

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2500 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

21 november 2005

2

Ons kenmerk

Uw kenmerk

HDJZ/AWW/2005-2091

Onderwerp

aanbieding aan Tweede Kamer van de nota naar aanleiding van het verslag bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een bestuurlijke boete voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren, en enkele lichte verkeersovertredingen, met bijlage, alsmede een nota van wijziging

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens mijn ambtgenoot van Justitie, de nota naar aanleiding van het verslag aan behorende bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een bestuurlijke boete voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren, en enkele lichte verkeersovertredingen, alsmede een nota van wijziging.

Tevens is op verzoek van uw Kamer als bijlage bij de nota naar aanleiding van het verslag bijgevoegd een weergave van de voorgenomen regeling, die zal worden gebaseerd op de artikelen 184a, eerste en derde lid, en 184k, vierde, twaalfde en veertiende lid, van de Wegenverkeerswet 1994, zoals deze zal worden voorgesteld, als dit wetsvoorstel tot wet wordt verheven.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een bestuurlijke boete voor overtreding van een aantal voorschriften betreffende het laten stilstaan en parkeren van voertuigen, en voor enkele andere lichte verkeersovertredingen (Wet bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen)**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

#### **1. Inleiding**

Met belangstelling hebben ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Graag zal ik, mede namens de Minister van Justitie, in deze nota de in het verslag gestelde vragen beantwoorden en op de gemaakte opmerkingen inhoudelijk reageren. Daarbij zal ik zoveel mogelijk de in het verslag gehanteerde volgorde aanhouden. Waar mogelijk zijn vragen van dezelfde aard en inhoud gezamenlijk beantwoord.

De belangrijkste vragen van de diverse fracties kunnen als volgt worden samengevat:

- a. wat is de rol van de politie, na invoering van de bestuurlijke boete?
- b. kan de reikwijdte van de bestuurlijke boete worden uitgebreid?
- c. welke samenhang bestaat er met de andere afdoeningsmogelijkheden?

Met de leden van de verschillende fracties ben ik van mening dat het hier om zeer fundamentele vragen gaat.

a. In antwoord op de vragen over de rol van de politie na invoering van de bestuurlijke boete merk ik op dat de verantwoordelijkheid voor het handhavingsbeleid ten aanzien van de onder het onderhavige wetsvoorstel vallende overtredingen in dit wetsvoorstel bij de burgemeester en wethouders van de gemeente wordt gelegd. De gemeente is daarmee 24 uur per dag verantwoordelijk voor de handhaving. Dit zal, zo verwacht ik, betekenen dat de politie in beginsel geen sancties meer zal opleggen voor de verkeersovertredingen die onder de werking van deze wet zullen vallen. Maar het is geenszins uitgesloten dat als een dergelijke overtreding wordt begaan onder de ogen van een politieambtenaar, deze op dat moment zal optreden. Om deze reden blijft de bevoegdheid die de politie en de bijzondere opsporingsambtenaren (boa's) hebben op basis van het huidige recht om op grond van de Wet administratierechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) op te treden tegen de onder het onderhavige wetsvoorstel vallende overtredingen, in stand. Het is ongewenst als de politie, die toch het gezag op straat moet hebben, hiervoor een beroep zou moeten doen op een gemeentelijke toezichthouder. Het zal echter zo zijn dat het optreden van de politie beperkt zal blijven tot zeer uitzonderlijke situaties. Daarnaast blijft de politie bevoegd op te treden in die gevallen waarin sprake is van

letsel of schade: in die gevallen is het opleggen van een bestuurlijke boete uitgesloten. Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om in paragraaf 3c een uitgebreide toelichting te geven op de rol van de politie.

b. Overeenkomstig de inhoud van de brief van 15 november 2001 aan uw Kamer ziet dit wetsvoorstel op de invoering van een bestuurlijke boete voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren. Verder zal het in het kader van de doelstelling om op decentraal niveau een integraal parkeerbeleid mogelijk te maken, gaan om de handhaving van het fiscaal parkeren dat dan, desgewenst, door middel van een bestuurlijke boete kan worden afgedaan. Daarnaast zal een vijftal andere lichte verkeersovertredingen onder de werking van de wet worden gebracht, aangezien deze verkeersovertredingen nauw verband houden met het fout parkeren en het stilstaan en het gaat om lichte overtredingen die betrekking hebben op betreffende de plaats op de weg, begaan door voetgangers en fietsers.

Door de overheveling van de verantwoordelijkheid voor de handhaving komt de prioritering van de handhaving te liggen op decentraal niveau. Dat is een gewenste ontwikkeling waar het gaat om feiten die het parkeren betreffen en feiten die hieraan zijn gelieerd, zoals het verkeerd gebruik maken van de weg door voetgangers en fietsers. Zouden ook andere verkeersovertredingen onder de werking van dit wetsvoorstel worden gebracht, dan zal dat naar verwachting niet leiden tot verbetering van de handhaving. Door de huidige gerichte centrale aanpak van de verkeershandhaving zijn zeer belangrijke successen geboekt, waarbij het aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk is verminderd. Versnippering van de handhaving over de verschillende gemeentebesturen leidt tot het verlies van deskundigheid, die opnieuw en tegen hoge kosten zal moeten worden opgebouwd of binnengehaald. Daarbij kunnen gemeenten geen gebruik maken van de schaalvoordelen die gelden indien deze verkeersfeiten via een landelijk uniform systeem worden afgedaan. Een (al dan niet tijdelijke) verminderde effectiviteit (al dan niet veroorzaakt door een verminderde prioritering op decentraal niveau) is vanwege het belang van de veiligheid van de burger op de weg voor het kabinet een uiterst ongewenst gevolg.

Verder merk ik nog op dat de budgettaire consequenties voor het Rijk aanzienlijk zijn indien snelheidsovertredingen en roodlichtnegatie ook onder de werking van het onderhavige wetsvoorstel zouden worden gebracht. In dat geval zal er namelijk sprake zijn van een derving van de inkomsten van € 400 tot 450 miljoen euro op jaarbasis. In paragraaf 4 ga ik nader in op de reikwijdte van het onderhavige wetsvoorstel.

