

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2140

Vragen van de leden **De Rouwe** en **Oskam** (beiden CDA) aan de Ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu over *overtredingen met voertuigen voorzien van buitenlandse kentekens* (ingezonden 8 mei 2014).

Antwoord van Minister **Opstelten** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 5 juni 2014)

Vraag 1

Kunt u een overzicht geven van de afgelopen vijf jaar van alle aantallen overtredingen, uitgesplitst per jaar, land van herkomst, kenteken en soort overtreding, die zijn waargenomen door flitsapparatuur en die zijn begaan met voertuigen met een buitenlands kenteken, die afkomstig zijn uit EU-lidstaten anders dan België (BE), Duitsland (DE) en Zwitserland (CH)?

Antwoord 1

De digitale handhavingsapparatuur (trajectcontrolesystemen, flitspalen en mobiele radarsets) is op dit moment alleen ingesteld om de kentekens uit Nederland, Duitsland, België en Zwitserland te herkennen. De apparatuur herkent geen kentekens uit andere landen.

Vraag 2

Kunt u, indien de cijfers uit de voorgaande vraag niet beschikbaar zijn, alle relevant beschikbare schattingen, ramingen en andere informatie verstrekken met betrekking tot genoemde overtredingen met voertuigen voorzien van buitenlandse kentekens?

Antwoord 2

De politie heeft gedurende één week in augustus 2010 bij alle trajectcontrolesystemen bijgehouden wat het land is waar het overtredende voertuig is geregistreerd anders dan Nederland, België, Duitsland en Zwitserland. Uit deze cijfers bleek dat 3 procent Poolse kentekens waren, 1,5 procent Frans en 0,9 procent Brits. De aantallen van overige landen waren dusdanig klein dat hieruit geen conclusies konden worden getrokken. Het beeld dat uit deze kortdurende meting naar voren komt, wordt ondersteund door een overzicht van het CJIB over het aantal staande houdingen van buitenlandse verkeersovertreders in 2012. Ook hieruit komt het beeld naar voren dat van de buitenlandse verkeersovertreders Polen en Fransen het meeste worden staande gehouden als Belgen, Duitsers en Zwitsers buiten beschouwing worden gelaten.

Afgezien van deze cijfers zijn er geen schattingen of ramingen van de aantallen geflitste kentekens uit andere landen dan Nederland, Duitsland, België of Zwitserland. Gezien de cijfers over het aantal EU-onderdanen uit andere landen dat woonachtig is in Nederland, de cijfers over toerisme en het aandeel vrachtwagens met buitenlandse kentekens op de Nederlandse snelwegen valt evenwel logischerwijs te verwachten dat voertuigen met kentekens uit Frankrijk en Polen na voertuigen met kentekens uit Duitsland en België het meest worden geflitst.

Vraag 3

Kunt u over de afgelopen vijf jaar aangeven hoeveel verkeersovertredingen in Nederland met een buitenlands kenteken jaarlijks geregistreerd zijn en hoeveel hiervan daadwerkelijke qua aantallen en geldbedragen geïnd zijn?

Antwoord 3

In de periode 2009 tot en met 2013 zijn 2.859.717 verkeersovertredingen in Nederland ter inning aan het CJIB aangeboden met de code «niet Nederlands kenteken». Daarvan zijn 2.259.220 zaken als «betaald» geregistreerd. Daarmee is een bedrag van € 150.541.863 geïnd.

Vraag 4

Wat wordt gedaan met de overtredingen met een buitenlands kenteken van de afgelopen vijf jaar die nog niet geïnd zijn en hoeveel zijn dit?

Antwoord 4

Opgelegde boetes die nog niet geïnd zijn kunnen nog «open» staan. Dat betekent dat deze het reguliere incassotraject nog niet geheel hebben doorlopen en een betaling nog kan volgen. Opgelegde boetes die in het reguliere incassotraject oninbaar blijken, kunnen voor inning op grond van het Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad van 24 februari 2005 inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties (PB L 76, blz. 16) worden overgedragen aan het land van de kentekenhouders of zij kunnen worden opgenomen in het opsporingsregister, zodat inning kan plaatsvinden wanneer de kentekenhouders weer in Nederland wordt aangehouden. Voor de periode 2009 tot en met 2013 is dit met betrekking tot 182.932 zaken het geval.

