

32 438

Wijziging van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften en de Gemeentewet in verband met het onder de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften brengen van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en enkele technische verbeteringen

Nota naar aanleiding van het verslag

1. Inleiding

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie. Het verheugt mij dat een groot aantal fracties onderschrijft dat de handhaving van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (verder: Wam) versterkt moet worden om het aantal onverzekerde motorrijtuigen sterk terug te brengen.

De leden van de VVD-fractie hebben met reserve kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden zien wel enig voordeel in de ontlasting van de strafrechtsketen en de efficiëntievoordelen die worden beoogd met het onder het toepassingsbereik van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (verder: Wahv) brengen van de Wam. Zij stellen enkele vragen over de onderbouwing van het wetsvoorstel. De leden van de fracties van de PvdA, de PVV, het CDA, de SP en de SGP hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. De leden van de CDA-fractie onderschrijven dat het van belang is dat de plicht om een verzekering af te sluiten voor een motorrijtuig nagekomen wordt. Deze leden delen de mening dat onder de systematiek van de Wahv een beter handhavingresultaat kan worden bereikt doordat de Wahv de strafketen ontlast en efficiëntievoordelen biedt ten opzichte van de huidige praktijk van transigeren en dagvaarden. De leden van de SP-fractie steunen de doelstelling van dit wetsvoorstel om de verplichting een motorrijtuig te verzekeren veel beter te handhaven. Volledige handhaving van deze verplichte verzekering is volgens deze leden een goed streven. De leden van de SGP-fractie steunen het uitgangspunt dat ook de Wam goed gehandhaafd moet worden, maar hebben over de uitvoering een aantal vragen. De leden van de D66-fractie zijn het eens met de doelstelling de handhaving van de verzekeringsplicht van artikel 30, tweede lid, Wam te intensiveren, maar betwijfelen of dit wetsvoorstel daarvoor de juiste weg bewandelt. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Graag maak ik van de gelegenheid gebruik op de opmerkingen van de leden van de verschillende fracties te reageren en de gestelde vragen te beantwoorden.

De leden van de VVD-fractie vragen of de beoogde efficiëntievoordelen daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd en welke onderbouwing daarvoor kan worden gegeven. Met dit wetsvoorstel wordt in het bijzonder beoogd overtreding van artikel 30, tweede lid, Wam, aan te pakken. Deze bepaling verplicht de bezitter c.q. houder van een motorrijtuig aan wie een kenteken is opgegeven (verder: kentekenhouder) een verzekering voor dat motorrijtuig af te sluiten en in stand te houden. Overtreding van deze bepaling wordt door de Dienst Wegverkeer (verder: RDW) geautomatiseerd opgespoord door een vergelijking van het kentekenregister met het register met verzekeringen (verder: CRWAM). De opsporing van deze overtreding is in beginsel volledig sluitend en kan niet worden verbeterd. De sanctionering van deze overtreding kan echter wel aanzienlijk versterkt worden. Daar waar de leden van de VVD-fractie stellen dat de noodzaak tot dit wetsvoorstel niet lijkt te worden gevonden in een verbetering van de opsporing en sanctionering van het onverzekerd rijden, hebben zij dus deels gelijk. Volledige handhaving wordt binnen de huidige strafrechtelijke praktijk met name bemoeilijkt doordat een aanzienlijk deel van de overtreders het transactievoorstel voor deze overtreding niet betaalt. Deze overtreders moeten vervolgens worden gedagvaard en de kantonzittingen terzake moeten worden voorbereid en gehouden. Vanwege het grote beslag dat 30 Wam-zaken hiermee leggen op de beschikbare capaciteit is de omvang van het aantal door de RDW uit de registervergelijking te selecteren kentekens thans gemaximeerd op 63.500 per jaar. Dit betekent dat op dit moment per jaar slechts wordt opgetreden tegen ongeveer een kwart van de kentekenhouders van de in totaal ongeveer 243.000 motorrijtuigen die als niet verzekerd geregistreerd staan. Het onderhavige wetsvoorstel maakt het mogelijk het probleem van onverzekerde voertuigen effectief aan te pakken doordat het aantal gevallen waarin voor het schenden van de verzekeringsplicht een geldelijke sanctie kan worden opgelegd en geïnd, fors omhoog gaat. De systematiek van de Wahv zorgt er namelijk voor dat de doorlooptijden in de afdoening aanzienlijk kunnen worden verkort, zodat bij elke overtreding van de verzekeringsplicht kan worden opgetreden. Daarnaast geeft de Wahv meer mogelijkheden om opgelegde sancties te innen. Zo volgen er indien de betrokkene niet tijdig geheel betaalt wettelijke verhogingen en kunnen verschillende dwangmiddelen, zoals inname rijbewijs, buitengebruikstelling van het voertuig en gijzeling, worden ingezet om het verschuldigde bedrag te innen. De belangrijkste reden voor de doelmatigheid van de voorgestelde wijziging is dat een Wahv-beschikking – anders dan een transactievoorstel – onherroepelijk wordt en ten uitvoer kan worden gelegd indien de betrokkene niet binnen de gestelde termijn in beroep gaat bij de officier van justitie. Dit zal leiden tot aanzienlijk minder zaken op zitting. Daarnaast geldt voor de Wahv dat de verwerkingscapaciteit bij onder meer het Centraal Justitieel Incassobureau (verder: CJIB) dusdanig groot is (bijna 12 miljoen beschikkingen in 2009) dat

snel na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel voor alle voertuigen jaarlijks de verplichte verzekering gecontroleerd kan worden (100% handhaving). Het voordeel dat hiermee de strafrechtsketen ontlast wordt en efficiëntievoordelen behaald worden, wordt ook door de leden van de VVD-fractie onderschreven.