Het voorgaande betekent niet dat gemeenten geen invloed zouden kunnen uitoefenen op het niveau van de handhaving. Het bestaande systeem biedt immers de mogelijkheid om deze feiten via een gemeenteboea te beboeten. In aanvulling daarop kan nog worden gewezen op de mogelijkheid om gemeenten een tegemoetkoming te verstrekken voor de kosten die zij maken voor handhaving via de Wahv. Door het aangenomen amendement van het lid Van Haersma Buma (Kamerstukken II 2004/05, 29 849, nr. 19) is in het wetsvoorstel OM-afdoening een aanvulling van de Wahv opgenomen met een wettelijke grondslag voor een dergelijke kostenvergoeding.

Inmiddels is het door de Tweede Kamer aanvaarde wetsvoorstel OM-afdoening door de aangenomen amendementen Van Haersma Buma (Kamerstukken II, 2004/05, 29 849, nrs. 18 en 19) en het aangenomen amendement-Rouvoet-Wolfsen-Van Haersma Buma (Kamerstukken II, 2004/05, 29 849, nr. 26) uitgebreid met de mogelijkheid bij algemene maatregel van bestuur te bepalen dat ook aan bestuursorganen voor bij algemene maatregel van bestuur te bepalen delicten de bevoegdheid wordt verleend een strafbeschikking uit te vaardigen. Deze bevoegdheid kan ook aan het college van burgemeester en wethouders worden toegekend. Blijkens de toelichting op het amendement Van Haersma Buma (nr. 18) wordt daarmee mogelijk gemaakt om decentrale overheden ook op terreinen als de overlast in de openbare ruimte en lichte verkeersovertredingen bij de rechtshandhaving te betrekken. Aan de gemeenten die een bijdrage leveren aan de strafrechtelijke handhaving kan een deel van de daardoor gegenereerde opbrengsten worden verstrekt. De omvang hiervan wordt ook bij algemene maatregel van bestuur vastgelegd.

c. Ook de verhouding tot de overige afdoeningsmogelijkheden (waaronder de nieuwe mogelijkheden op grond van het hiervoor genoemde wetsvoorstel OM-afdoening) gaf aanleiding tot diverse vragen. De verschillende divergenties komen tot uiting in het overzicht dat hierna is opgenomen, op verzoek van de fractie van de PvdA.

De leden van de fractie van de PvdA vragen in het bijzonder in te gaan op het tot opleggen bevoegde orgaan, de al dan niet exclusiviteit van de regeling, de tot constateren bevoegde ambtenaar, diens bevoegdheid tot het toepassen van dwangmiddelen/geweld, de rechtsmiddelen tegen de beschikking, de al dan niet schorsende werking van de rechtsmiddelen, de bevoegde rechter, de toegang tot de rechter (griffierecht) en de tenuitvoerlegging van de beschikking.

In antwoord op deze vraag van de leden van de fractie van de PvdA geef ik allereerst een korte schets van de huidige en toekomstige mogelijkheden.

### **Huidige mogelijkheden**

De handhaving van de feiten waarvan het de bedoeling is dat zij onder de werking van het onderhavige wetsvoorstel komen te vallen, vindt thans plaats op grond van de Wahv. Gemeenten kunnen buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) aanwijzen die deze feiten kunnen beboeten. Indien betrokkene het niet eens is met de opgelegde sanctie, kan hij hiertegen administratief beroep instellen bij de officier van justitie. Is hij het met de uitkomst daarvan niet eens, dan kan beroep worden aangetekend tegen de beslissing van de officier van justitie bij de kantonrechter. Alvorens de kantonrechter het beroep in behandeling neemt, moet betrokkene eerst zekerheid hebben gesteld ter hoogte van de opgelegde sanctie. Hoger beroep is mogelijk bij het gerechtshof te Leeuwarden. Er is geen cassatie mogelijk.

Voor de huidige mogelijkheden voor de handhaving van de feiten die onder de werking van het wetsvoorstel bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte komen te vallen, wordt verwezen naar de nota naar aanleiding van het verslag bij dat wetsvoorstel.

### **Toekomstige mogelijkheden**

In het onderhavige wetsvoorstel wordt de bevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders geïntroduceerd om een bestuurlijke boete op te leggen voor overtreding van bij algemene maatregel van bestuur te bepalen overtredingen inzake stilstaan en parkeren, en enkele andere lichte verkeersovertredingen. Voorwaarde is dan wel dat er geen sprake is van schade of letsel. De handhaving van de bij algemene maatregel van bestuur te bepalen overtredingen inzake stilstaan en parkeren, en enkele andere lichte verkeersovertredingen geschiedt dan in beginsel door gemeente. Het uitgangspunt is dat het optreden van de politie tegen deze feiten op grond van de Wahv nog slechts aanvullend plaatsvindt.

Na inwerkingtreding van het wetsvoorstel OM-afdoening kan het college van burgemeester en wethouders bij algemene maatregel van bestuur de bevoegdheid worden verleend om voor de bij die algemene maatregel van bestuur aangewezen delicten een strafbeschikking op te leggen. Hieronder zouden ook overtredingen inzake stilstaan en parkeren kunnen vallen. Indien het onderhavige wetsvoorstel tot wet wordt verheven en in werking treedt, zal kunnen worden volstaan met de aanwijzing van de feiten in de algemene maatregel van bestuur behorende bij het onderhavige wetsvoorstel. Op dit punt wordt hieronder, in de toelichting op het schema onder het kopje "strafrecht" uitgebreider ingegaan.

Voor de toekomstige mogelijkheden voor de handhaving van de feiten die onder de werking van het wetsvoorstel bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte komen te vallen, wordt verwezen naar de nota naar aanleiding van het verslag bij dat wetsvoorstel.