Vraag 5

Klopt het dat de inning van boetes ten gevolge van overtredingen met buitenlandse kentekens op Nederlands grondgebied heel moeilijk gaat? Welke invloed heeft dit op de verkeersveiligheid?

Antwoord 5

De mogelijkheden om boetes op buitenlandse kentekens te innen zijn iets beperkter dan voor boetes op Nederlandse kentekens, maar het is niet zo dat deze inning veel moeilijker gaat.

Vraag 6

Wat is de stand van zaken aangaande de Cross Border Enforcement (CBE)-richtlijn die een efficiënte uitwisseling van buitenlandse boetes mogelijk moet maken? Is deze inmiddels volledig operationeel, zo ja, wat zijn hier de eerste resultaten van?

Antwoord 6

Op grond van de bedoelde richtlijn moesten lidstaten vóór 7 november 2013 hun kentekenregister (geautomatiseerd) openstellen zodat andere lidstaten de mogelijkheid hebben om de naam- en adresgegevens van buitenlandse kentekenhouders op te vragen die een verkeersovertreding hebben begaan. Nederland heeft aan deze verplichtingen voldaan. Alleen lidstaten die hun kentekenregister eveneens reeds hebben opengesteld mogen het Nederlandse kentekenregister raadplegen.

In november 2013 hebben naast Nederland ook België en Duitsland hun kentekenregister opengesteld. Sinds kort geldt dit ook voor Bulgarije, Frankrijk, Litouwen, Polen en Zweden.

De verwerking van verkeersovertredingen (met name snelheidsovertredingen en roodlichtpassages die door digitale handhavingmiddelen zijn geconsta-

teerd) die in Nederland zijn gepleegd door voertuigen met een kenteken uit andere landen dan die uit Duitsland, België en Zwitserland, wordt gefaseerd ten uitvoering gebracht. In de eerste fase wordt de handhaving- en executieketen aangepast voor kentekens uit een aantal geselecteerde landen. Gekozen is voor Franse en Poolse kentekens, omdat met voertuigen met deze kentekens – zoals in antwoord op vraag 2 is toegelicht – naar verwachting de meeste overtredingen worden begaan na voertuigen met Belgische en Duitse kentekens. In de fases erna worden telkens andere landen toegevoegd aan de handhaving- en executieketen.

Vraag 7

Kunt u de Kamer doen toekomen het «Rapport Bevindingen van Werkgroep Implementatie CBE-richtlijn en Verdrag met België», zoals is vastgesteld op 2 september 2013 en beschikbaar is op het Ministerie van Veiligheid en Justitie?

Antwoord 7

Dit rapport is een intern ambtelijk werkdocument zonder formele status en is niet bedoeld of geschikt voor publicatie.

Vraag 8

Hoe vaak heeft Nederland, sinds aansluiting bij de CBE-richtlijn, van andere landen (anders dan BE, DE of CH) boetes ontvangen van aldaar geconstateerde overtredingen begaan door auto's met een Nederlands kenteken?

Antwoord 8

Alleen de lidstaat die een boete oplegt beschikt over cijfers van het aantal Nederlandse kentekenhouders dat een verkeersboete heeft ontvangen uit die lidstaat.

Vraag 9

Hoe vaak heeft Nederland sinds aansluiting bij de CBE-richtlijn, gegevens van geflitste buitenlandse kentekens (anders dan BE, DU of CHE) verstuurd naar betreffende landen van herkomst?

Antwoord 9

Ik verwijs naar het antwoord op vraag 6. Bestuurders van voertuigen met kentekens uit andere landen dan België, Duitsland en Zwitserland worden momenteel uitsluitend beboet door deze bestuurders staande te houden.