Voor de afweging tussen het huidige en het in het wetsvoorstel voorgestelde systeem vragen de leden van de VVD-fractie naar de maatschappelijke schade van het onverzekerd rijden en het effect van een intensivering van de opsporing voor het Waarborgfonds Motorverkeer (artikel 24 tot en met 27 Wam) en de afdracht daaraan door de verzekeraars. Doelstelling van de Wam is dat een slachtoffer – onafhankelijk van de betalingsbereidheid van degene die verantwoordelijk is voor de schade – een zelfstandig recht heeft op vergoeding van zijn schade door diens verzekeraar. Zo bezien levert het niet verzekerd hebben van het motorrijtuig maatschappelijke schade op. Deze schade komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in het aantal beroepen dat op het Waarborgfonds Motorverkeer wordt gedaan. In 2008 is 2.377 keer een beroep gedaan op het fonds vanwege niet-verzekerde voertuigen. Hierbij is een bedrag uitgekeerd van in totaal € 9.482.000. Intensievere handhaving via de Wahv draagt eraan bij dat er meer verzekeringen voor motorrijtuigen zullen worden afgesloten en dat er – door het kleinere aantal onverzekerde voertuigen op de weg – minder beroepen op het waarborgfonds worden gedaan. Aangezien het bedrag dat schadeverzekeraars aan dit fonds moeten betalen, wordt berekend op basis van het aantal en de aard van de door ieder van hen in Nederland verzekerde motorrijtuigen (artikel 24 Wam) is de verwachting dat als gevolg van dit wetsvoorstel de verplichte afdracht van de schadeverzekeraars aan het waarborgfonds zal dalen.

2. Versterking handhaving Wam

De leden van de fracties van de VVD, de PvdA, de PVV, het CDA, de SP, D66, de ChristenUnie en de SGP stellen een aantal vragen met betrekking tot de wijze waarop met het voorstel om de Wam onder het bereik van de Wahv te brengen de handhaving van de Wam wordt versterkt. Het verheugt mij dat deze leden blijkens hun vragen veel waarde hechten aan de praktische gevolgen van de keuze van een sanctiemodaliteit om de verzekeringsplicht te handhaven.

In augustus 2009 bedroeg het aantal motorrijtuigen waarvoor geen verzekering staat geregistreerd circa 243.000, waarvan 68.000 brom- en snorfietsen en 175.000 overige voertuigen. De verwachting is dat dit aantal kan worden teruggebracht naar minder dan de helft daarvan. De leden van de VVD-fractie vragen naar de onderbouwing van deze

verwachting en de betekenis van de uitbreiding van de handhaving naar 100 procent van de overtreders. Graag beschrijf ik hiertoe kort hoe de handhavingspraktijk er uit zal zien indien dit wetsvoorstel wordt aangenomen en in werking treedt. De RDW controleert de registers op kentekens waarvoor geen verzekering is afgesloten. Indien wordt geconstateerd dat een voertuig als niet verzekerd staat geregistreerd, stuurt de RDW een zogeheten vorderingsbrief naar de betrokkene. Indien het motorrijtuig 28 dagen na een nieuwe tenaamstelling nog als niet verzekerd staat geregistreerd, wordt voorafgaand aan de vorderingsbrief éénmalig eerst een waarschuwingsbrief gestuurd. Deze acties zijn dezelfde als nu, maar worden onder het voorgestelde regime dusdanig geïntensiveerd dat iedere kentekenhouder van een onverzekerd voertuig meerdere keren per jaar zal worden aangeschreven. Deze intensivering wordt alvorens de met dit wetsvoorstel beoogde afdoening in gang wordt gezet door de RDW onder de aandacht van de kentekenhouders gebracht met een aankondigingsbrief. Het streven is dat uiteindelijk de kentekenhouder van elk voertuig waarvoor geen verplichte verzekering is afgesloten in principe driemaal per jaar wordt aangeschreven met een vorderingsbrief. Omdat de groep van onverzekerde voertuigen thans zo groot is, worden deze kentekenhouders in het eerste jaar na inwerkingtreding tweemaal aangeschreven. In de daarop volgende jaren kan dit — afhankelijk van de mate waarin het aantal onverzekerde motorrijtuigen afneemt — worden opgehoogd naar driemaal per jaar. Met de in de memorie van toelichting gebruikte term “100% handhaving” wordt bedoeld dat straks elke kentekenhouder van een onverzekerd motorrijtuig elk jaar (meermalen) kan worden aangeschreven. Bij een onvolledige reactie van de betrokkene op de vorderingsbrief gaat de constatering naar het CJIB. Het CJIB stuurt vervolgens een Wahv-beschikking uit waarin een administratieve sanctie wordt opgelegd. De opgelegde geldelijke sanctie zal € 310 voor brom- en snorfietsen bedragen en € 380 voor andere verzekeringsplichtige motorrijtuigen. Zoals ik reeds heb opgemerkt, is het belangrijkste verschil met de transactie dat indien de betrokkene niet tijdig in beroep gaat tegen de beschikking, deze onherroepelijk wordt en — eventueel met inzet van dwangmiddelen — kan worden geïnd. Deze zaken worden dus zonder tussenkomst van het openbaar ministerie en de rechter onherroepelijk afgedaan. Daarnaast is het CJIB in staat om elk jaar zeer veel Wahv-zaken geautomatiseerd af te doen. Dit leidt er samen toe dat relatief veel minder zaken bij het openbaar ministerie terechtkomen en dat nog veel minder zaken bij de kantonrechter hoeven te worden aangebracht. In de gevallen waarin geen verzekering is afgesloten, kan op grond hiervan — met minder capaciteit — steeds een administratieve sanctie worden opgelegd en geïnd. Bij de huidige uitgangspunten wordt verwacht dat in het vierde jaar na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel het aantal van circa 100.000 onverzekerde voertuigen is bereikt. Dit aantal is mede gebaseerd op de ervaringscijfers bij de verplichte voertuigkeuring, de APK. Deze

enigszins vergelijkbare kentekenverplichting waarvan overtreding eveneens door de RDW via een registervergelijking wordt opgespoord en die sinds enige jaren via de systematiek van de Wahv wordt afgedaan, stabiliseert momenteel namelijk op ongeveer 100.000 ongekeurde voertuigen per jaar.

De leden van de VVD-fractie vragen met welke middelen dezelfde daling in de huidige situatie zou kunnen worden bereikt. Een globale indicatie kan een beeld geven van de omvang hiervan. Voor de beoogde 100% handhaving is nodig dat de RDW per jaar minimaal het aantal kentekens kan selecteren waarvoor geen verzekering staat geregistreerd. Voor de RDW geldt dat voor intensivering hiervan onder de huidige systematiek eenzelfde aanvullende inspanning nodig is als onder de Wahv. Het plan is om dat aantal in de eerste jaren nadat deze overtreding met een Wahv-beschikking kan worden afgedaan op te hogen naar maximaal 400.000 kentekenhouders per jaar. Dit betreft een ruime verzesvoudiging van het huidige aantal van 63.500 per jaar. In de huidige situatie zou dat grofweg leiden tot zesmaal meer 30 Wam-zaken en dagvaardingen, te weten bijna 200.000 in plaats van de huidige 33.000. Deze toename aan zaken zou uiteraard ook doorwerken in het aantal hoger beroepszaken. Honderd procent handhaving via de strafrechtelijke afdoening zou dus leiden tot een zeer forse toename in de werklast bij het openbaar ministerie en de rechterlijke macht. Ik hoop dat ik met bovenstaande beschrijving de leden van de VVD-fractie heb kunnen overtuigen dat het behalen van eenzelfde resultaat binnen de huidige systematiek niet realistisch haalbaar is.

