook zoveel mogelijk ambtenaren aan te wijzen als boa, in ieder geval voor de vaststelling van deze overtreding. Dan hoeven zij er geen agent bij te halen. Het probleem blijft bestaan: de bestuurlijke boete is het ene systeem en het gebrek aan een identiteitsbewijs is het andere systeem.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Je zou ook kunnen doen wat de heer Luchtenveld en ik hebben bepleit, namelijk dat je altijd naar één beroepsinstantie gaat. Waarom zouden wij dat niet kunnen regelen?

Minister **Donner**: U bent in wezen voor de optie om alles te kanaliseren via de OM-afdoening. Dan gaat het om de strafrechtelijke handhaving en kan er ook geen inconsistentie ontstaan. De officier zal dat punt dus moeten beoordelen, maar dan zal hij ook de andere delicten beoordelen. Dan zitten wij in wezen in een heel ander systeem.

De heer **Wolfsen** (PvdA): De legitimatie kan toch gewoon meeliften met de zaak waarvoor bekeurd is?

Minister **Donner**: Dan krijgen wij de figuur dat wij dezelfde overtreding zowel bij de bestuursrechter als bij de strafrechter brengen. Wij hebben het over complexiteit gehad. Laten wij dat niet doen.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Dat gaan wij wel doen, want voor vuilnis dat te vroeg is buiten gezet, moet je in de ene gemeente naar de strafrechter en in de andere gemeente naar de bestuursrechter.

Minister **Donner**: Dat doe ik niet bij delicten die grensoverschrijdend kunnen zijn. Bij overlastdelicten weet men dat het binnen deze gemeente door die ambtenaren wordt gedaan en bij een andere gemeente door die ambtenaren. Dat is een consistent systeem. Als u zelfs die variant niet wilt, die uit uw beginsel van bestuurlijke autonomie voortvloeit, dan moeten wij gewoon weer komen tot de uniformiteit die wij nu hebben. Die uniformiteit leidt er vaak echter toe dat wij het apparaat niet hebben om te handhaven.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Vuilnis te vroeg buiten zetten is sec een overtreding.



De heer Luchtenveld (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

Minister **Donner**: De ene gemeente kan het via het ene systeem en de andere gemeente kan het via het andere systeem handhaven.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Dan moeten wij die burgers tegemoetkomen. Als de gemeente daarvoor kiest, dan vind ik dat iets dat annex is, bijvoorbeeld die legitimatie, moet meeliften.

Minister **Donner**: Dat is een bevoegdheid op het punt van het identiteitsbewijs. De betrokken ambtenaar kan de betrokken persoon meenemen naar het bureau ter vaststelling van de identiteit. Dan krijgen wij dus geleidelijk aan een ander soort ambtenaar.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Dan zit u precies fout. Die mensen worden wel boa om te kunnen optreden. Zij mogen ze meenemen.

Minister **Donner**: Door ze boa te maken, kies ik voor het rechtssysteem.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Exact, u maakt ze boa en dus kunnen zij dadelijk optreden. Dan is het logisch dat je die overtreding gelijk laat meeliften in het beroep.

Minister **Donner**: U hebt net gepleit voor eenduidigheid en rechtszekerheid. Dat impliceert dat dezelfde overtreding in hetzelfde systeem wordt afgedaan. Dan moet je niet uit het oogpunt van gemak bij de ene ambtenaar naar de bestuursrechter gaan en bij de andere ambtenaar naar de strafrechter. Dan moeten wij alles via de strafrechter doen.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Ik pleit ervoor dat het afhangt van de overtreding. U switcht door al die systemen heen.

Minister **Donner**: Nogmaals, het kan niet afhangen van de overtreding. Wij kiezen voor een systeem waarbij de overtreding nog steeds door de politie gehandhaafd kan worden. De enige wijze waarop uw probleem opgelost kan worden, is het te laten afhangen van de aard van de ambtenaar.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Dan kies ik eerder voor minister Peijs. Zij heeft gezegd: overtreding is overtreding. Het is voor alle gemeenten verplicht en dus voeren wij het in heel Nederland in. Dat is een sluitende redenering. U bent een beetje aan het shoppen.

Minister **Donner**: Nee, voor de kleine ergernissen hebben wij dat niet gedaan. Nogmaals, het komt zelden voor dat een burger de ene dag in de ene gemeente zijn vuil buiten zet en de andere dag in de andere gemeente. Op dat punt kan die variatie heel wel bestaan. Hetzelfde geldt voor het uitlaten van een hond. Dat geldt echter niet als iemand in de ene gemeente en in de andere gemeente fout parkeert.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter. Op de reikwijdte kom ik liever in tweede termijn terug dan via interrupties.

