

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

### 2066

Vragen van de leden **Groothuizen** en **Jetten** (beiden D66) aan de Minister van Veiligheid en Justitie over *het boetebeleid voor onverzekerde auto's die buiten gebruik zijn* (ingezonden 8 mei 2017).

Antwoord van Minister **Blok** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 12 juni 2017). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 1970.

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Het absurde Nederlandse boetebeleid: 18.733 celstraffen voor onverzekerde auto's (die in de garage staan)»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2, 3 en 4

Hoe beoordeelt u de stelling dat de meeste onverzekerde auto's ten aanzien waarvan een boete op grond van artikel 30 Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen wordt opgelegd, al lang niet meer op de weg komen?

Hoe beoordeelt u de stelling dat veel mensen worden geconfronteerd met stapelingen van boetes, terwijl de voertuigen waar het om gaat niet meer op de weg (kunnen) komen?

Bent u bereid het stapelen van boetes tegen te gaan? Zo ja, hoe gaat u dat doen? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2, 3 en 4

Als een voertuig onverzekerd de weg op gaat kan dit, na het veroorzaken van een ongeval, leiden tot niet verzekerde schade van slachtoffers. Om te voorkomen dat onverzekerde voertuigen de weg op gaan is het in artikel 30, tweede lid van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Wam) strafbaar gesteld om voor een motorrijtuig dat in het kentekenregister is ingeschreven en tenaamgesteld geen verzekering af te sluiten, of de verzekering niet in stand te houden. Het gaat hierbij om een voertuigverplichting: alle voertuigen waarvoor een kenteken is afgegeven en tenaam zijn gesteld moeten verzekerd zijn. Het maakt daarbij niet uit of een voertuig al dan niet gebruik maakt van de openbare weg. Het rijden zonder verzekering

<sup>1</sup> De Correspondent, 4 mei 2017

is daarnaast in artikel 30, vierde lid van de Wam, met een zwaardere straf, apart strafbaar gesteld.

Er wordt niet bijgehouden of de voertuigen waarvoor een boete wordt opgelegd wegens overtreding van artikel 30, tweede lid van de Wam niet meer op de weg komen. Het is namelijk de verantwoordelijkheid van de eigenaar om het voertuig te schorsen of uit het kentekenregister te laten halen als een voertuig stilstaat en niet meer de openbare weg op gaat, of de tenaamstelling zou moeten komen te vervallen. Als een voertuig wordt geschorst, dan stopt gedurende de termijn van de schorsing de Wam-verplichting.

In opdracht van het Openbaar Ministerie (OM) vergelijkt de Dienst Wegverkeer (RDW) periodiek het kentekenregister met het verzekeringenregister<sup>2</sup> (CRWAM) om te zien voor welke voertuigen geen verzekering staat geregistreerd, de zogenoemde registervergelijking. Verzekeraars dienen verzekeringen die bij hen worden afgesloten aan te melden bij dat verzekeringsregister. Als uit de registervergelijking blijkt dat een motorrijtuig wel in het kentekenregister maar niet in het verzekeringsregister staat, stuurt de RDW eerst een vorderingsbrief waarin de kentekenhouder wordt gewezen op de wettelijke verplichting en de strafbaarheid bij het niet naleven van die verplichting. In de vorderingsbrief wordt de mogelijkheid gegeven om met een geschrift van een verzekeraar te laten blijken dat het voertuig wel verzekerd is, maar kennelijk niet in het register is aangemeld. Als blijkt dat een voertuig toch niet verzekerd is, dan volgt een administratiefrechtelijke boete op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Een voertuig wordt maximaal drie keer per jaar middels de registervergelijking gecontroleerd. Als er gedurende een langere periode geen verzekering is afgesloten kan dus maximaal drie keer per jaar een boete worden opgelegd voor het niet hebben van een verzekering (herhaalde constatering). Er wordt meerdere keren per jaar gecontroleerd omdat het, zoals hierboven beschreven, van belang is dat alle voertuigen een verzekering hebben en het niet mag lonen om geen verzekering af te sluiten. Ook dient voorkomen te worden dat er na het betalen van een boete geen prikkel meer is om alsnog een verzekering af te sluiten.

In mijn brief van 16 februari 2017<sup>3</sup> ben ik ingegaan op het onderzoek naar het onder het toepassingsbereik brengen van de Wahv van artikel 30, tweede lid, van de Wam. Voorheen werden die zaken via het strafrecht afgedaan. Door de bestuursrechtelijke afdoening werd het mogelijk de handavingsdruk te vergroten (er konden meer registercontroles worden gedaan met dezelfde capaciteit). Daarbij is gebleken dat bepaalde groepen voertuigen vaker onverzekerd zijn en bepaalde kentekenhouders artikel 30, tweede lid, Wam vaker overtreden. Zoals ik in die brief heb aangegeven zijn er al verschillende maatregelen in gang gezet om te voorkomen dat voertuigen onverzekerd zijn; die moeten voorkomen dat voertuigen bij herhaling nog steeds onverzekerd blijven. Preventieve maatregelen, die moeten voorkomen dat voertuigen onverzekerd zijn, staan daarbij voorop en pas als die niet tot het beoogde doel leiden is handhaving het sluitstuk. Over het voorkomen van onverzekerde voertuigen die wel verzekerd moeten zijn ben ik met de ketenpartners in overleg getreden om meerdere preventieve maatregelen uit te werken. Daarnaast is er een pilot (Betekenisvolle Interventie Registervergelijking; BIR) gedaan waarin door de RDW, bij een nieuwe constatering na twee eerdere boetes die niet hebben geleid tot het verzekeren van het voertuig, contact wordt gezocht met deze kentekenhouders. Omdat deze pilot een succesvolle bijdrage levert aan het voorkomen van herhaalde constateringen wordt de werkwijze van deze pilot in 2017 structureel toegepast. Als laatste worden bij het onderzoek naar het progressief boetestelsel ook het overbrengen van de afdoening van artikel 30, tweede lid, Wam naar het strafrecht en de afdoening van de herhaalde constatering in het strafrecht meegenomen.