De leden van de VVD-fractie vragen ook naar een toelichting op de doelgroep van dit wetsvoorstel. De karakteristieken van de thans circa 243.000 gevallen waarin vastgesteld wordt dat er geen verzekering is geregistreerd, zijn maar beperkt bekend. Bekend is wel dat een belangrijk deel hiervan voertuigen betreft die recent – maar langer dan de 28 dagen die verzekeraars hebben om de RDW kennis te geven van het sluiten van een verzekering (artikel 3, derde lid, van het Besluit kennisgevingen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen) – te naam zijn gesteld. Doordat er jaarlijks ongeveer acht miljoen mutaties plaatsvinden op de verzekeringen, blijft de groep personen die niet of niet tijdig een verzekering afsluiten voor hun motorrijtuig redelijk constant. De RDW heeft alleen zicht op de kentekens en of voor deze voertuigen een verzekering is afgesloten. Het is dus moeilijk in beeld te krijgen waarom de kentekenhouders van sommige voertuigen geen verzekering hebben afgesloten. Voordat zal worden overgegaan tot 100% handhaving zal aan alle kentekenhouders van als niet verzekerd geregistreerd staande motorrijtuigen een brief worden gestuurd waarin de geïntensiveerde handhaving zal worden aangekondigd. Het

verwachte effect van de schonende werking van het versturen van deze aankondigingbrief is dat het aantal van 243.000 zal gaan dalen tot circa 195.000. In dit verband is het goed op te merken dat ook als het CJIB reeds de Wahv-beschikking heeft verzonden degenen die hun motorrijtuig wel verzekerd hebben, maar ten onrechte als niet verzekerd geregistreerd staan, nog onder de sanctie kunnen uitkomen door tijdig in beroep te gaan bij de officier van justitie en hierbij een zogeheten artikel 34 Wam-verklaring te overleggen. De resterende groep van 195.000 is werkelijk onverzekerd. De redenen hiervoor zijn onbekend aangezien geen onderzoek is gedaan op het vlak van de karakteristieken van de groep kentekenhouders die geen verzekering afsluiten en de persoonlijke beweegredenen daarvoor.

De leden van de VVD-fractie verzoeken om een toelichting bij het voor het doorberekenen van de uitvoeringsconsequenties gehanteerde inningspercentage van 75 procent. Dit percentage lijkt om meerdere redenen een redelijke inschatting. Ten eerste is hiervoor gekeken naar het inningspercentage dat voor de Wahv als geheel wordt gehaald, te weten meer dan 95 procent. Gezien de inningspercentages voor strafrechtelijke transacties en geldboetevonnissen, te weten respectievelijk circa 45 en 65 procent, wordt niet verwacht dat ook voor overtreding van artikel 30, tweede lid, Wam, een even hoog percentage wordt behaald onder de Wahv. Ten tweede is ook hier een vergelijking gemaakt met de eerder genoemde overtreding van de APK-verplichting, waarvoor geldt dat bij de inning van de Wahv-sancties terzake een inningspercentage van 75 procent wordt gehaald. Het gaat zoals gezegd om een inschatting. Het daadwerkelijke inningspercentage voor de afdoening van deze verzekeringsplicht zal in de praktijk moeten blijken. In het verlengde hiervan vragen deze leden ook naar de betekenis van dit wetsvoorstel voor de werkzaamheden en kosten van het CJIB. Hiervoor geldt dat de werkzaamheden conform de huidige procesgang van de Wahv worden uitgevoerd. Wel dienen meer zaken verwerkt te worden. Dit vormt echter – gezien het grote aantal zaken dat via de Wahv kan worden afgedaan – geen beletsel voor de uitvoeringspraktijk. De kosten van het reguliere inningenproces worden gedekt door de € 6 aan administratiekosten die het CJIB bij iedere administratieve sanctie in rekening brengt.

Ook vragen de leden van de VVD-fractie de afschrikkende werking te motiveren en aan te geven waarom in het wetsvoorstel de pakkans stijgt. In het voorgaande is beschreven hoe met dit wetsvoorstel in alle gevallen waarin geen verzekering is afgesloten steeds een administratieve sanctie kan worden opgelegd en geïnd. Van de zekerheid dat tegen elke overtreding – in principe tot driemaal per jaar – sanctionerend zal worden opgetreden met een forse geldsanctie, gaat op zichzelf al een afschrikwekkende werking uit. Daarnaast zal ik naar aanleiding van de vragen van deze leden en de vragen van de leden van de fracties van

de PvdA, de PVV, het CDA, de SP en D66 zorgen dat in de handhavingspraktijk rekening zal worden gehouden met herhaalde constatering van schending van de verzekeringsplicht. Het is namelijk inderdaad van belang dat in die gevallen ook andere sancties, zoals hogere geldboetes, ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen (verder: OBM) en vrijheidsstraf, kunnen worden opgelegd. Hierop – en op de bijdrage die dit levert aan de afschrikwekkende werking – wordt nader ingegaan in antwoord op vragen terzake van de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe door dit wetsvoorstel de handhaving van de verzekeringsplicht voor motorrijtuigen verbeterd wordt, terwijl de taken van de RDW dezelfde blijven. Ik verwijs hiervoor graag naar de schets van de toekomstige handhaving die ik heb gegeven in reactie op vragen van de leden van de VVD-fractie over de 100% handhaving. Dit maakt duidelijk dat de efficiënte wijze van afdoening die de Wahv biedt, inderdaad – zoals deze leden al veronderstelden – het belangrijkste voordeel van dit wetsvoorstel is.