Ik zou nog wel graag een reactie van de minister willen op de mogelijkheid om de hoogste fase van het hoger beroep eruit te halen, dus niet meer de mogelijkheid om naar de Raad van State of naar het gerechtshof in Leeuwarden te gaan.

Minister **Donner**: Dat is mijn volgende onderwerp. In het geval van kleine ergernissen wordt gekozen voor een handhaving zoals ook alle andere bestuurlijke boetes worden gehandhaafd. In het geval van overtredingen met de auto, het fout parkeren, is vanuit eenzelfde oogpunt van consistentie en het gebruik van de ervaring ervoor gekozen om die weliswaar te brengen onder een vergelijkbaar systeem als bij het onbetaald parkeren en wordt ook zoveel mogelijk aangesloten bij de systematiek van de Mulderdelicten. Dat is echter op een punt niet mogelijk, namelijk bij de bezwaarschriftenfase. Bij de Mulderdelicten gaat men in beroep bij de officier van Justitie. In het geval van fout parkeren legt die officier de boete niet meer op, maar de gemeente. Het is derhalve logisch om het bezwaarschrift dan bij de gemeente in te dienen. Binnen het bestuursrecht bestaat de mogelijkheid van beroep in een instantie, maar uit een oogpunt van samenhang en uniformiteit zal dat wel een rechter moeten zijn. Wij moeten geen systeem kiezen met verschillende rechters zonder de mogelijkheid om een en ander op een noemer te brengen als er verschillen gaan ontstaan. Als wij al deze delicten bij de Raad van State leggen ontstaat het risico dat die vastloopt vanwege de hoeveelheid zaken. Juist vanwege die hoeveelheid zaken, zul je moeten spreiden. Als wij het daarom in eerste instantie bij de bestuursrechter leggen, heb ik een voorziening nodig om als de jurisprudentie gaat divergeren die samen te brengen bij een instantie. Dat is de hele functie van hoger beroep.

Gevraagd is of de bezwaarschriftenprocedure er niet uit kan. In beginsel is dat nu ook al mogelijk. Met de recente wijziging in de systematiek kunnen bij onderlinge overeenkomst degene die in beroep gaat en de gemeente afzien van de bezwaarschriftenfase. Juist vanwege de eenvoud van de bezwaarschriften in dit geval kunnen gemeenten heel wel zeggen dat men rechtstreeks naar de rechter kan gaan. Het hangt er dan alleen maar van af of de desbetreffende burger zich eerst nog schriftelijk wil wenden tot het gemeentebestuur die opgelegd heeft of niet. Die praktijk is dus al mogelijk binnen de huidige situatie. Men kan nu al afstappen van die bezwaarschriftenfase, maar in het belang van de

Donner

uniformiteit van de rechtspraak kan ik niet afstappen van een tweede instantie.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Mijn betoog was nu juist dat die uniformiteit een afweging zou moeten zijn tegen de effectiviteit. Hoe erg is het nu als een kleine overtreding waar betrekkelijk geringe boetes op staan in Nederland niet overal uniform wordt afgedaan? Binnen het Koninkrijk hebben wij ook wel verschillende situaties. Op de Antillen gaat het weer heel anders!

Minister **Donner**: Dat klopt. Gemeentelijke verordeningen en de uitleg daarvan kunnen inderdaad verschillen, maar hier gaat het in wezen om regels op basis waarvan bepaald kan worden in welke omstandigheden een boete mag worden opgelegd. Uiteindelijk gaat het om straffen. Wij kunnen het dan niet hebben dat in gemeente X die regels gelden omdat de rechter die ontwikkeld heeft en in gemeente Y andere regels gelden, bijvoorbeeld als je de boete niet betaalt of te laat betaalt of als het gaat om de soepelheid waarmee eventueel van die boete wordt afgezien. De rechtseenheid in Nederland zou mijns inziens in het geding worden gebracht als een voorziening wordt overwogen die de eenheid uiteindelijk niet kan garanderen. De keuze van de delicten zal afhangen van de APV en zo nodig kan bij onderlinge overeenstemming worden afgezien van de bezwaarschriftenfase.