Alvorens een schematisch overzicht te geven, wijst de regering ook op het overzicht, opgenomen in de tweede paragraaf van de nota naar aanleiding van het verslag over het wetsvoorstel OM-afdoening (Kamerstukken II, 2004/05, 29 849, nr. 7), dat is opgenomen na een vergelijkbare vraag over de mogelijkheden van het wetsvoorstel OM-afdoening in relatie tot de overige bestaande en toekomstige mogelijkheden.

In het onderhavige wetsvoorstel gaat het om overtredingen inzake stilstaan en parkeren, en enkele andere lichte verkeersovertredingen die vooral de plaats op de weg betreffen. In het onderstaande schema wordt een overzicht gegeven van de handhavingsinstrumenten die van toepassing zullen zijn op deze feiten. Conform de vraag van de leden van PvdA-fractie is in het overzicht ook een overzicht gegeven van de handhavingsinstrumenten voor de aanpak van overtredingen die overlast in de openbare ruimte opleveren.

	<b>Bestuurlijke boete stilstaan en fout parkeren en enkele andere lichte verkeersovertredingen</b>	<b>Bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte</b>	<b>OM-afdoening</b>	<b>Wahv</b>
Bevoegd	Het college van	Het college van	De officier van	Politie-

orgaan	burgemeester en wethouders	burgemeester en wethouders of de burgemeester	justitie, politieambtenaar, boa en bestuursorgaan	ambtenaar of boa
Exclusiviteit	Voor de bij amvb aangegeven feiten indien daarbij geen schade of letsel is ontstaan, met dien verstande dat de bevoegdheid van de politie en de boa tot het opleggen van sancties in het kader van de Wahv niet wordt geschrapt en dat, indien zulks is bepaald bij algemene maatregel van bestuur, het college ook een strafbeschikking kan uitvaardigen.	Voor bij amvb en verordening aangewezen feiten die overlast veroorzaken in de openbare ruimte en die strafbaar zijn gesteld op grond van artikel 154 van de Gemeentewet, met dien verstande dat het college of de burgemeester indien zulks is bepaald bij algemene maatregel van bestuur, ook een strafbeschikking kan uitvaardigen.	Voor strafbare feiten die een overtreding of een misdrijf betreffen waarop gevangenisstraf is gesteld van niet meer dan 6 jaar	Voor in de bijlage bij de Wahv aangewezen gedragingen, waarbij geen schade of letsel is ontstaan, met dien verstande dat het op grond van het wetsvoorstel OM-afdoening de strafrechtelijke afdoening niet langer is uitgesloten. Dit is met name van belang voor de gevallen waarin recidive plaatsvindt en registratie gewenst is.
Bevoegde ambtenaar	Toezichthouder overtredingen inzake stilstaan en parkeren	Toezichthouder overlast in de openbare ruimte	Officier van justitie, politieambtenaar, boa	Politieambtenaar of boa
Dwang- en geweldmiddelen	Opsporingsbevoegdheid ten behoeve van de identificatieplicht. Kan hiertoe betrokkene meevoeren naar het bureau. Verder bevoegdheid tot aanbrengen	Opsporingsbevoegdheid ten behoeve van de identificatieplicht. Kan hiertoe betrokkene meevoeren naar het bureau. Geen bevoegdheden	Politieambtenaar: strafrechtelijke dwangmiddelen en in de Bewapeningsregeling politie toegekende geweldmiddelen Boa: strafrechtelijke	Geen. Zie nader onder tenuitvoerlegging

	wielklem en tot wegslepen van het voertuig. Geen bevoegdheden tot het gebruik van geweldmiddelen	tot het gebruik van geweldmiddelen	dwangmiddelen en sommige boa's handboeien en/of wapenstok, sommigen pepperspray en vuurwapen	
Rechtsmiddelen	Bezwaar bij het college van burgemeester en wethouders en beroep bij de kantonrechter. Hoger beroep bij het gerechtshof te Leeuwarden	Bezwaar bij het college van burgemeester en wethouders of bij de burgemeester en beroep en beroep bij de bestuursrechter . Hoger beroep bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State.	Verzet bij de officier van justitie. Indien deze de strafbeschikking niet intrekt, legt de officier van justitie de zaak aan de strafrechter voor.	Administratief beroep bij de officier van justitie en beroep bij de kantonrechter. Hoger beroep bij het gerechtshof te Leeuwarden
Schorsende werking	Op verzoek ter beoordeling door de kantonrechter	Op verzoek ter beoordeling door de bestuursrechter	Tijdig verzet tegen de strafbeschikking schorst de tenuitvoerlegging of schort deze op	Geen
Bevoegde rechter	Kantonrechter	Bestuursrechter	Strafrechter	Kantonrechter
Griffierecht	Ja (gematigd (€37 bij beroep en € 102 bij hoger beroep)	Ja (gematigd (€37 bij beroep en € 102 bij hoger beroep)	Geen	Nee, wel zekerheidsstelling
Tenuitvoerlegging	Betaling, eventueel na dwangbevel van het college	Betaling, eventueel na dwangbevel van het college of de burgemeester	Incasso door het CJIB met in geval van niet-betalen onder voorwaarden de mogelijkheid van gijzeling	Incasso door het CJIB met in geval van niet-betalen onder voorwaarden de mogelijkheid van gijzeling, inneming van het rijbewijs of buiten

				gebruikstellen van het voertuig
--	--	--	--	---------------------------------

## **Toelichting op het schema**

### **Bestuursrecht**

Apv-overtredingen die onder het wetsvoorstel Wet bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte vallen, kunnen met een bestuurlijke boete worden afgedaan door het college van burgemeester en wethouders dan wel door de burgemeester, maar alleen bij gemeenten die daarvoor kiezen en dit bij verordening regelen. Ten aanzien van deze overtredingen kan een toezichthouder overlast in de openbare ruimte die tevens is aangesteld als boa voor de identificatieplicht een aankondiging doen van het opleggen van een bestuurlijke boete.