Deze leden vragen verder naar de mogelijkheden om bij de voorgestelde administratief-rechtelijke handhaving in geval van recidive strenger te kunnen straffen. Hierbij wordt gevraagd wanneer door het openbaar ministerie wordt overgeschakeld van administratief-rechtelijke naar strafrechtelijke handhaving van deze verzekeringsplicht. Allereerst is hier van belang dat het – zoals hierboven is aangegeven – door dit wetsvoorstel praktisch mogelijk wordt aan personen die hun auto onverzekerd laten tot in principe driemaal per jaar een administratieve sanctie van € 380 op te leggen. Het boetebedrag kan dus oplopen tot ruim € 1100 in één jaar. Daarom alleen al is handhaving via de Wahv bepaald niet gunstig voor de recidivist. Indien een betrokkene niet betaalt, komen hier de wettelijke verhogingen nog bovenop. Dit zorgt ervoor dat het verschuldigde bedrag kan oplopen tot ruim € 3000 voor drie overtredingen van artikel 30, tweede lid, Wam. Het gegeven dat overtreders minder makkelijk hun boete kunnen ontwijken, is dus inderdaad – zoals deze leden vragen – een aanleiding geweest voor dit wetsvoorstel. Zoals hierboven is aangegeven zal het openbaar ministerie bovendien – indien dit wetsvoorstel tot wet wordt verheven en in werking treedt – beleid opstellen voor die gevallen waarin herhaaldelijk overtreding van artikel 30 Wam wordt geconstateerd. Graag beschrijf ik hier reeds de contouren van deze regeling die in overleg tussen onder meer de RDW, het CJIB en het openbaar ministerie de komende periode nader zal worden uitgewerkt. Bij de registervergelijking controleert de RDW bij elk motorrijtuig waarvoor geen verzekering staat geregistreerd hoe vaak in de CRWAM al eerder een onverzekerd motorrijtuig op naam van de kentekenhouder heeft

gestaan. Indien dit structureel geconstateerd wordt – waarbij vooralsnog gedacht wordt aan constatering van meer dan drie overtredingen door dezelfde kentekenhouders binnen twee jaar – stuurt het CJIB op basis van het door de RDW aangeleverde proces-verbaal geen Wahv-beschikking uit, maar zal in plaats daarvan door het openbaar ministerie strafrechtelijk worden opgetreden, waarbij geldboetes tot aan maximaal de tweede geldboetecategorie (€ 3800), OBM en een (voorwaardelijke) vrijheidsstraf van ten hoogste drie maanden in beeld kunnen komen. Ik ben namelijk van oordeel dat als binnen twee jaar tijd bij dezelfde kentekenhouders meer dan driemaal een onverzekerde motorrijtuig wordt geconstateerd, het tijd wordt dat hierover voor de rechter verantwoording wordt afgelegd en dat niet kan worden volstaan met een standaard geldsanctie. De aanleiding om bij een kentekenhouders van administratiefrechtelijke handhaving over te gaan op strafrechtelijke handhaving is hierbij niet gelegen in de afloop van de afdoening van de Wahv-beschikkingen terzake de overtreding van artikel 30, tweede lid, Wam, maar in de herhaalde constatering hiervan in de systemen in de RDW. De mogelijkheid om van de Wahv over te gaan naar het strafrecht wordt wettelijk geboden door artikel 2, eerste lid, Wahv, waar is bepaald dat de gedragingen in de bijlage bij de Wahv met een administratieve sanctie *kunnen* worden afgedaan. Dit betekent dat de Wahv er niet toe verplicht deze gedragingen af te doen via de Wahv, maar dat het openbaar ministerie voor deze strafbare feiten kan kiezen tussen strafrechtelijke en administratiefrechtelijke handhaving. Ik wil benadrukken dat met de hiervoor beschreven werkwijze voor de afdoening van artikel 30, tweede lid, Wam, niet wordt beoogd een algemene recidiveregeling binnen de Wahv te introduceren. Dit wetsvoorstel strekt dus niet tot wijziging van het uitgangspunt binnen de Wahv dat in beginsel voor elke gedraging die onder de Wahv valt een standaard administratieve sanctie volgt, ongeacht het aantal keer dat voor dezelfde gedraging een Wahv-beschikking is opgelegd. In dit verband is verder van belang dat – zoals hierna in antwoord op vragen van leden van de D66-fractie aan de orde komt – tegen de overtredingen uit de overige leden van artikel 30 Wam, waarbij schending van de verzekeringsplicht niet via een registervergelijking maar op straat wordt geconstateerd, in principe strafrechtelijk blijft worden opgetreden en dat beoogd wordt in de toekomst de overtreding van artikel 30, tweede lid, Wam, weer primair strafrechtelijk af te doen.

De leden van de PvdA-fractie stellen enkele vragen over de redenen dat vier procent van de voertuigen als niet verzekerd geregistreerd staat. Specifiek wordt gevraagd naar de rol van de verzekeraars hierbij. Ik kan melden dat uit ervaringcijfers bij de RDW bekend is dat van de groep die als niet verzekerd geregistreerd staat in het CRWAM er rond de twintig procent wel verzekerd is, maar dat de verantwoordelijke verzekeraar nagelaten heeft dit tijdig aan

de RDW te melden. Over dit onderwerp is regelmatig overleg tussen het openbaar ministerie en het Verbond van Verzekeraars. Aan de hand van een rapportage uit het register van de RDW spreekt het Verbond van Verzekeraars ieder kwartaal de verzekeraars aan op hun meldgedrag. Uit de getallen van de laatste jaren blijkt dat dit aandeel van te late kennisgevingen aanzienlijk is gedaald van ruim 32 procent in 2004 tot onder de 20 procent in 2010. Tevens is er voorzien in een informatietraject voor de verzekeraars in aanloop van het onder de Wam brengen van de Wam. Voordat tot sanctionering wordt overgegaan, worden kentekenhouders van als niet verzekerd geregistreerd staande voertuigen hierop geattendeerd met een aankondigingsbrief. Dit geeft hun de gelegenheid een eventueel verzuim van de verzekeraar te doen rechtzetten.

De leden van de PVV-fractie vragen of het de bedoeling is om herhaalde overtreding altijd af te doen met een administratiefrechtelijke boete. De vrees die hierbij wordt uitgesproken is dat er onvoldoende afschrikwekkende werking van het wetsvoorstel uit zou gaan indien er sprake is van een onmogelijkheid om OBM op te leggen. Graag verwijs ik kortheidshalve naar mijn bovenstaande beantwoording van de vragen van de leden van de PvdA-fractie, waarin wordt ingegaan op de strafrechtelijke handhaving die plaats zal vinden bij herhaalde constatering van overtreding van artikel 30, tweede lid, Wam. Ik hoop met deze beantwoording ook de zorg van de leden van de PVV-fractie op dit punt te hebben weggenomen.

