

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

2805

Vragen van de leden **Remco Dijkstra**, **Lodders** en **Laan-Geselschap** (allen VVD) aan de Ministers van Justitie en Veiligheid en van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Financiën over *het bericht «Kwart miljoen boetes voor 1 km/u te hard: «Dit riekt naar spekken staatskas»»* (ingezonden 3 april 2019).

Antwoord van Minister **Grapperhaus** (Justitie en Veiligheid), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 27 mei 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2431.

Vraag 1

Kent u het bericht «Kwart miljoen boetes voor 1 km/u te hard: «Dit riekt naar spekken staatskas»»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat verkeershandhaving er is om de verkeersveiligheid te waarborgen en te verhogen en dat de systematiek met deze microboetes een andere indruk kan wekken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Verkeershandhaving is er om de naleving van de verkeersregels te bevorderen en daarmee de verkeersveiligheid te borgen. Juist daarom acht ik het van belang dat ook op kleine snelheidsovertredingen wordt gehandhaafd. Een te hoge snelheid vergroot de kans op verkeersongevallen en de kans op een ernstige afloop daarvan. Een kleine snelheidsovertreding lijkt onschuldig, maar kan ernstige gevolgen hebben. Veilig deelnemen aan het verkeer dient daarom voor iedere verkeersdeelnemer de norm te zijn. Te snel rijden past daar niet bij. Naar schatting wordt een derde van alle dodelijke ongelukken (mede) veroorzaakt door te snel rijden.

Bovendien is het niet zo dat er gelijk een boete wordt opgelegd als een bestuurder iets te hard rijdt. Bij snelheidscontroles wordt op de gemeten

¹ Algemeen Dagblad, 28 maart 2019, <https://www.ad.nl/auto/kwart-miljoen-boetes-voor-1-km-u-te-hard-dit-riekt-naar-spekken-staatskas-a1030382/>

snelheid een meetcorrectie toegepast. Die meetcorrectie bedraagt 3 kilometer voor gemeten snelheden onder de 100 km/u en 3% voor gemeten snelheden boven de 100 km/u. Daarnaast wordt, behalve op de wegen waar de maximumsnelheid 130 km/u is, pas een boete opgelegd bij een gecorrigeerde snelheidsoverschrijding van 4 km/u (de ondergrens). Dit betekent dat bestuurders die een boete opgelegd hebben gekregen voor het begaan van een snelheidsovertreding in de praktijk altijd meer dan 1 km/u te hard hebben gereden. Dit geldt ook op wegen waar de maximumsnelheid 130 km/u is.

Vraag 3

Deelt u de mening dat het lastig uit te leggen is dat de administratiekosten bij deze gevallen bijna even hoog zijn als de boetes zelf? Zo nee, waarom niet? Kunt u aangeven hoe deze administratiekosten zijn opgebouwd en of deze door steeds verdere automatisering op termijn uitgefaseerd kunnen worden? Zo ja, op welke termijn? Zo nee, wat is er nodig om de administratiekosten terug te dringen?

Antwoord 3

Uitgangspunt bij de heffing op de verkeersboete is dat de overtreder opdraait voor de kosten. Daarom worden de totaal geraamde directe en indirecte kosten van de inning van boetes doorberekend aan de overtreder. Er is voor gekozen deze gelijkelijk door te berekenen, omdat bij de aanvang van de inning van een boete niet kan worden gezegd of hiervoor veel of weinig kosten zullen worden gemaakt.

Het bedrag van 9,00 euro administratiekosten is als volgt opgebouwd:

Personeelskosten	5,52
Apparaatskosten	2,53
Gerechtskosten	0,59
Rente en Afschrijving	0,36
Totaal	9,00

Het ligt verder niet in de lijn der verwachting dat de administratiekosten op termijn dalen. Alhoewel bepaalde processen door automatisering efficiënter zijn geworden, is het algehele proces van inning en incasso door het leveren van meer maatwerk – bijvoorbeeld door mensen met schulden meer tijd te geven hun boete te betalen – complexer geworden. De kosten hiervan overstijgen de eventuele besparingen door automatisering. Om de administratiekosten te laten dalen zal moeten worden ingeleverd op maatwerk. Dit vind ik thans niet wenselijk.

