

Vergaderjaar 2021–2022

29 279

Rechtsstaat en Rechtsorde

Nr. 723

BRIEF VAN DE MINISTER VOOR RECHTSBESCHERMING

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 juni 2022

Op 13 mei 2020 bood ik uw Kamer het WODC-rapport *Het innen van verkeersboetes op basis van de Wahv* met mijn beleidsreactie aan (Kamerstuk 29 279, nr. 593). Hierbij zegde ik toe de dwangmiddelen inname van het rijbewijs (IVR) en de buitengebruikstelling van het voertuig (BGS) tegen het licht te houden en te verkennen hoe deze effectiever en efficiënter kunnen worden ingezet. In deze brief zet ik de resultaten daarvan uiteen.

Snel, zeker én persoonsgericht

Dag in, dag uit begeven miljoenen burgers zich in het verkeer. Bijvoorbeeld om met de auto naar het werk te gaan, met de fiets een kind van school te halen, of om 's avonds een wandeling te maken. Deelname aan het verkeer is onlosmakelijk verbonden met ons leven. Voor ieders veiligheid is het van groot belang dat we hierbij oog hebben voor elkaar en ons aan de verkeersregels houden. Indien deze regels worden overtreden, kunnen daar consequenties aan worden verbonden, zoals het opleggen van verkeersboetes. Dat kan herhaling van overtredingen helpen voorkomen en daarmee bijdragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid.

Jaarlijks worden ongeveer acht miljoen verkeersboetes opgelegd. Gelet op dit omvangrijke aantal dient de tenuitvoerlegging ervan zo efficiënt mogelijk te gebeuren, bijvoorbeeld door werkprocessen slim in te richten en burgers te faciliteren bij het betalen van hun boetes. Voor een optimaal effect van de boetes is het bovendien van belang dat ze snel en zeker ten uitvoer worden gelegd. Omdat een snelle tenuitvoerlegging tegelijk ook zorgt voor verhoogde efficiëntie snijdt het mes zo aan twee kanten.

Het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) geeft hieraan invulling door erop in te zetten dat burgers zo vroeg mogelijk in het inningstraject hun verkeersboetes (kunnen) betalen. Ontwikkelingen in de dienstverlening maken het betalen ook steeds gemakkelijker voor burgers. Digitalisering,

ook in het betaalgemak, en heldere en proactieve communicatie dragen hieraan bij. Toepassing van meer ingrijpende en duurdere dwangmiddelen wordt zo voorkomen. We zien dat dit goed gaat. Het overgrote deel van de mensen betaalt hun boetes op tijd, en wie moeite heeft met betalen kan een betalingsregeling treffen.

Maar er zijn ook burgers die niet (op tijd) betalen. Het CJIB investeert daarom in het verder ontwikkelen van verhaal door het leggen van beslag en in het verkrijgen van meer zicht en regie op de inzet van gerechtsdeurwaarders. Indien betaling uitblijft, kan het CJIB uiteindelijk dwangmiddelen inzetten, waaronder IVR en BGS. De inzet van dwangmiddelen kan nodig zijn en heeft ook een goede werking op het betaalgedrag, blijkt uit het WODC-onderzoek. Aan de andere kant zijn deze middelen ingrijpend en ook kostbaar voor de burger en de overheid. Dit vraagt om een goede balans bij de inzet ervan, waarbij ook oog is voor de financiële omstandigheden van de persoon die is beboet. Dit draagt bij aan het vertrouwen in ons boetesysteem en onderstreept daarmee het belang van een snelle, zekere én persoonsgerichte tenuitvoerlegging.

