

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

### 2192

Vragen van het lid **Kuiken** (PvdA) aan de Ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu over *het boetebeleid voor onverzekerde auto's* (ingezonden 10 mei 2017).

Antwoord van Minister **Blok** (Veiligheid en Justitie), mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 27 juni 2017). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2015.

#### Vraag 1

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

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Hoeveel van de boetes voor onverzekerde auto's worden opgelegd aan eigenaren van auto's die na een schorsing van de verzekeringsplicht verzuimen die schorsing te verlengen? Welk bedrag is hiermee gemoeid?

#### Antwoord 2

Het is niet bekend wat de persoonlijke motieven zijn van alle eigenaren van geschorste voertuigen in Nederland om de schorsing wel of niet te verlengen. Het motief «verzuimd de schorsing te verlengen» kan dus niet cijfermatig worden onderbouwd. Wat wel bekend is, is dat het aantal overtredingen na afloop van een schorsing op grond van artikel 30, tweede lid, van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Wam), dat in 2016 door de Dienst wegverkeer (RDW) is overgedragen aan het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), 13.335 bedraagt. Dat is 7,9 procent van het totaal aantal overgedragen zaken aan het CJIB. De totale som opgelegde beschikkingsbedragen na afloop van een schorsing is € 4.848.760. Dit is een momentopname en is dus niet het totaal geïncasseerde boetebedrag omdat een deel van de zaken nog niet onherroepelijk is.

<sup>1</sup> <https://decorrespondent.nl/6661/het-absurde-nederlandse-boetebeleid-18-733-celstraffen-voor-onverzekerde-autos-die-in-de-garage-staan/568434073328-0a69a1a1>

### Vraag 3

Deelt u de mening dat, indien de eigenaar van een auto stelt dat hij zijn auto permanent niet op de openbare weg zal gebruiken, daarvoor een schorsing van de verzekeringsplicht voor onbepaalde termijn mogelijk moet worden en dat dan bij gebruik van die auto op de openbare weg forse sancties moeten komen te staan, bijvoorbeeld door middel van een strafrechtelijke afdoening? Zo ja, hoe gaat u dit bewerkstelligen? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 3

Indien een voertuig permanent niet meer op de openbare weg wordt gebruikt, kan de voertuighouder het voertuig «buiten registratie plaatsen». Gevolg daarvan is dat de voertuiggebonden verplichtingen definitief eindigen. Schorsen is daarentegen bedoeld voor het «tijdelijk» niet gebruiken van het voertuig. Met een onbepaalde termijn gaat het tijdelijke karakter van schorsen verloren en ontstaat het risico op een toename van het aantal «wrakken» op het eigen terrein. Dit is niet wenselijk. Ik ben daarom geen voorstander van een onbepaalde schorsingstermijn. Het rijden zonder verzekering is in artikel 30, vierde lid, Wam, reeds apart en met een zwaardere straf dan het onverzekerd hebben van het voertuig (lid 2) strafbaar gesteld en wordt strafrechtelijk afgedaan. Daarnaast zijn het rijden zonder geldige APK en het rijden zonder te voldoen aan de belastingplicht strafbaar gesteld.

### Vraag 4

Staan er auto's ingeschreven in het kentekenregister die zeer waarschijnlijk niet meer op de weg kunnen komen bijvoorbeeld omdat het schroot met een kenteken betreft? Zo ja, om hoeveel auto's gaat het naar schatting? Is in die gevallen het kentekenregister dan nog wel een goede basis voor het uitschrijven van boetes voor onverzekerde auto's? Zo nee, hoe weet u dat?

### Antwoord 4

Het kentekenregister is gebaseerd op het aangaan van verplichtingen. Met de tenaamstelling gaat men verplichtingen aan die aan het houden van voertuigen zijn verbonden. Zoals er een gecontroleerd aangaan van verplichtingen is, zo is er ook een gecontroleerde beëindiging van deze verplichtingen. Uit het kentekenregister blijkt niet hoeveel voertuigen «schroot zijn met een kenteken» waarvan de registratie nog actueel is. Het kentekenregister geeft alleen aan hoe vaak er een tenaamstelling vervallen is verklaard omdat het voertuig bijvoorbeeld gedemonteerd, gestolen of geëxporteerd is. De beëindiging van de tenaamstelling dient de voertuighouder zelf aan te vragen. Indien aan de voorwaarden wordt voldaan, besluit de RDW om de tenaamstelling vervallen te verklaren met als gevolg dat de voertuigverplichtingen ook stoppen.

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, 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 één van de zogenaamde voertuigverplichtingen: verzekeringsplicht, APK-plicht en belastingplicht. Het maakt daarbij niet uit of een voertuig al dan niet gebruik maakt van de openbare weg. Als een voertuig stilstaat en niet meer de openbare weg op gaat of de tenaamstelling zou moeten komen te vervallen, is het de verantwoordelijkheid van de eigenaar om het voertuig te schorsen of uit het kentekenregister te laten halen. Als een voertuig wordt geschorst, dan stopt gedurende de termijn van de schorsing de Wam-verplichting. Hiermee is het kentekenregister een goede basis voor de handhaving op deze voertuigverplichtingen.