De handhaving van verkeersovertredingen die onder het wetsvoorstel bestuurlijke boete fout parkeren vallen, zal na inwerkingtreding van genoemde wetsvoorstel primair onder de verantwoordelijkheid van de gemeente plaatsvinden. Deze verkeersovertredingen kunnen met een bestuurlijke boete door het college van burgemeester en wethouders worden afgedaan. De aankondiging van deze bestuurlijke boete wordt gedaan door een toezichthouder overtredingen inzake fout parkeren en stilstaan die tevens is aangesteld als boa voor de identificatieplicht. Ditzelfde geldt voor een vijftal overtredingen die de plaats op de weg betreffen van voetgangers of fietsers. De overige verkeersovertredingen die geen schade of letsel meebrengen, blijven onder de Wahv vallen en moeten via de Wahv worden afgedaan door de ambtenaren die zijn genoemd in artikel 2 van het Besluit administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften 1994 (dit zijn onder meer de ambtenaren van politie en de boa). De boa's kunnen door de gemeente in dienst worden genomen. Hiervoor is een akte van opsporingsbevoegdheid noodzakelijk die via het openbaar ministerie wordt verleend.

### **Strafrecht**

Indien gemeenten niet kiezen voor het instrument van de bestuurlijke boete bij de handhaving van APV-overtredingen, is het mogelijk afspraken te maken met het openbaar ministerie over de inzet van politie en boa's. Apv-overtredingen kunnen als gevolg van het wetsvoorstel OM-afdoening worden afgedaan door een strafbeschikking die door de officier van justitie wordt uitgevaardigd. Bij Apv-overtredingen die onder het systeem van de politiestrafbeschikking (de opvolger van de politietransactie) komen te vallen, wordt de strafbeschikking opgelegd door politie of boa's. In de gevallen waarin bij algemene maatregel van bestuur het college of de burgemeester deze bevoegdheid is verleend, kunnen deze Apv-overtredingen ook door het college van burgemeester en wethouders of de burgemeester met een strafrechtelijke geldboete worden afgedaan door middel van een bestuurlijke strafbeschikking. Dit onderdeel is in het wetsvoorstel OM-afdoening opgenomen door het door de Tweede Kamer aanvaarde amendement van het lid Van Haersma Buma (Kamerstukken II, 2004/05, 29 849, nr. 18). Aan de gemeenten die een bijdrage leveren aan de strafrechtelijke handhaving, kan een deel van de daardoor gegenereerde opbrengsten worden verstrekt. De omvang hiervan wordt bij algemene maatregel van bestuur vastgelegd.



Het wetsvoorstel OM-afdoening maakt het verder mogelijk dat tegen feiten die onder de Wahv vallen toch strafrechtelijk wordt opgetreden, bijvoorbeeld door een strafbeschikking die binnen de richtlijnen van het OM, door de politie of door de boa wordt opgelegd. De rol van het strafrecht is daarmee niet langer beperkt tot de situatie dat schade of letsel is opgetreden. Van deze verruiming van de strafrechtelijke afdoening kan met name gebruik worden gemaakt in de gevallen waarin registratie in de justitiële documentatie gewenst is, hetgeen tot een hogere bestraffing kan leiden. Dit onderdeel is in het wetsvoorstel OM-afdoening opgenomen door het door de Tweede Kamer aanvaarde amendement Griffith (Kamerstukken II, 2004/-5, 29 849, nr. 21).

Ten aanzien van overtredingen die onder de werking van het onderhavige wetsvoorstel zullen vallen, merk ik het volgende op. Bij algemene maatregel van bestuur op basis van het wetsvoorstel OM-afdoening kan worden bepaald dat aan bepaalde opsporingsambtenaren de bevoegdheid wordt verleend om voor bij die algemene maatregel van bestuur aangewezen feiten een strafbeschikking op te leggen. Inmiddels is het door de Tweede Kamer aanvaarde wetsvoorstel OM-afdoening door de aangenomen amendementen Van Haersma Buma (Kamerstukken II, 2004/05, 29 849, nrs. 18 en 19) en het aangenomen amendement-Rouvoet-Wolfsen-Van Haersma Buma (Kamerstukken II, 2004/05, 29 849, nr. 26) uitgebreid met de mogelijkheid bij algemene maatregel van bestuur te bepalen dat ook aan bestuursorganen voor bij algemene maatregel van bestuur te bepalen delicten de bevoegdheid wordt verleend een strafbeschikking uit te vaardigen. Deze bevoegdheid kan ook aan het college van burgemeester en wethouders worden toegekend.

Blijkens de toelichting op het amendement Van Haersma Buma (nr. 18) wordt daarmee mogelijk gemaakt om decentrale overheden ook op terreinen als de overlast in de openbare ruimte en lichte verkeersovertredingen bij de rechtshandhaving te betrekken. Aan de gemeenten die een bijdragen leveren aan de strafrechtelijke handhaving kan een deel van de daardoor gegenereerde opbrengsten worden verstrekt. De omvang hiervan wordt ook bij algemene maatregel van bestuur vastgelegd. Op grond van het vorenstaande is het mogelijk om de gemeenten de bevoegdheid toe te kennen om een bestuurlijke strafbeschikking op te leggen voor de feiten die onder het wetsvoorstel bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen komen te vallen. Indien het onderhavige wetsvoorstel wordt aanvaard en inwerking treedt is toekenning van deze bevoegdheid voor deze feiten niet meer nodig, aangezien voor deze feiten dan gebruik kan worden gemaakt van de bestuurlijke boete-bevoegdheid. In dat geval verloopt de aanvullende rol van het strafrecht uitsluitend via de OM-strafbeschikking en de politiestrafbeschikking in handen van algemeen of buitengewoon opsporingsambtenaren.

### **Bevoegd orgaan**

Tot het opleggen van de bestuurlijke boete voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren, en enkele andere lichte verkeersovertredingen is het college van burgemeester en wethouders bevoegd.