Het verheugt mij dat de leden van de CDA-fractie onderschrijven dat het wetsvoorstel veel praktische voordelen biedt voor een beter handnavingsresultaat. Deze leden vragen aan te geven hoe ook in het bestuursrechtelijk regime voldoende afschrikwekkend opgetreden kan worden. Door dit wetsvoorstel wordt het mogelijk aan kentekenhouders die hun motorrijtuig onverzekerd laten tot driemaal per jaar een administratieve sanctie van € 380 op te leggen. Het bedrag van de administratieve sancties kan dus oplopen tot ruim € 1100 in één jaar. Dit is aanzienlijk meer dan de wettelijk verplichte verzekering van een auto kost, te weten circa € 400. Indien de betrokkene niet tijdig geheel betaalt, komen hier nog de wettelijke verhogingen bovenop en kunnen verschillende dwangmiddelen, zoals inname rijbewijs, buitengebruikstelling van het voertuig en gijzeling, worden ingezet om het verschuldigde bedrag te innen. Ik verwacht dat hiervan een sterke afschrikwekkende werking uitgaat. Daarnaast zal het openbaar ministerie beleid opstellen voor die gevallen waarin herhaaldelijk overtreding van artikel 30 Wam wordt geconstateerd. Ik verwijs hiervoor graag naar mijn hierboven gegeven antwoorden op de vergelijkbare vraag van de leden van de VVD- en de PvdA-fractie.

De leden van de SP-fractie vragen hoeveel aanvullende capaciteit bij de politie, het openbaar ministerie en de rechterlijke macht nodig zou zijn om de verzekeringsplicht binnen de huidige strafrechtelijke systematiek te handhaven. De beschikbare capaciteit van de politie is voor de opsporing van schending van deze verzekeringsplicht maar beperkt relevant aangezien de constatering hiervan geautomatiseerd plaatsvindt bij de RDW. De politie heeft binnen de strafrechtelijke handhaving wel een belangrijke rol bij de tenuitvoerlegging van de vonnissen van de kantonrechter. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan controle op de naleving van een opgelegde OBM en aan arrestaties die moeten worden verricht voor toepassing van vervangende hechtenis bij geldboetevonnissen waarvan de inning is mislukt. Bepalend voor de benodigde capaciteit bij het openbaar ministerie en de rechterlijke macht is met name het aantal dagvaardingen dat moet worden uitgebracht en het aantal kantonzittingen dat moet worden voorbereid en gehouden. Voor de extra capaciteit die nodig zou zijn om binnen de huidige strafrechtelijke handhaving hetzelfde handhavingsresultaat te bereiken, verwijs ik naar mijn eerdere antwoord op een soortgelijke vraag van de leden van de VVD-fractie. In het verlengde hiervan stellen deze leden de vraag of zij het goed begrijpen dat het onder de Wahv brengen van de Wam uit louter praktische overwegingen gebeurt. Het is inderdaad zo dat dit wetsvoorstel voortvloeit uit enerzijds de praktische moeilijkheid om de verzekeringsplicht strikt te handhaven binnen de systematiek van de (strafrechtelijke) transactie en anderzijds de mogelijkheden die de Wahv biedt om op korte termijn op een zeer doelmatige en doeltreffende wijze te realiseren dat het aantal onverzekerde motorrijtuigen sterk daalt.

De leden van de SP-fractie vragen eveneens naar de mogelijkheden om in geval van recidive een hogere straf op te leggen. Concreet wordt gevraagd naar een toelichting op hetgeen in de memorie van toelichting staat over de mogelijkheid strafrechtelijk te blijven handhaven bij ernstige recidive. In mijn antwoord op de vraag naar recidive van de PvdA-fractie, waarnaar ik korthedshalve verwijs, heb ik toegelicht hoe invulling wordt gegeven aan de mogelijkheid om reeds in de fase van de registervergelijking bij de RDW de kentekenhouders waarbij herhaaldelijk deze overtreding wordt geconstateerd uit te filteren, zodat deze kentekenhouders — via een strafrechtelijke afdoening — andersoortige straffen kunnen worden opgelegd. Zoals hierboven is aangegeven wordt vooralsnog gedacht aan strafrechtelijk optreden indien binnen twee jaar meer dan driemaal overtreding van de verzekeringsplicht wordt geconstateerd. De leden van de SP-fractie vragen verder naar de mogelijkheden om gericht op te treden tegen zogeheten katvangers, omdat het bij deze groep geen zin heeft om boete op boete te stapelen. De RDW kan bekende katvangers bij de

registervergelijking uitzonderen, zodat zij niet telkens een standaard geldsanctie krijgen opgelegd. In plaats daarvan kan via de strafrechtelijke aanpak worden voorzien in maatwerk in de bestrafing.

De leden van de D66-fractie vragen of alleen artikel 30, tweede lid, Wam zich voor afdoening via de Wahv leent of dat dit ook geldt voor het eerste en het vierde lid van deze bepaling. Artikel 30, eerste lid, Wam bepaalt — kort weergegeven — dat de *bezitter* die een motorrijtuig op de weg doet rijden of laat staan zonder dat hij voor dat motorrijtuig een verzekering heeft gesloten een overtreding begaat. In het vierde lid wordt bepaald dat de *bestuurder* van een onverzekerd motorrijtuig eveneens in overtreding is. Feitelijk gaat het bij de verschillende leden van artikel 30 Wam dus steeds om dezelfde gedraging, te weten het niet verzekerd hebben van een motorrijtuig. In beginsel leent dus elk van deze overtredingen zich voor afdoening via de Wahv. Aangezien de hierboven beschreven capaciteitsproblematiek zich met name voordoet bij de dominante constatering via registervergelijking (artikel 30, tweede lid, Wam), wordt vooralsnog niet beoogd ook het eerste en het vierde lid op te nemen in de bijlage bij de Wahv. Deze overtredingen blijven dus uitsluitend strafrechtelijk worden afgedaan.