Vraag 4

Hoe beoordeelt u de vrees van politiebonden dat door deze situatie het draagvlak voor bekeuren verdwijnt?

Antwoord 4

Ik deel deze vrees niet. Zoals ik in mijn antwoord op vraag 2 heb aangegeven, is het vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid van belang dat ook op kleine snelheidsovertredingen wordt gehandhaafd.

Vraag 5

Kunt u aangeven waarom op autosnelwegen waar 130 km/u is toegestaan geen ondergrens bestaat voor bekeuring, terwijl op de meeste wegen een ondergrens van 4km/u geldt voordat wordt bekeurd? Bent u bereid de ondergrens van een paar km/u ook te hanteren op autosnelwegen waar 130 km/u is toegestaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Tijdens het Algemeen Overleg maximumsnelheden hoofdwegen met van 9 maart 2011 heeft een meerderheid van de Kamer duidelijk gemaakt graag kleinere flitsmarges te willen op wegen waar een maximumsnelheid van 130 km/u geldt. De ondergrens van vervolging – de marge die het OM hanteert bij snelheidsovertredingen – is derhalve bij de wegen waar een maximumsnelheid van 130 km/u geldt per 1 januari 2012 afgeschaft. In de praktijk betekent

dit dat een boete volgt vanaf een gemeten snelheid van 136 km/u. Bij de overige maximumsnelheden is de ondergrens blijven bestaan. Aangezien de maximumsnelheid van 130 km/u de bovengrens vormt van het snelhedengebouw werd het voor de verkeersveiligheid verdedigbaar geacht om de ondergrens bij deze maximumsnelheid af te schaffen. Ik zie geen reden om dit besluit nu terug te draaien.

Vraag 6

Kunt u een overzicht geven van de boetes uitgesplitst naar de verschillende nationaliteiten?

Antwoord 6

Voor een overzicht van de registraties per land verwijs ik naar het jaarbericht «Overtredingen 2018 Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv, wet «Mulder»), dat op 7 februari jongstleden is gepubliceerd. Zie:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/02/07/overtredingen-2018-wet-administratiefrechtelijke-handhaving-verkeersvoorschriften-wahv-ofwel-wet-mulder>

Vraag 7

Kunt u aangeven of buitenlandse automobilisten uit landen als Polen, Duitsland, Frankrijk en België de boetes thuis ontvangen en bedragen daadwerkelijk geïnd worden? Zo nee, waarom is dit niet voor elkaar, waarom duurt dit zo lang en hoe rechtvaardig is dit ten opzichte van de Nederlandse automobilisten?

Antwoord 7

Ja, ook bestuurders uit Europese landen, die een verkeersovertreding begaan ontvangen een boete thuis. Dit gebeurt op basis van een staandehouding na een geconstateerde overtreding en is, in het geval van een boete die op kenteken wordt geconstateerd, ook mogelijk op grond van de zogeheten Cross Border Enforcement richtlijn. Deze richtlijn maakt het mogelijk om persoons- en adresgegevens bij het kenteken van buitenlandse overtreeders op te vragen voor acht soorten overtredingen. Dit zijn: a) rijden met een te hoge snelheid; b) niet dragen van een veiligheidsgordel; c) niet stoppen voor een rood licht; d) rijden onder invloed van drank; e) rijden onder invloed van drugs; f) niet dragen van een veiligheidshelm; g) gebruiken van een verboden rijstrook; h) illegaal gebruik van een mobiele telefoon of een ander communicatieapparaat tijdens het rijden.

De overtreder ontvangt de boete van het CJIB en twee aanmaningen. De inningspercentages die bij het hierboven beschreven proces horen, zijn eveneens terug te lezen in het jaarbericht «Overtredingen 2018 Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv, wet «Mulder»)» waar in vraag 6 aan wordt gerefereerd.