De verkenning

De afgelopen periode heb ik met het CJIB, de politie, Domeinen Roerende Zaken (DRZ) en de Koninklijke Marechaussee (KMar) verbetermaatregelen verkend voor IVR en BGS. De focus heeft hierbij gelegen op het aanbrengen van verbeteringen ten aanzien van BGS. Redenen hiervoor zijn:

1. de impact die dit dwangmiddel kan hebben op het leven van burgers en daarmee het belang van een persoonsgerichte beoordeling,
2. de complexiteit en hoge kosten van het (werk)proces en de door betrokken ketenpartners gevoelde urgentie om dit (ook voor burgers) efficiënter in te richten, en
3. een rapport van de Nationale ombudsman over de toepassing van BGS bij voertuigen van derden.

Hieronder ga ik in op de drie verbeteringen die in dit licht ten aanzien van BGS zijn aangebracht.

Tijdens de verkenning constateerde ik met de ketenpartners dat het proces van IVR overzichtelijk is en voldoende efficiënt verloopt. Mede gelet op de beperkt beschikbare middelen en diverse belangrijke (verander)opgaven waarmee de keten zich geconfronteerd ziet, zie ik op dit moment geen noodzaak om ten aanzien van dit dwangmiddel maatregelen te treffen. Wel blijf ik met de ketenpartners kijken naar een passende en gerichte toepassing van dit dwangmiddel.

Ad 1. Persoonsgerichte beoordeling

Kort gezegd komt BGS erop neer dat het CJIB de politie en de KMar opdracht kan geven om het voertuig van de kentekenhouder buiten gebruik te stellen voor maximaal vier weken. Indien het verschuldigde bedrag binnen die termijn wordt betaald wordt het voertuig teruggegeven. Wordt niet (tijdig) betaald dan eindigt de BGS en kan het voertuig worden verkocht of vernietigd.

Vanwege de impact van dit dwangmiddel acht ik het van belang dat waar mogelijk rekening wordt gehouden met de financiële omstandigheden van de burgers die dit kan treffen. Dit doe ik met een nieuwe persoonsgerichte beoordeling voorafgaand aan de inzet van BGS. Als bij het CJIB bekend is dat de betrokkene (aantoonbaar) niet kan betalen wordt BGS op dat moment niet ingezet. De inzet treft immers geen doel als de

betrokkene wel wil, maar aantoonbaar niet kan betalen. Dat verslechtert de situatie voor zowel de betrokkene, die dieper in de schulden kan raken, als voor de overheid die de kans op tenuitvoerlegging van de boete kan zien afnemen.

Voor de inzet van BGS hebben het CJIB en de politie inmiddels al eerste positieve ervaringen met een meer persoonsgerichte beoordeling opgedaan. In de praktijk betekent dit dat het CJIB voordat het een opdracht tot BGS aan de politie verstrekt, eerst beoordeelt of sprake is van aantoonbare betalingsonmacht.

Als blijkt dat de betrokkene betalingsonmachtig is, zet het CJIB dit middel niet in en wordt geen opdracht tot BGS aan de politie verstrekt. In dat geval kijkt het CJIB naar andere mogelijkheden om tot inning te komen, zoals het alsnog treffen van een betalingsregeling. Op termijn zal worden beproefd of deze persoonsgerichte beoordeling ook kan worden ingericht bij de inzet van IVR.

Ad 2. Nieuw ketenwerkproces BGS

Bij het uitvoeren van BGS zijn vier ketenpartners betrokken: het CJIB, de politie, de KMar en DRZ. Het is een fysiek, complex en kostbaar proces, waarbij qua efficiëntie veel winst kan worden behaald. Naar aanleiding van knelpunten bij de uitvoering hebben de betrokken ketenpartners gezamenlijk een nieuw ketenwerkproces ontworpen. Dit ketenwerkproces ziet op de daadwerkelijke uitvoering van BGS: het slepen en stallen van het voertuig en het factureren van kosten en betalingen van de boete. De veranderingen hebben betrekking op het anders verdelen van de (administratieve) werkzaamheden tussen de genoemde ketenpartners. Daarbij worden nieuwe, geautomatiseerde koppelingen tussen de partners gerealiseerd om tot een soepele en snelle afronding van BGS te komen.