### Vraag 5

Kent u de aanbeveling uit het rapport «Verzekeringsplicht motorvoertuigen Evaluatie vermuldering WAM art 30 lid 2» (WODC, 2016, p. 10) om, ter voorkoming van nieuwe instroom van onverzekerde voertuigen, onder andere bij het (verlopen van) schorsing een directe koppeling te maken met de verzekeraars, zodat dit door de kentekenhouder niet vergeten kan worden? Zo ja, wat is uw mening over die aanbeveling en wat wordt daarmee gedaan?

#### Antwoord 5

Zoals ik in mijn brief van 16 februari 2017<sup>2</sup> heb aangegeven zijn er al verschillende maatregelen in gang gezet om te voorkomen dat voertuigen onverzekerd zijn en die moeten voorkomen dat voertuigen bij herhaling nog steeds onverzekerd blijven. Zoals ik ook in de brief heb aangegeven ben ik in overleg met de ketenpartners over het voorkomen van onverzekerde voertuigen die wel verzekerd moeten zijn. De aanbevelingen uit het rapport worden daar ook bij betrokken. Ik zal uw Kamer over de uitkomsten informeren.

#### Vraag 6

Wat wordt er met de aanbeveling gedaan om «in risicogevalen (zoals: herhaalde constatering, nog openstaande eerdere sancties) persoonlijk contact te zoeken met de kentekenhouder om problemen tijdig op te sporen en op te lossen» (p. 85 van voorgenoemd rapport)?

#### Antwoord 6

Er is een pilot (Betekenisvolle Interventie Registervergelijking; BIR) gehouden 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. Zoals ik in mijn brief van 16 februari 2017<sup>3</sup> heb aangegeven wordt de werkwijze van deze pilot in 2017 structureel gemaakt omdat deze werkwijze een succesvolle bijdrage levert aan het voorkomen van herhaalde constateringen.

#### Vraag 7

In hoeverre helpt het programma «maatschappelijk verantwoord handhaven» van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en het beleid van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) ten aanzien van betalingsregelingen en schrijnende gevallen om te voorkomen dat eigenaren van onverzekerde auto's onnodig in financiële problemen worden gebracht?

#### Antwoord 7

Er zijn door de ketenpartners verschillende initiatieven gestart die een bijdrage leveren aan het voorkomen dat eigenaren van onverzekerde auto's in de financiële problemen komen. Intensivering van het waarschuwingsmoment, verduidelijking van de schriftelijke correspondentie en meer persoonlijk contact (zoals de pilot BIR) zijn hier voorbeelden van. Naast deze maatregelen zijn er nog een aantal andere maatregelen genomen:

- 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. Daarnaast start de RDW een pilot om ook na het aflopen van de schorsing nog een brief te sturen aan de kentekenhouder.
- De RDW informeert en werkt samen met verzekeraars. Op deze wijze worden verzekeraars gewezen op de gevolgen voor de burger van eventuele foute en verlate aanmeldingen in het CRWAM.

Daarnaast zijn in de afgelopen jaren diverse maatregelen getroffen om te komen tot een snelle, zekere, efficiënte en maatschappelijk verantwoorde tenuitvoerlegging van financiële sancties. De Staatssecretaris van Veiligheid en Justitie heeft uw Kamer hierover in verschillende brieven geïnformeerd.<sup>4</sup> Deze maatregelen hebben uiteraard ook betrekking op de inning van sancties in het kader van artikel 30, tweede lid, Wam. Een belangrijke maatregel is de mogelijkheid om Wahv-sancties van meer dan 225 euro (waaronder de sancties in het kader van artikel 30, tweede lid, Wam) in termijnen te betalen.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 555.

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Onder andere Kamerstuk 29 279, nr. 345 en Kamerstuk 29 279, nr. 244.

Ten slotte ben ik, zoals ik in mijn brief van 16 februari 2017 heb aangegeven, met de ketenpartners in overleg getreden om meerdere preventieve maatregelen uit te werken.

#### Vraag 8

In hoeverre is het beleid ten aanzien het in gijzeling nemen van burgers die wel willen maar niet kunnen betalen in de recente praktijk daadwerkelijk veranderd zoals eerder is aangekondigd?

#### Antwoord 8

Dit is daadwerkelijk gewijzigd. In 2015 zijn het OM en het CJIB begonnen met een nieuwe werkwijze ten aanzien van het indienen van vorderingen gijzeling. Door de nieuwe werkwijze worden vorderingen gijzeling gerichter ingediend dan voorheen. Het OM en het CJIB baseren de vordering op verschillende gegevens. Zo nemen zij indien mogelijk eerder betaalgedrag bij een boete mee in de motivering van de vordering. Daarnaast worden andere bewijzen van betalingsonmacht meegenomen in de overweging, zoals onder curatele of bewind staan. Ook wordt gekeken of de betrokkene in het verleden gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om in termijnen te betalen, of een andere betalingsregeling heeft getroffen. Bij personen met een geldig en actueel adres wordt nog een waarschuwingsbrief verzonden waarop de betrokkene kan reageren om zijn betalingsonmacht kenbaar te maken. De vordering wordt vervolgens zo volledig mogelijk gemotiveerd om te laten zien dat niet is gebleken dat er sprake is van betalingsonmacht. Indien de rechter de vordering toestaat, kan het OM tot gijzeling overgaan.

Door maatregelen te nemen aan de voorkant van het inningsproces komen er naar verwachting minder personen in de dwangfase terecht. Door vervolgens de vorderingen gemotiveerd in te dienen wordt gijzeling gericht ingezet.