In relatie tot de Mulderdelicten is nagegaan of je zou moeten overgaan tot het zekerstellen voordat je in beroep kunt gaan bij de rechter. Nogmaals, bij de Mulderdelicten geldt dit als je in beroep gaat bij de kantonrechter. Bij een vergelijkbaar systeem zou dit dan betekenen dat je in beroep gaat bij de bestuursrechter. Binnen het systeem van de Wet-Mulder wordt dit gecompenseerd door een boete. Omdat de opbrengst van de boeten in het systeem van de kleine ergernissen naar de gemeenten gaat en de zekerheid gesteld moet worden bij de rechtbank, zou dit tot eindeloze verrekeningen tussen de gemeenten en het rechterlijk systeem kunnen leiden. Om toch enige rem te zetten op het al te enthousiast in beroep gaan, is daarom gekozen voor het systeem van griffiegelden voor een beperkt bedrag. Dit is een pragmatische afweging, maar de invoering zou tot zeer bureaucratische systemen van verrekening leiden en dit is allemaal niet nodig bij het Muldersysteem.

De heer Slob heeft gevraagd naar het "doe-normaalcontract". Ik heb hier gisteren over gesproken met vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam. De gemeente zal begin maart beginnen met een pilot. Ik heb erop gestaan dat de heer Rouvoet hier als initiatiefnemer bij wordt uitgenodigd.

Op de vraag of het mogelijk is om ambtenaren handboeien mee te geven, wijs ik erop dat wij dit ook niet doen bij andere bestuursrechtelijke handhaving. Er kan reden zijn om handboeien mee te geven voor de handhaving in het openbaar vervoer, omdat daar onvoldoende ruimte is. Bovendien wordt dan in wezen gebruik gemaakt van de daar geldende privaatrechtelijke rechtsverhouding, maar wij spreken nu over de openbare ruimte. Er is binnen de bestuursrechtelijke handhaving niet gekozen voor geweldsmiddelen maar voor financiële middelen zoals de dwangsom of het eventueel op kosten van de dader herstellen van schade. Het gaat in beginsel niet om gevaarzettende situaties. Ik ben me er volledig van bewust dat iemand die papier laat slingeren en daarop wordt aangesproken, ook agressief kan worden,

maar die figuur kennen wij ook al bij de agressiviteit die sommigen vertonen als zij een bekeuring op hun auto aantreffen. Daar geldt het normale strafrecht, namelijk verzet tegen een ambtenaar in de uitoefening van zijn functie. Dit valt onder het strafrecht en er zal om politieassistentie gevraagd worden.

De gemeenten hebben op dit terrein een eigen inningapparaat voor de gemeentelijke belastingen. Er is geen reden om het CJIB in te schakelen. Dit sluit aan op de bestaande strafrechtelijke systemen.

De heer Van der Staaij vroeg mij nog naar de recidivebestrijding. De keuze die wij hebben gemaakt, betreft overtredingen en delicten van geringe aard die inderdaad in beginsel primair in de overlastsfeer zitten, maar niet in de sfeer van ethische verwijtbaarheid. Dat is de reden dat op dat terrein überhaupt geen verzwaarings bij recidive mogelijk is. Bij Mulderdelicten is dat ook niet het geval. Wij gaan niet registreren en dat kan gevolgen hebben voor de patronen, maar dat is nu ook al het geval bij de verkeershandhaving. Volgens mij heb ik nu alle vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over vijf minuten te beginnen met de tweede termijn van de Kamer. De minister van BZK heeft om 16.30 uur een dringende verplichting. Als blijkt dat de tweede termijn van de Kamer langer duurt dan voorzien, dan stel ik voor de tweede termijn van de regering volgende week te houden.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Het overleg met de woordvoerders en de bewindslieden heeft opgeleverd dat het bij nader inzien toch beter is om, gezien de korte tijd die nog rest, de tweede termijn niet nu te beginnen. Het gevaar is dat de tweede termijn te verbrokkeld dan wel te gehaast zal zijn.

Mijn nadere voorstel is om de tweede termijn te houden op een nader te bepalen moment. Wat mij en de woordvoerders betreft, althans zo heb ik het begrepen, gaat de voorkeur naar volgende week uit. Ik houd nog een slag om de arm met het oog op de onderwerpen die op de agenda van volgende week moeten komen.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

Sluiting 15.27 uur

Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. vier brieven van de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, met de mededeling, dat zij in haar vergadering van dinsdag 17 januari 2006 de haar door de Tweede Kamer toegezonden voorstellen van Wet gedrukt onder de nummers 29658, 29871, 30031 en 30104 heeft aangenomen.

De Voorzitter stelt voor, deze brieven voor kennisgeving aan te nemen.