Bij de OM-afdoening geldt dat bij algemene maatregel van bestuur ook bestuursorganen zoals die van gemeenten, de bevoegdheid kunnen krijgen tot het opleggen van een strafbeschikking.

### **Exclusiviteit van de regeling**

Ten aanzien van feiten die onder de werking van het wetsvoorstel bestuurlijke boete fout parkeren zullen worden gebracht en waarbij geen sprake is van schade of letsel, zal het bestuur gebruik maken van de bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete. In het geval op grond van het voorgestelde artikel 257ba van het Wetboek van Strafvordering bij algemene maatregel van bestuur aan bestuursorganen de bevoegdheid zal zijn toegekend tot het opleggen van een strafbeschikking voor nader te bepalen delicten, zal voor de aangewezen gemeenten een keuzemogelijkheid bestaan. De afhandeling van verkeersovertredingen die onder de Wahv blijven vallen en die geen schade of letsel met zich meebrengen blijft in beginsel via de Wahv lopen. Het wetsvoorstel OM-afdoening maakt het overigens mogelijk dat tegen feiten die onder de Wahv vallen toch strafrechtelijk wordt opgetreden, bijvoorbeeld door middel van een strafbeschikking die binnen de richtlijnen van het openbaar ministerie door de politie of door buitengewoon opsporingsambtenaren wordt uitgevaardigd. De rol van het strafrecht is daarmee niet langer beperkt tot de situatie dat schade of letsel is opgetreden. De strafbeschikking kan worden toegepast voor strafbare feiten die een overtreding of een misdrijf betreffen waarop gevangenisstraf is gesteld van niet meer dan zes jaar. De regeling van het wetsvoorstel bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte kent een facultatief karakter in die zin dat de gemeenteraad hiervoor expliciet een keuze moet maken. De gemeente zal dit dan bij verordening moeten regelen. Voor de overtredingen waarop het wetsvoorstel bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte op van toepassing is, heeft het strafrecht aanvullende werking.

### **Dwangmiddelen**

De toezichthouders die optreden op grond van de twee wetsvoorstellen inzake de bestuurlijke boete zijn niet bevoegd dwangmiddelen toe te passen. Deze toezichthouders krijgen wel de status van buitengewoon opsporingsambtenaar in het kader van de identificatieplicht. In het geval een overtreder niet na eerste vordering kan voldoen aan de toonplicht, kan de toezichthouder hem meenemen naar het bureau ter identificatie. Bij weigering tot medewerking of wederspanning van de gecontroleerde moet de hulp van de reguliere politie worden ingeroepen. De politie en boa's die verkeersovertredingen beboeten die onder de Wahv vallen, zijn bevoegd bepaalde dwangmiddelen toe te passen.

### **Rechtsmiddelen en bevoegde rechter**

Tegen de boeten die worden opgelegd op grond van het wetsvoorstel bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte kan bezwaar worden gemaakt bij het college van burgemeester en wethouders, respectievelijk de burgemeester. Beroep is mogelijk bij de bestuursrechter en hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Tegen de boeteoplegging op grond van het wetsvoorstel inzake stilstaan en fout parkeren kan bezwaar worden gemaakt bij het college van burgemeester en wethouders. Beroep is mogelijk bij de kantonrechter en hoger beroep bij het Gerechtshof te Leeuwarden. Dezelfde rechtsgang geldt voor de boeten die worden opgelegd voor de overtredingen die vallen onder de Wahv, met dien verstande dat hier, in plaats van bezwaar, de

regeling van het administratief beroep geldt. Het instellen van deze rechtsmiddelen levert geen schorsende werking op. Wel kan daartoe een verzoek worden gedaan, dat ter beoordeling staat van de voorzieningenrechter.

Tegen een strafbeschikking kan de betrokkene verzet instellen bij het openbaar ministerie. Indien de officier van justitie de strafbeschikking niet intrekt, legt hij de zaak aan de strafrechter voor. Tijdig verzet tegen de strafbeschikking schorst de tenuitvoerlegging of schort deze op. Deze procedure geldt voor alle strafbeschikkingen, waaronder de bestuurlijke strafbeschikking.

### **Griffierecht**

Voor beroep bij de bestuursrechter wordt griffierecht geheven. Indien het beroep gegrond is, wordt dit griffierecht door het bestuursorgaan aan de indiener van het beroepschrift vergoed. Er geldt een laag tarief voor de griffierechten, teneinde de hoogte van de griffierechten in evenwicht te brengen met de boetehogten. Voor de overtredingen die vallen onder de Wahv geldt het systeem van de zekerheidsstelling. Voor procedures in het strafrecht worden geen griffierechten geheven.

### **Tenuitvoerlegging**

De tenuitvoerlegging van de bestuurlijke boeten kan plaatsvinden met ingang van de dag na die van bekendmaking. De inning van de boeten die worden opgelegd op grond van het wetsvoorstel bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte en bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen zal moeten plaatsvinden door de gemeenten.

De boeten die worden opgelegd voor de overtredingen die vallen onder de Wahv worden geïnd door het CJIB.

De tenuitvoerlegging van de strafbeschikking kan in beginsel geschieden binnen veertien dagen na de uitreiking in persoon en of, in voorkomende gevallen, verzending van het afschrift van de strafbeschikking.

De geldboeten die worden opgelegd voor de Apv-overtredingen die vallen onder het strafrecht worden geïnd door het CJIB. Dit geldt, indien de gemeentelijke bestuursorganen bij algemene maatregel van bestuur zijn aangewezen, ook voor door deze instanties opgelegde strafbeschikkingen.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de meerwaarde van het onderhavige wetsvoorstel. Zij stellen dat het wetsvoorstel OM-afdoening, dat onlangs door de Tweede Kamer is aangenomen, al voorziet in strafrechtelijke handhaving door gemeenteamttenaren, terwijl de opbrengst van de door die ambtenaren uitgevaardigde strafbeschikkingen aan de gemeenten ten goede komt. Als dat wetsvoorstel tot wet wordt verheven, bieden dan goede afspraken met het openbaar ministerie over de inzet van gemeentelijke boa's dan niet al een voldoende basis voor een adequate rechtshandhaving, zo vragen deze leden.