<sup>2</sup> CRWAM, waarin wordt bijgehouden of per geregistreerd voertuig een wettelijk verplichte verzekering staat ingeboekt.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 555

#### Vraag 5

Klopt het dat de Dienst Wegverkeer (RDW) is begonnen met een programma «maatschappelijk verantwoord handhaven»? Zo ja, hoe beoordeelt u dat programma? Bent u bereid dat programma aan te passen, bijvoorbeeld door eerder contact op te nemen met mensen die een boete krijgen en/of versterking van de aanpak van schrijnende gevallen?

#### Antwoord 5

Ja, het klopt dat er een programma «maatschappelijk verantwoord handhaven» is. Het programma richt zich vooral op preventie. Dit betekent dat er meer wordt geïnvesteerd in informeren en waarschuwen en dat handhaving gezien wordt als een (repressief) sluitstuk in plaats van een doel op zich. Binnen het programma «maatschappelijk verantwoord handhaven» wordt actief contact gelegd met mensen en kunnen eventuele mogelijke schrijnende situaties eerder worden gesignaleerd (vroeg signalering) en voorkomen. Onderdeel van het programma is de in antwoord 4 genoemde pilot (BIR). De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid heeft recent het rapport «Weten is nog geen doen; Een realistisch perspectief op redzaamheid<sup>4</sup>» gepubliceerd, waarin wordt gerefereerd aan de toegenomen tevredenheid van kentekenhouders als gevolg van het programma Maatschappelijk Verantwoord Handhaven.

#### Vraag 6 en 7

Hoe beschouwt u de constatering in het artikel dat veel mensen niet, of onvoldoende, op de hoogte zijn van de geldende regels? Bent u bereid de voorlichting te versterken? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 6 en 7

Er is een groep mensen die de geldende regels bewust of onbewust niet nakomt. Vanuit het rapport «Gegijzeld door het systeem»<sup>5</sup>, dat is gepresenteerd door de Nationale ombudsman, valt op te maken dat de stapeling van boetes voor een deel voortkomt uit onvoldoende kennis van de geldende regels.

Voorafgaand aan het verschijnen van het rapport zijn verschillende initiatieven gestart die een bijdrage leveren aan een versterkte voorlichting. Intensivering van het waarschuwingsmoment, verduidelijking van de schriftelijke correspondentie en meer persoonlijk contact zijn hier voorbeelden van. Begin dit jaar heeft de Nationale ombudsman in zijn Rapportbrief kenbaar gemaakt dat verschillende goede initiatieven vanuit de ketenpartners tot wasdom zijn gekomen. Hierin wordt positief gerefereerd aan de eerder genoemde pilot (BIR) binnen het programma Maatschappelijk Verantwoord Handhaven. De Ombudsman stelt dat «Door de BIR in het reguliere werkproces op te nemen, er vanuit de keten niet langer min of meer mechanisch wordt gehandeld, maar dat er een contactmoment is ingebouwd voordat een situatie van opeenstapeling van boetes kan ontstaan.» Door dit contactmoment is het mogelijk om betrokken burgers in toenemende mate op de hoogte te brengen van geldende regels, het doel van deze regels en wat er gedaan kan worden om weer aan de verplichtingen te voldoen.

Naast deze maatregelen zijn er nog een aantal andere maatregelen genomen op het gebied van voorlichting:

- De verplichtingen van kentekenhouders (waaronder dus de verzekeringsplicht) worden meegenomen in de betreffende CBR theorie examens;
- De voorlichting op de website van de RDW over de verplichtingen van de kentekenhouder wordt verbeterd. Zo wordt de zoekfunctie verbeterd en wordt de berichtgeving verduidelijkt.
- De RDW stuurt zes weken voor de vervaldatum van de schorsing een herinneringsbrief naar de kentekenhouder.
- RDW informeert en werkt samen met verzekeraars. Op deze wijze worden verzekeraars gewezen op de gevolgen voor de burger bij eventuele fouten en verlate aanmeldingen die zij doen.

<sup>4</sup> <https://www.wrr.nl/publicaties/rapporten/2017/04/24/weten-is-nog-geen-doen>

<sup>5</sup> <https://www.nationaleombudsman.nl/onderzoeken/2015-160-onderzoek-naar-het-gijzelen-van-mensen-die-boetes-wel-willen-maar-niet-kunnen-betalen>

Vraag 8

Wat betekenen de constateringen in het artikel voor de Wet administratief-rechtelijke handhaving verkeersvoorschriften op grond waarvan sinds 2011 strengere handhaving op onverzekerde voertuigen plaatsvindt?

Antwoord 8

Zoals ik al in mijn brief van 16 februari 2017 heb aangegeven worden bij het onderzoek naar het progressief boetestelsel ook het overbrengen van de afdoening van artikel 30, tweede lid, Wam naar het strafrecht (met een strafbeschikking, dus niet meer via de Wahv) en de afdoening van de herhaalde constatering in het strafrecht meegenomen.