Mocht de overtreder de boete na deze herinneringen nog niet betaald hebben, dan wordt de boete doorgaans overgedragen aan het land, waar de overtreder woonachtig is. Op het moment dat het land de boete heeft erkend, zijn zij verantwoordelijk voor de tenuitvoerlegging van de boete.

Het proces van versturen van boetes naar het buitenland duurt niet wezenlijk langer dan het versturen van de boetes in Nederland.

Vraag 8

Kunt u aangeven hoe het staat met de motie-Zijlstra/Samsom om de opbrengsten van verkeersboetes niet langer in de begroting van Justitie en Veiligheid te laten vloeien?²

Antwoord 8

Ter uitvoering van de motie Zijlstra/Samsom zijn de ontvangsten uit verkeersboetes per 1 januari 2017 een generaal dossier op de begroting van JenV geworden. Dit betekent dat lagere ontvangsten dan geraamd niet ten koste gaan van andere budgetten op de begroting van JenV maar ten laste komen van het generale beeld en dat hogere ontvangsten aan het generale

² Kamerstuk, 34 550, nr. 7.

beeld worden toegevoegd. Op deze manier wordt voorkomen dat de hoogte van de boetes en omvang en aard van de handhavingsinspanning budgettair gedreven zouden kunnen zijn.

Vraag 9

Kunt u aangeven of de op te nemen bepaling waarin specifiek is geregeld dat de Belastingdienst voor het toezicht op en handhaving van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 camerabeelden met kentekengegevens kan verwerken al in werking is en of hier in de praktijk gebruik van gemaakt kan worden? Zo ja, kunt u de ervaringen over het eerste kwartaal 2019 delen, waarbij ingegaan wordt op de vraag hoeveel auto's gesignaleerd zijn (binnen- en buitenland) en hoeveel boetes zijn uitgegeven?

Antwoord 9

De bepaling waar de leden van de fractie van de VVD aan refereren, is al in werking getreden. Sinds 1 januari van dit jaar is in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Wet MRB 1994) artikel 77a opgenomen. Het genoemde artikel bepaalt dat de Belastingdienst op of aan de weg van een motorrijtuig met behulp van een technisch hulpmiddel zogenoemde kentekengegevens kan verwerken ten behoeve van het toezicht op en de handhaving van de Wet MRB 1994. Kentekengegevens zijn het kenteken, de locatie, de datum en het tijdstip van vastlegging en de foto-opname van het motorrijtuig (oftewel: camerabeelden met kentekengegevens). De Belastingdienst gebruikt de camerabeelden met kentekengegevens voor de controle op de motorrijtuigenbelasting (MRB). Hierbij wordt gecontroleerd of bepaalde fiscale faciliteiten terecht zijn toegepast. In bepaalde gevallen wordt namelijk geen of tegen een gereduceerd tarief MRB geheven, zoals bij schorsing en de handelaarsregeling. Voordat de Belastingdienst een naheffing oplegt voor het onterecht gebruik maken van een dergelijke fiscale faciliteit in de MRB, wordt een vooraankondiging gestuurd. Belastingplichtige heeft vervolgens drie weken – na dagtekening – de tijd om te reageren op de vooraankondiging. In het eerste kwartaal 2019 zijn er naar aanleiding van het gebruik van de camerabeelden 711 vooraankondigingen verzonden voor de handelaarsregeling en 216 vooraankondigingen voor geschorste voertuigen. Met de verwerking van de camerabeelden voor de controle op de handelaarsregeling is gestart in januari en met de verwerking van beelden voor controle op geschorste voertuigen is gestart in maart. Inmiddels zijn er in totaal 104 naheffingen opgelegd. De camerabeelden kunnen niet gebruikt worden voor de controle op de MRB van buitenlandse kentekens.

Vraag 10

Kunt u deze vragen een voor een beantwoorden?

Antwoord 10

Ja.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Van Raak en Lain (beiden SP), ingezonden 29 maart 2019 (Zie ook Aangangsels Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2804)