De leden van de D66-fractie vragen of de keuze om in dit geval op praktische gronden af te wijken van de nota sanctiestelsels (Kamerstukken II 2008/09, 31 700 VI, nr. 69) aanleiding zou moeten geven om de criteria voor de keuze van een sanctiestelsel te herzien. Bij de keuze voor een sanctiestelsel staat de effectiviteit van de handhaving centraal (Kamerstukken II 2008/09, 31 700 VI, nr. 69, blz. 2). De nota sanctiestelsels blijkt in de wetgevingspraktijk voor de keuze van een sanctiestelsel een nuttig en werkbaar kader te bieden. Het is hierbij niet zo dat regelmatig op praktische gronden afgeweken wordt. Voor dit wetsvoorstel is de afweging geweest dat de Wahv op korte termijn de enige mogelijkheid biedt voor de beoogde aanmerkelijke intensivering van de handhaving van de verplichting voor motorrijtuigen een verzekering af te sluiten. Voor de Wahv geldt dat sprake is van een bijzondere vorm van bestuursrechtelijke handhaving, aangezien – zoals is aangegeven in het nader rapport waarnaar ook de leden van de D66-fractie verwijzen – binnen de Wahv de handhaving door dezelfde instanties wordt uitgevoerd als binnen de strafrechtelijke handhaving. Dit wetsvoorstel sluit hiermee aan bij het uitgangspunt van de nota sanctiestelsels dat in een open context de handhaving wordt uitgevoerd door de politie, buitengewoon opsporingsambtenaren, het openbaar ministerie en de strafrechter, zodat in een landelijke, uniforme wijze van afdoening kan worden voorzien (Kamerstukken II 2008/09, 31 700 VI, nr. 69, p. 8). Afwijking van de nota sanctiestelsels is voor mij in dit geval dan

ook overkomelijk. Tegelijk meen ik, aansluitend bij het nader rapport, dat het de voorkeur zou hebben om op termijn deze feiten weer alleen strafrechtelijk te handhaven. Ik hecht mede vanuit dit perspectief veel waarde aan de eerder beschreven mogelijkheid om bij herhaalde constatering van schending van de wettelijk verzekeringsplicht, strafrechtelijk op te blijven treden. In reactie op de vraag van deze leden naar de tijdelijkheid van deze regeling zeg ik daarnaast toe om, zodra het aantal overtredingen van deze verzekeringsplicht dusdanig is afgenomen dat ook binnen het strafrecht op elke geconstateerde overtreding van artikel 30, tweede lid, Wam een effectieve sanctie kan volgen, deze overtreding weer primair strafrechtelijk, met een strafbeschikking, zal worden afgedaan. Aangezien de beoogde effecten van het onder de Wahv brengen van de Wam waarschijnlijk pas na vier jaar volledig zullen zijn opgetreden, verwacht ik dat terugkeer naar de strafrechtelijke handhaving op zijn vroegst in 2015 aan de orde zal zijn. Tot die tijd geeft het onderhavige wetsvoorstel indien het wordt aangenomen en in werking treedt de mogelijkheid om het aantal onverzekerde motorrijtuigen in Nederland drastisch terug te brengen. Zoals ik naar aanleiding van vragen van leden van de VVD-fractie heb aangegeven, dient dit ook een duidelijk maatschappelijk belang. Met betrekking tot de keuze van een sanctiestelsel verdient het nog opmerking dat met dit wetsvoorstel de mogelijkheid ontstaat voor overtredingen van de Wam een administratieve sanctie op te leggen, maar dat strafrechtelijke handhaving altijd een optie blijft. Om deze redenen zie ik – anders dan de leden van de D66-fractie – geen aanleiding om de beoogde tijdelijkheid van de regeling in het wetsvoorstel vast te leggen.

De leden van de D66-fractie vinden dat bij de keuze van een sanctiestelsel ook de karakteristieken van de doelgroep een rol moeten spelen en vinden de voor de open context kenmerkende omstandigheid dat alle burgers met de handhaving van rechtsregels te maken kunnen krijgen te weinig zeggend. Deze leden zien hier een belangrijk verschil tussen verkeersvoorschriften en de verzekeringsplicht en stellen dat iedereen wel eens een verkeersovertreding kan begaan, maar dat iedere oppassende, gezagsgetrouwe burger zonder meer zal voldoen aan de verzekeringsplicht. Dit maakt het voor de leden van de D66-fractie niet voor de hand liggend om de verzekeringsplicht onder de Wahv te brengen. In antwoord op deze vraag merk ik op dat onder de Wahv nu al gedragingen vallen die op het verkeer betrekking hebben maar die niet direct behoren tot de overtredingen die in het verkeer worden begaan. Een voorbeeld hiervan is de eerder reeds genoemde APK-verplichting. Om deze reden zie ik geen bezwaar tegen het via de Wahv afdoen van schending van de verzekeringsplicht.

Voor het antwoord op de vraag van deze leden naar de karakteristieken van de doelgroep verwijs ik naar mijn antwoorden op vragen van de leden van de VVD-fractie.

De leden van de D66-fractie vragen ook naar de inzet van het strafrecht bij recidive. Hierop ben ik reeds ingegaan in het antwoord op vragen van de leden van de VVD- en de PvdA-fractie terzake, naar welke ik korthedshalve verwijs. Het antwoord op de vraag van deze leden of in de planning van het openbaar ministerie en de rechtbanken rekening zal worden gehouden met deze strafrechtelijke zaken luidt bevestigend.

De leden van de D66-fractie menen in artikel 2, vijfde lid, Wahv, een voorbeeld te herkennen van de wijze van regelgeving die in de motie Jurgens (Kamerstukken I 2006/07, 26 200 VI, nr. 65 / 21 109, D) wordt afgekeurd. De motie Jurgens heeft – kort weergegeven – tot strekking dat bij lagere regelgeving niet mag worden afgeweken van hogere regelgeving. Ik stel voorop dat deze bepaling waarin wijziging van de bijlage bij de Wahv wordt gedelegeerd aan de regering reeds sinds de inwerkingtreding in 1992 in deze wet is opgenomen. Met het onderhavige wetsvoorstel wordt in deze bepaling enkel de tot nu toe voorgeschreven nahanprocedure vervangen door een voorhangprocedure. Deze wijziging houdt in dat voortaan in plaats van een *vastgestelde* algemene maatregel van bestuur een *ontwerp* van een algemene maatregel van bestuur gedurende een maand aan de kamers der Staten-Generaal wordt voorgelegd, voordat deze in werking kan treden. Om tegemoet te komen aan de kennelijke wens van deze leden om bij de parlementaire behandeling van dit wetsvoorstel kennis te nemen van de wijze waarop het onder de Wahv brengen van de Wahv doorwerkt in de bijlage bij de Wahv, heb ik er in dit geval voor gekozen om eenmalig af te wijken van de normale procedure voor wijziging van de bijlage en de voor dit wetsvoorstel benodigde wijziging op te nemen in de nota van wijziging die samen met deze nota naar aanleiding van het verslag aan de Tweede Kamer is gezonden. Dit heeft als praktisch voordeel dat indien dit wetsvoorstel wordt aangenomen en in werking treedt op de kortst mogelijke termijn de versterkte handhaving van de verzekeringsplicht via de Wahv kan beginnen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen toe te lichten hoe de keuze voor de Wahv zich verhoudt tot de nota sanctiestelsels. Zij vragen hierbij naar de rol van de handhavende instanties, eventuele toekomstige gevallen waarin prioriteitstelling of capaciteitstekorten tot een keuze die afwijkt van het kader van de nota zou kunnen leiden en de mogelijkheid om deze overtreding met een (bestuurlijke) strafbeschikking af te doen. De leden van de D66-