In reactie hierop merk ik het volgende op. De meerwaarde van het onderhavige wetsvoorstel is gelegen in het feit dat het gemeentebestuur een geheel eigen verantwoordelijkheid en een zelfstandige bevoegdheid krijgt om op te treden tegen overtredingen inzake stilstaan en parkeren, en enkele andere lichte verkeersovertredingen, en de mogelijkheid heeft om een integraal parkeerbeleid te

voeren. Met de bestuurlijke boete hebben de gemeenten meer mogelijkheden om hun eigen handhavingscapaciteit te bepalen. De gemeenten zijn daarbij niet afhankelijk van de inzet en prioritering van de politie en het openbaar ministerie. Verder komen de opbrengsten van de opgelegde bestuurlijke boeten op grond van dit wetsvoorstel geheel toe aan de gemeenten.

Het wetsvoorstel OM-afdoening biedt inderdaad de mogelijkheid tot het maken van afspraken met het OM. Ik verwijs verder naar hetgeen ik in de hiervoor gegeven toelichting op het schema over de diverse handhavingsmogelijkheden heb opgemerkt.

De leden van de PvdA-fractie vragen verder of het niet verstandiger zou zijn de beide wetsvoorstellen over bestuurlijke boeten tegelijk met het wetsvoorstel Vierde tranche Awb te behandelen.

Naar de mening van de regering ligt gezamenlijke behandeling niet voor de hand. Afgezien van de vraag of dat qua planning opportuun is (de nota naar aanleiding van het verslag inzake het wetsvoorstel Vierde tranche Awb is nog niet bij uw Kamer ingediend), verwacht ik dat bij de behandeling van het wetsvoorstel Vierde tranche Awb in essentie andere vraagstukken zullen worden besproken dan bij de behandeling van de beide wetsvoorstellen over bestuurlijke boeten. Immers, het wetsvoorstel Vierde tranche Awb bevat (onder meer) een algemene regeling inzake de bestuurlijke boete, maar regelt niet in welke gevallen een bestuursorgaan een boete kan opleggen en hoe hoog die boete dan is. Dat moet de bijzondere wetgever bepalen. Na inwerkingtreding van het wetsvoorstel Vierde tranche Awb kan de bijzondere wetgever daar ook mee volstaan; de Awb regelt de procedure die bij de boeteoplegging moet worden gevolgd en de overige aspecten van de boeteoplegging. De door de PvdA genoemde wetsvoorstellen over bestuurlijke boeten zijn een voorbeeld van een dergelijke bijzondere wet. De essentie van deze wetsvoorstellen is dus niet zozeer gelegen in de procedure bij de boeteoplegging maar veeleer in de toekenning van een bestuurlijke boete-bevoegdheid aan de gemeentelijke overheid, zodat bestuurlijke handhaving door het gemeentebestuur van bepaalde overtredingen mogelijk wordt. Omdat ook een (voorlopige) procedureregeling is opgenomen, kunnen de beide wetsvoorstellen bestuurlijke boete onafhankelijk van het wetsvoorstel Vierde tranche Awb in werking treden.

De leden van de VVD-fractie geven te kennen dat zij voorstander zijn van een breder pakket aan verkeersovertredingen dat onder de bestuurlijke boete zou moeten vallen. Verder zijn de leden voorstander van een eenvoudiger opzet van het systeem dat de politie moet ontlasten. Is dat wel het geval, zo vragen zij.

In reactie hierop merk ik het volgende op. Het opleggen van een bestuurlijke boete is een bestuursrechtelijk instrument, dat zal moeten passen in het bestuursrechtelijke systeem dat Nederland kent en de Algemene wet bestuursrecht. Hierdoor, en omdat de Vierde tranche van de Awb nog niet in werking is, zal een aantal waarborgen en procedures in dit wetsvoorstel moeten worden opgenomen. (zie hiervoor ook paragraaf 4a). Er is getracht binnen de bestuursrechtelijke mogelijkheden te komen tot een eenvoudig systeem dat de politie zal ontlasten. Het gaat om een bestuurlijke boete voor overtreding van gemeentelijke verordeningen.

De verwachting is dat het wetsvoorstel de politie zal ontlasten. Wel is de mate waarin hiervan sprake is afhankelijk van de mate waarin de politie vóór de inwerkingtreding van

dit wetsvoorstel is betrokken bij de sanctionering van deze overtredingen en de mate waarin gemeentes gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid boetes aan te stellen die bevoegd zijn voor deze feiten boeten op te leggen op grond van de Wahv. Door de bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete toe te kennen aan de gemeenten, komt de verantwoordelijkheid voor de handhaving bij de gemeente te liggen en zou de politie kunnen worden ontlast.

De leden van de VVD-fractie vragen verder naar de redenen waarom de wetsvoorstellen bestuurlijke boete op een aantal punten (de verplichting tot invoering van de bestuurlijke boete, de voorhangprocedure voor de algemene maatregel van bestuur en de regeling van de rechtsbescherming) van elkaar verschillen.

