

Vergaderjaar 2020–2021

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 898

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 februari 2021

Op 2 juli 2020 heeft uw Kamer een motie aangenomen van het lid Van Aalst (PVV)¹. De motie verzoekt de regering om alles in het werk te stellen om ervoor te zorgen dat het inningspercentage voor verkeersboetes door buitenlandse kentekenhouders zo snel mogelijk stijgt. Op 18 december jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd dat ik aan het begin van 2021 nader in zou gaan op de meest actuele inningspercentages bij buitenlandse verkeers-overtreders en de invloed die Nederland hierop kan uitoefenen².

Met deze brief doe ik de motie van het lid Van Aalst gestand. Tegelijk met deze brief is ook het jaarlijkse overzicht van verkeersboetes op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV) gepubliceerd³. Hierin valt te lezen hoeveel verkeersboetes er in 2020 zijn verstuurd, zowel binnen Nederland als daarbuiten.

Inning buitenlandse boetes

In 2015 is in Europa de richtlijn Cross Border Enforcement (CBE) vastgesteld⁴. Deze richtlijn maakt het mogelijk om adresgegevens van kentekenhouders tussen lidstaten uit te wisselen voor het opleggen van verkeersboetes voor acht soorten verkeersovertredingen. Voorbeelden hiervan zijn snelheidsovertredingen en het rijden door rood licht⁵. Dankzij de uitwisseling van kentekenhouders gegevens kon Nederland in 2019 ruim 1 miljoen verkeersboetes naar het buitenland sturen. In 2020 waren dit er ruim 870.000.

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 831

² Kamerstuk 29 398, nr. 889

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁴ Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

⁵ De overige verkeersovertredingen betreffen het niet dragen van een veiligheidsgordel of helm, rijden onder invloed van drank of drugs, rijden over een verboden rijstrook en het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden.

Het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) stuurt in die gevallen de beschikking naar de buitenlandse kentekenhouder, in de taal van het land waar de beschikking naartoe wordt gestuurd.

Indien de boete na de eerste aanschrijving niet wordt betaald, stuurt het CJIB nog twee aanmaningen, zoals dit ook ten aanzien van in Nederland ingezetenen het proces is.

Inningspercentage buitenlandse boetes

In deze fase, dat wil zeggen tot en met de tweede betalingsherinnering, bedraagt het gemiddelde inningspercentage van alle aan buitenlanders opgelegde verkeersboetes in 2019 81,4%.

De inningspercentages uit 2020 zijn nog niet beschikbaar, omdat verkeersboetes die eind 2020 zijn opgelegd of verstuurd nog open staan voor bezwaar en beroep en daarmee nog niet onherroepelijk zijn.

Overdracht verkeersboete

Bestuurders van een voertuig met een buitenlands kenteken komen er niet mee weg als ze de verkeersboete, ondanks de eerste aanschrijving en de aanmaningen, niet betalen. Als na de tweede herinnering nog altijd niet is betaald, draagt Nederland de boete indien mogelijk over aan de lidstaat waar het kenteken geregistreerd staat⁶. Dat land neemt de inning van de boete dan over. Het is lastig om te achterhalen of en zo ja wanneer de boete dan alsnog wordt betaald. Landen zijn in principe verplicht om dit terug te melden. Dit gebeurt echter lang niet in alle gevallen. Van de overgedragen verkeersboetes ontvangt het CJIB in meer dan de helft van de gevallen een bericht terug van de lidstaat aan wie de boete is overgedragen. Daaruit blijkt dat in de periode tussen 2014 en 2019 in 44% van de overgedragen zaken inning alsnog heeft plaatsgevonden⁷.

Invloed van Nederland op verbetering inning buitenlandse boetes

Bij deze brief is toegevoegd de onderliggende tabel WAHV, zoals dit ieder jaar bij het jaarbericht wordt gepubliceerd. Uit de cijfers blijkt dat de inningspercentages per land uiteenlopen. Verschillende factoren spelen bij de inning een rol, zo is in andere landen soms de algehele betaal-moraal anders of komen brieven soms niet tijdig bij de juiste persoon terecht, omdat het postsysteem minder goed werkt. Om het inningspercentage van landen waar de inningspercentages achterblijven te verhogen, is Nederland afhankelijk van inspanningen van de landen waarnaar de boetes worden verzonden. Nederland kan dit niet afdwingen. Wel zal ik hier in Europese overleggen over dit onderwerp aandacht voor blijven vragen.

Medio vorig jaar heb ik, in navolging van een toezegging gedaan aan uw Kamer tijdens het Algemeen Overleg Handhaving in het verkeer op 5 maart 2020 (Kamerstuk 29 398, nr. 821), brieven gestuurd naar mijn collega-ministers in Frankrijk en Engeland met het verzoek gezamenlijk te kijken naar mogelijkheden om het betaalgedrag op basis van de aanschrijvingen vanuit Nederland te verbeteren.

Enkele weken geleden ontving ik een reactie van de Franse Minister van Binnenlandse zaken. Hij heeft mijn verzoek doorgegeven aan de ANTAI, de uitvoeringsorganisatie die in Frankrijk belast is met het innen van de eigen Franse boetes.

⁶ Dit is bij onherroepelijke verkeersboetes vanaf € 70,- mogelijk op grond van het kaderbesluit inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties (2005/214 JBZ).

⁷ De geïnde gelden komen ten gunste van de lidstaat aan wie de boete is overdragen.

Van mijn Engelse collega heb ik helaas nog geen reactie mogen ontvangen. Door de definitieve Brexit heeft het verzoek echter ook minder urgentie gekregen. Het Verenigd Koninkrijk neemt geen deel meer aan Europese verdragen. Daardoor kunnen, in het kader van de CBE-richtlijn, ook niet meer geautomatiseerd adresgegevens van kentekenhouders worden uitgewisseld. Het is daarom, op dit moment, niet mogelijk om automatisch geconstateerde verkeersovertredingen begaan door voertuigen met een Brits kenteken achteraf te bekeuren. Enkel bij een staandehouding kan een boete worden opgelegd. Omdat dit voor alle Europese landen geldt wordt in Europees verband bekeken of deze lacune kan worden opgelost middels een bilateraal of multilateraal verdrag. Het spreekt voor zich dat ik ongelukkig ben met dit effect van de Brexit. Daarom kan de totstandkoming van een verdrag op dit vlak op mijn steun rekenen.

Tot slot

Buitenlandse verkeersovertreders komen niet weg met het plegen van verkeersovertredingen in Nederland. Ik constateer dat het overgrote deel van hen de financiële consequenties van hun onveilige gedrag ondervindt en ook draagt. Dat draagt bij aan het doel waarvoor we dit allemaal doen, namelijk veilige Nederlandse en Europese wegen.

De Minister van Justitie en Veiligheid,
F.B.J. Grapperhaus