fractie hebben vergelijkbare vragen gesteld. Korthedshalve verwijs ik hier graag naar het antwoord op die vragen.

De leden van de SGP-fractie vragen om meer duidelijkheid over de samenstelling van de groep van 243.000 personen die geen verzekering voor hun voertuig hebben afgesloten. Zij vragen of het mogelijk is om in een schema aan te geven welke groepen wel en welke niet verzekerd zijn en in welk stadium de behandeling is van de groepen die (nog) niet verzekerd zijn. Gelet op het grote aantal mutaties in het CRWAM en de onbekendheid van de beweegredenen om al dan niet een verplichte verzekering af te sluiten, is het niet mogelijk om een schema zoals door deze leden gevraagd, op te stellen.

De tweede vraag die deze leden stellen is hoe de voorgestelde wetwijziging uitzicht biedt op handhaving naar 100 procent van de overtreders, terwijl er ook in de nieuwe situatie nog personen zullen zijn die niet bereid zullen zijn een verzekering af te sluiten voor hun motorrijtuig noch een hiervoor opgelegde geldsanctie te voldoen. Met deze leden kan worden geconstateerd dat ook nadat dit wetsvoorstel in werking is getreden nog steeds een aanzienlijke inspanning van de handhavingsinstanties nodig zal zijn om schending van de verzekeringsplicht volgens plan terug te dringen. De mogelijkheden die de Wahv hiertoe biedt, geven echter het vertrouwen dat met een doelmatiger inzet van mensen en middelen het aantal onverzekerde motorrijtuigen tot minder dan de helft van het huidige aantal kan worden teruggebracht. Dit zit met name in het hierboven in deze nota op verschillende plaatsen beschreven kenmerk dat een Wahv-beschikking onherroepelijk wordt indien niet tijdig beroep wordt ingesteld. Daarnaast is van belang dat indien niet tijdig betaald wordt binnen de systematiek van de Wahv verschillende dwangmiddelen kunnen worden ingezet om het verschuldigde bedrag te innen. Ik wijs hierbij op de mogelijkheid van het innemen van het rijbewijs, de buitengebruikstelling van het voertuig van degene aan wie de administratieve sanctie is opgelegd en het toepassen van gijzeling (artikelen 28, 28a en 28b Wahv).

3. Verhoging en indexering maximale geldsom

De leden van de VVD-fractie vragen of het meermalen kunnen opleggen van de maximale geldboete onder de Wahv wel de gewenste afschrikwekkende werking heeft en voldoende invulling geeft aan de vergelding waarop de samenleving recht heeft. Deze vraag sluit aan bij de vragen van deze leden en de leden van de fracties van de PvdA, de PVV, het CDA en de SP over de mogelijkheden om bij herhaalde overtreding strenger te kunnen straffen.

Kortheidshalve verwijs ik daarom hier graag naar de hierop in reactie op eerdere vragen van deze leden en van de leden van de PvdA-fractie gegeven antwoorden.

4. *Financiële paragraaf*

De leden van de VVD-fractie stellen enkele vragen bij de in de financiële paragraaf gegeven ramingen van de kosten en baten die voortvloeien uit dit wetsvoorstel. Ten eerste vragen deze leden naar de berekening van de in totaal € 105 miljoen meeropbrengsten.

Achtergrond bij deze vraag is de berekening van deze leden dat bij beboeting van de 243.000 onverzekerde voertuigen het gemiddeld boetebedrag € 432, dus meer dan het bedrag van de eerste geldboetecategorie, thans € 380, zou moeten bedragen om de genoemde meeropbrengsten te realiseren. Graag grijp ik deze vraag aan om de berekeningswijze en de belangrijkste daarbij spelende factoren kort toe te lichten. Een eerste factor is dat in deze berekening is uitgegaan van een geleidelijke afname van het aantal onverzekerde motorrijtuigen. De kentekenhouders van de groep van naar verwachting uiteindelijk circa 100.000 onverzekerde voertuigen kunnen in principe – rekening houdend met aanmeldings- en beroepstermijnen – driemaal per jaar worden aangeschreven. Dit kan dus door de mutaties in het CRWAM leiden tot ruim meer dan 300.000 Wahv-beschikkingen per jaar. Een tweede factor die voor de berekening van de baten van belang is, is dat rekening wordt gehouden met de wettelijke verhogingen die worden opgelegd indien de sanctie niet tijdig geheel wordt voldaan. Deze factor weegt door de nota van wijziging nog zwaarder mee doordat wordt voorgesteld de wettelijke verhoging indien de initiële sanctie niet tijdig geheel wordt voldaan te bepalen op 50 procent en de wettelijke verhoging indien ook de aanmaning niet tijdig geheel wordt voldaan te bepalen op 100 procent. Een initiële beschikking van € 380 wordt dus verhoogd tot € 570 bij de eerste aanmaning en tot € 1140 bij de tweede aanmaning. Voor brom- en snorfietsen zijn deze bedragen achtereenvolgens € 310, € 465 en € 930. Een derde factor waarmee bij de berekening van de verwachte baten van € 105 miljoen rekening wordt gehouden, is dat het gehanteerde rekenmodel ook rekening houdt met de doorlooptijden in de afhandeling. Tot slot verdient het opmerking dat bij het opstellen van deze ramingen nog geen rekening is gehouden met de hierboven in antwoord op vragen van de leden van de PvdA-fractie beschreven overgang van administratiefrechtelijke naar strafrechtelijke handhaving vanaf de vierde constatering van schending van de verzekeringsplicht.