Wat het eerste gesignaleerde verschilpunt betreft (de verplichting tot het opleggen van de bestuurlijke boete) merk ik op dat de keuze in het onderhavige wetsvoorstel is gebaseerd op de overweging dat op deze manier het beste recht wordt gedaan aan het te verwachten effect van de bestuurlijke boete, namelijk de mogelijkheid van een integrale aanpak van het parkeerbeleid. Tevens is er duidelijkheid voor alle betrokkenen (burgers, politie, openbaar ministerie) hoe de handhaving van het parkeerbeleid wordt vormgegeven nadat het onderhavige wetsvoorstel tot wet is verheven en in werking is getreden. Op dit moment voeren veel gemeenten al een beleid ten aanzien van het zogenoemde "fiscaal parkeren", waarbij het gaat om de handhaving van het betalen voor parkeren. Hiervoor hebben veel gemeenten al een handhavingsdienst ingericht. Hierbij kan dus gemakkelijk worden aangesloten als het gaat om het erbij nemen van de handhaving van de overtredingen die onder de werking zullen komen te vallen van het onderhavige wetsvoorstel. Voor de bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte ligt dit anders. Dat is een andersoortige taak, waarvan van veel minder gemeenten mag worden verwacht dat zij die efficiënt willen en kunnen uitvoeren. Er is daarom voor gekozen de autonomie van de gemeenten voor dat wetsvoorstel te laten prevaleren. Het feit dat ten aanzien van de op grond van artikel 184a op te stellen algemene maatregel van bestuur een voorhangverplichting bestaat, heeft te maken met het feit dat het hier gaat om een algemene maatregel van bestuur die is gebaseerd op de Wegenverkeerswet 1994. Artikel 2b van deze wet bepaalt dat algemene maatregelen van bestuur op grond van deze wet gedurende vier weken moeten worden voorgehangen bij beide Kamers der Staten-Generaal.

Ten aanzien van de verschillen op het punt van de rechtsbescherming wijs ik op het volgende. In het wetsvoorstel bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte is aangesloten bij de hoofdstukken 6 tot en met 8 van de Awb. In het onderhavige wetsvoorstel is aangesloten bij het stelsel uit de Wahv, met dien verstande dat het bezwaarschrift wordt ingediend bij het bestuursorgaan dat de bestuurlijke boete heeft opgelegd. Het beroepschrift wordt ingediend bij de sector kanton van de rechtbank, terwijl hoger beroep kan worden ingesteld bij het gerechtshof te Leeuwarden. Reden voor deze keuze voor de rechtsbescherming is dat op deze wijze de bestaande expertise bij de sector kanton van de rechtbank en het gerechtshof te Leeuwarden kan worden benut. Tenslotte vragen de leden van de VVD-fractie naar de reden waarom in het onderhavige wetsvoorstel de gemeenten geen keuzevrijheid is gelaten. Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar het antwoord dat ik hiervoor heb gegeven ten aanzien van het eerste punt van verschil tussen de beide wetsvoorstellen bestuurlijke boete.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of eventuele divergenties tussen de verschillende handhavingssystemen wel tot een absoluut minimum zijn gereduceerd en welke maatregelen de regering neemt om te voorkomen dat overheden en burgers door de bomen het bos niet meer zien.

In het nader rapport is, naar aanleiding van de vraag van de Raad van State over het risico van wildgroei van handhavingssystemen, ingegaan op de verhouding tussen het bestuursrecht en het strafrecht in de rechtshandhaving. Aangegeven is dat de divergenties tussen het wetsvoorstel OM-afdoening en de beide wetsvoorstellen bestuurlijke boete met name voortkomen uit de verschillende keuzes voor rechtssystematische inkadering. Het wetsvoorstel OM-afdoening vindt zijn kaders in het strafrecht en heeft tot doel de buitengerechtelijke afdoening van strafzaken doelmatiger te maken. De beide wetsvoorstellen bestuurlijke boete hebben hun kaders in het bestuursrecht en voorzien in een extra instrument voor de gemeenten. De aanleiding voor invoering van de bevoegdheid voor de gemeenten tot het opleggen van een bestuurlijke boete voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren is uiteengezet in de brief van 15 november 2001. In deze brief is aangegeven dat door de overheveling van de bevoegdheid om voor overtredingen inzake het stilstaan en fout parkeren een bestuurlijke boete op te leggen aan gemeenten, de mogelijkheid wordt geboden om een integraal parkeerbeleid te realiseren. De mogelijkheid op grond van het huidige recht voor gemeenten om deze overtredingen via een gemeenteboa te beboeten, biedt onvoldoende mogelijkheid voor een dergelijk integraal beleid. Bij de opzet van de beide wetsvoorstellen bestuurlijke boete is zoveel mogelijk rekening gehouden met het wetsvoorstel Vierde tranche Awb, met dien verstande dat voor het onderhavige wetsvoorstel alleen op het punt van de rechtsbescherming is aangesloten bij de systematiek van de Wahv, om op die manier gebruik te kunnen maken van de bestaande kennis en ervaring bij de kantonrechter. Naar onze mening zijn hiermee de bestaande divergenties tot het minimum gereduceerd. Het naast elkaar bestaan van verschillende systemen behoeft overigens niet tot bezwaren te leiden; dat bestaat ook in andere wetten, bijvoorbeeld de Wet toezicht kredietwezen. Ik ben voornemens om nauwlettend te volgen of en in hoeverre de voorliggende wetsvoorstellen inzake bestuurlijke boete in de praktijk een wezenlijke bijdrage leveren aan effectieve en efficiënte handhaving van de betreffende regelgeving. Daartoe is in de betrokken wetsvoorstellen een evaluatiebepaling opgenomen. In het wetsvoorstel OM-afdoening is eenzelfde evaluatiebepaling opgenomen.

De leden van de fractie van het CDA vragen hoeveel politiemensen als gevolg van de invoering van de bestuurlijke boete aandacht zullen kunnen gaan besteden aan de opsporing van andere delicten. Tevens vragen zij of een indicatie kan worden gegeven waaraan deze vrijkomende capaciteit zal worden besteed.

In reactie hierop merk ik op dat de overtredingen die onder dit wetsvoorstel komen te vallen voor de meerderheid van de gevallen via de Wahv worden afgedaan. Dat wil zeggen door de politie, maar ook door buitengewone opsporingsambtenaren (boa's) in dienst van de gemeenten. Vooral in grotere steden, is er vaak een gemeentelijke dienst stadstoezicht, die naast de handhaving van het "fiscaal parkeren", ook de handhaving

van het "fout" parkeren op grond van de Wahv als taak heeft. Hoeveel politiecapaciteit als gevolg van de invoering van de bestuurlijke boete vrijkomt en welk deel daarvan aandacht zal gaan besteden aan de opsporing van andere delicten is niet precies aan te geven. De inzet van de politiecapaciteit wordt immers vooral op regionaal en lokaal niveau bepaald.