In het nieuwe ketenwerkproces wordt een voertuig eerst drie dagen lokaal gestald. Betaalt de burger de openstaande boete en sleep- en stallingskosten binnen deze tijd, dan wordt het voertuig teruggegeven. Na deze periode van drie dagen wordt het voertuig centraal bij DRZ gestald in Soesterberg. De burger kan vanaf dat moment zowel lokaal bij de politie als via het Digitaal Loket bij het CJIB betalen en zijn voertuig terugkrijgen.

Het nieuwe ketenwerkproces zorgt ook voor verbeteringen in de dienstverlening. Het CJIB fungeert daarbij nog meer dan voorheen als centraal aanspreekpunt voor de burger. Het CJIB verstrekt informatie hoe, waar en tegen welke kosten burgers hun voertuig kunnen terugkrijgen.

Daarnaast wordt met de verdergaande digitale ondersteuning van BGS een stap voorwaarts gezet voor alle ketenpartners. In het nieuwe ketenwerkproces zijn de taken en verantwoordelijkheden van de ketenpartners eenduidig belegd. Zo wordt de administratieve afhandeling en facturering door het CJIB overgenomen van de politie en de KMar, waardoor zij meer toekomen aan hun kerntaken. Als het voertuig is weggesleept, zijn de politie en de KMar «klaar», in tegenstelling tot het huidige proces, waar de politie en de KMar veel administratieve werkzaamheden verrichten. Het CJIB krijgt een verbeterde informatiepositie ten aanzien van het proces van BGS, stalling van het voertuig en betalingen, waardoor het als spil in het proces de rol van ketenregisseur beter kan vervullen.

Met de implementatie van het nieuwe ketenwerkproces BGS realiseren de ketenpartners een efficiëntere, uniforme en landelijke werkwijze van dit belangrijke dwangmiddel.

Zowel voor de betrokken ketenpartners als voor de burger betekent dit nieuwe proces een aanzienlijke verbetering.

Ad 3. Het toepassen van BGS op voertuigen van derden

Het komt regelmatig voor dat een persoon die boetes heeft openstaan op het eigen kenteken, met toestemming in de auto van een derde rijdt. Deze derde loopt in sommige gevallen dus het risico dat zijn of haar voertuig buiten gebruik wordt gesteld. Dit is ingrijpend, maar behoort tot een van de risico's van kentekenaansprakelijkheid bij het ter beschikking stellen van een voertuig.

De Nationale ombudsman heeft in zijn rapport *Buitengebruikstelling van een voertuig van een derde* aandacht gevraagd voor de toepassing van BGS van een voertuig van een derde.¹ Dit rapport is op 1 juni 2021 aangeboden aan mijn ambtsvoorganger, de politie en het CJIB. De aanbevelingen in het rapport zijn zeer behulpzaam geweest bij het verbeteren van dit proces voor de burger.

Op basis van de conclusies in het rapport van de Nationale ombudsman hebben bovengenoemde partijen een werkwijze afgesproken en ingevoerd, waarbij BGS kan worden gestopt als dit onevenredig nadelig uitpakt voor de kentekenhouders die zijn auto ter beschikking heeft gesteld aan degene met een boete op zijn naam (en waarvoor een opdracht tot BGS is verstuurd aan de politie). Dit is bijvoorbeeld het geval als wordt aangetoond dat het voertuig onmisbaar is voor de mantelzorg van een ziek familielid.

Zo zet ik samen met het CJIB, politie en KMar een passende stap in de dienstverlening aan burgers om de BGS van een voertuig van een derde rechtmatig en behoorlijk toe te passen.

Tot slot

De afgelopen periode zijn samen met de ketenpartners drie belangrijke stappen gezet ten aanzien van de toepassing van het dwangmiddel BGS. Deze stappen moeten leiden tot een toekomstbestendige verbetering van de tenuitvoerlegging van dit dwangmiddel.

De Minister voor Rechtsbescherming,
F.M. Weerwind

¹ 2021/042 Buitengebruikstelling van een voertuig van een derde | Nationale ombudsman