Deze leden vragen of met een andere prioriteitsstelling van het openbaar ministerie het probleem van onverzekerde voertuigen ook met de huidige strafrechtelijke handhaving in korte tijd zou kunnen worden opgelost. Zoals in antwoord op andere vragen van deze leden

reeds aan de orde kwam, zou 100% handhaving met gebruikmaking van de transactie een dusdanig groot beslag op de capaciteit van het openbaar ministerie en de rechterlijke macht leggen dat het niet realistisch is te verwachten dat binnen de huidige situatie hetzelfde resultaat kan worden bereikt als wordt verwacht binnen de systematiek van de Wahv.

Zowel de leden van de VVD-fractie als de leden van de PvdA-fractie vragen naar een toelichting op het netto effect dat dit wetsvoorstel zal hebben op het aantal kantonzittingen. De leden van de VVD-fractie vragen hierbij in te gaan op de opmerking van de Raad voor de rechtspraak dat er netto sprake zal zijn van een beperkte besparing voor de rechterlijke macht. Als gevolg van dit wetsvoorstel zal een aanzienlijk deel wegvallen van de huidige 33.000 kantonstrafzaken per jaar voor artikel 30 Wam aangezien alleen in geval van overtreding van artikel 30, eerste en vierde lid, Wam en bij ernstige recidive nog strafrechtelijk zal worden opgetreden. De Raad voor de rechtspraak verwacht dat in 2015, dus nadat het aantal schendingen van de verzekeringsplicht is teruggebracht tot circa 100.000, ongeveer 2.300 extra Wahv-zaken per jaar bij de kantonrechter worden aangebracht voor behandeling van het beroep. Dit maakt duidelijk dat er er — ondanks de 100% handhaving — sprake zal zijn van een beduidende daling van het huidige aantal kantonzaken voor deze overtreding. Aangezien veel van de huidige kantonzaken voor 30 Wam bij verstek worden afgedaan en de verwachting is dat onder de systematiek van de Wahv minder sprake zal zijn van verstekzaken doordat de betrokkene hier zelf beroep instelt, wordt wel verwacht dat de gemiddelde behandeltijd per zaak zal toenemen. Zo bezien zal de netto belasting van de rechterlijke macht slechts gering dalen als gevolg van dit wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de personele gevolgen van de overheveling naar bestuursrechtelijke handhaving bij RDW, openbaar ministerie en CJIB. Voor de RDW betekent de overheveling naar de Wahv in het eerste jaar een toename van de formatie met 28 fte, waarvan 22 fte vast en 6 fte tijdelijk gedurende een periode van circa vijf maanden voor de inwerkingtreding van het wetsvoorstel. Deze initiële toename volgt uit de grote hoeveelheid extra kentekens die de RDW onder de systematiek van de Wahv kan aanleveren, de brieven die hiervoor aan de kentekenhouders van als niet verzekerd geregistreerd staande motorrijtuigen moeten worden verzonden en het verwerken van de reacties die op deze brieven worden ontvangen. Na de verwachte stabilisatie van het aantal onverzekerde motorrijtuigen in 2015 of 2016 zijn de personele gevolgen voor de RDW geraamd op een toename van de formatie met 15 fte. Voor de Centrale Verwerking van het

openbaar ministerie (verder: CVOM) en het CJIB geldt een uiteindelijke afname aan formatieplaatsen van respectievelijk 8 en 1 fte.

De leden van de D66-fractie vragen naar het bedrag dat gemoeid is met de extra fte bij de RDW. De kosten van de 22 vaste fte en de 6 tijdelijke fte zijn geraamd op € 2,3 miljoen. Deze leden zien dit bedrag graag vergeleken met de kosten die gemoeid zouden zijn met een vergelijkbare intensivering van de handhaving van de verzekeringsplicht op de huidige manier. In reactie op vragen van leden van onder meer de VVD-fractie en de SP-fractie is ingegaan op wat binnen de huidige strafrechtelijke handhaving nodig is om hetzelfde effect te bereiken. De daar gegeven globale schets toont een dusdanige toename van het aantal zaken, dat deze 30 Wam-zaken een onevenredig beslag zouden leggen op de capaciteit van het openbaar ministerie en de rechtspraak. Het is niet mogelijk om exact de kosten in beeld te brengen, maar duidelijk is dat deze de investering, benodigd voor de voorgestelde afdoening via de Wahv, ruimschoots zou overstijgen.

5. *Overige*

Hoger beroep kan in zaken naar aanleiding van een Wahv-beschikking uitsluitend bij het gerechtshof te Leeuwarden worden ingediend. De leden van de VVD-fractie vragen daarom naar de consequenties voor de zaaksbelasting van dit hof. Daarover kan ik melden dat op basis van de uitvoeringstoets, waarin rekening is gehouden met een inningspercentage van 75 procent, het aantal hoger beroepszaken toeneemt met ongeveer 300 zaken per jaar.

De leden van de CDA-fractie vragen naar een toelichting op de keuze om het concept-wetsvoorstel niet ter consultatie maar enkel ter kennisneming aan de gebruikelijke adviesorganen toe te sturen. De toenmalige minister van Justitie vond een adviesaanvraag over dit wetsvoorstel niet nodig omdat het verzoek tot deze wetswijziging voortkwam uit de praktijk en omdat ter voorbereiding een uitvoerige ex ante uitvoeringsanalyse is uitgevoerd waaraan alle in de praktijk betrokken partijen een bijdrage hebben geleverd.

De leden van de D66-fractie ontvangen graag een getalsmatig overzicht van het procesverloop binnen de Wahv. Het openbaar ministerie heeft mij hierover als volgt bericht. In 2009 is op bijna 12 miljoen Wahv-beschikkingen circa 350.000 keer beroep bij de officier van justitie ingesteld (3%). In 42% van de ontvankelijke beroepszaken zijn beroepen door de officier van justitie gegrond verklaard. In 23% van de ongegrond verklaarde beroepen is vervolgens beroep bij de kantonrechter ingesteld. Dit betreft ruim 40 duizend zaken. Van de ontvankelijke beroepen is 14% door de kantonrechter geheel of gedeeltelijk gegrond

verklaard. Het is daarbij niet mogelijk – zoals deze leden vragen – een uitsplitsing te maken naar de gevallen waarin de kantonrechter de gronden, genoemd in artikel 9, tweede lid, Wvhw honoreerde, aangezien dit niet wordt bijgehouden.

De Minister van Veiligheid en Justitie,