## **2. Reikwijdte van het voorstel**

### *a. Wel of geen keuzemogelijkheid voor bestuursorgaan*

De leden van de fractie van het CDA vragen om een nadere toelichting op de keuze in dit wetsvoorstel om gemeenten te verplichten de handhaving van overtredingen inzake stilstaan en parkeren en enkele andere lichte verkeersovertredingen op zich te nemen. Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar het hiervoor gegeven antwoord op een daartoe strekkende vraag van de leden van de fractie VVD.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat het wetsvoorstel pas in werking kan treden als alle gemeenten genoegzaam de tijd is geboden om zich op de nieuwe situatie voor te bereiden. Hoe wordt, zo vragen zij, er voor gezorgd dat de gemeenten elkaar niet onnodig ophouden? Zijn er middelen om hen te stimuleren?

Ik zal in overleg met de VNG en gemeenten nadere afspraken maken over het tijdstip van invoering van de wet. Gemeenten hebben inderdaad voldoende voorbereidingstijd nodig. Er zal, in samenwerking met de VNG, een voorlichtingscampagne worden gehouden om gemeenten zo goed mogelijk te informeren en voor te bereiden op de invoering van de bestuurlijke boete. Er zijn geen speciale stimuleringsgelden hiervoor beschikbaar. De leden vragen verder wanneer de regering verwacht dat de gemeenten gereed zijn voor invoering van de bestuurlijke boete. De regering verwacht dat gemeenten tot ongeveer een jaar na publicatie nodig hebben om zich voor te bereiden op de invoering van de bestuurlijke boete. Dat zou kunnen betekenen dat de bestuurlijke boete halverwege 2007 zou kunnen worden ingevoerd.

### *b. Welke bestuursorganen worden bevoegd tot het opleggen van een bestuurlijke boete, gemeenten of ook andere wegbeheerders?*

Ik ben verheugd te constateren dat de leden van de CDA-fractie de keuze om de bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete alleen toe te kennen aan de gemeenten, kunnen billijken. In antwoord op hun vraag wie nu de handhaving op de provinciale en waterschapswegen ter hand neemt, en hoe het zit met doorgaande autowegen, niet zijnde autosnelwegen, kan ik antwoorden dat ook deze wegen binnen het grondgebied van een gemeente liggen. Het is derhalve aan de gemeenten om zorg te dragen voor de handhaving van de onder het onderhavige wetsvoorstel vallende overtredingen. Op deze wijze kunnen de gemeenten werken aan een integraal parkeerbeleid binnen het eigen grondgebied.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of de regering uitsluit dat op termijn ook andere wegbeheerders de bevoegdheid krijgen tot het opleggen van een bestuurlijke boete.

In de memorie van toelichting is ingegaan op de reden waarom uiteindelijk, mede naar aanleiding van het advies van de Raad van State, toch ervoor is gekozen de bevoegdheid alleen aan de gemeenten toe te kennen. In het kader van de evaluatie zal niet alleen worden gezien of de bestuurlijke boete een effectief en efficiënt instrument is, maar zal ook worden meegenomen of deze keuze heeft uitgekapt overeenkomstig de verwachtingen.

### **3. De betrokken actoren**

#### *a. De wegbeheerder*

De leden van de fractie van het CDA vragen aan welke landen moet worden gedacht waarbij problemen met de uitwisseling van gegevens kunnen ontstaan. Daarnaast vragen deze leden hoe deze problemen worden opgelost ten aanzien van andere lichte verkeersovertredingen.

De overeenkomst van Schengen voorziet in de mogelijkheid informatie over zogenaamde "Ordnungswidrigkeiten" uit te wisselen. Dit betekent dat alle Schengenlanden (en Noorwegen) hierover informatie kunnen uitwisselen. Ierland daarentegen doet niet mee met Schengen. Inmiddels is het EU-Rechtshulpverdrag van kracht geworden (per 23 augustus 2005). Voor de landen die het verdrag hebben geratificeerd (het betreft hier de volgende landen: België, Denemarken, Estland, Finland, Frankrijk, Hongarije, Letland, Litouwen, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slovenië, Spanje en Zweden), zal dan de uitwisseling op grond van dat verdrag kunnen plaatsvinden. Inhoudelijk zal het echter weinig verschil uitmaken. Voor het fout parkeren is gekozen voor het alternatief van de wielklem. Voor andere lichte verkeersovertredingen zijn geen alternatieven voor handen.

#### *b. De toezichthouder overtredingen inzake stilstaan en parkeren*

De vraag van de leden van de PvdA-fractie of het inderdaad juist is dat ook personen werkzaam bij een particuliere beveiligingsbedrijf - mits aangewezen als buitengewoon opsporingsambtenaar - kunnen worden ingezet als toezichthouder overtredingen inzake stilstaan en parkeren, beantwoord ik ontkennend. Particuliere beveiligers kunnen in beginsel geen boa-bevoegdheid krijgen; dit is immers in strijd met artikel 5 van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus (Wpbr). Voorkomen moet worden dat enige (schijn van) belangenverstrengeling zich kan voordoen tussen de functie van de particuliere functionaris met opsporingsbevoegdheid enerzijds en de particulier beveiligers als bedoeld in de Wpbr anderzijds. Van dit verbod kan onder voorwaarden ontheffing worden verleend. De criteria zijn beschreven in de "Beleidsregels aanvraag ontheffing als bedoeld in de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus" (Stcr. 2000, 60). Geen ontheffing kan worden verleend indien een particuliere functionaris met opsporingsbevoegdheid zijn functie gelijktijdig combineert met de functie van particulier beveiligers. Op deze wijze wordt voorkomen dat de functies in elkaar zijn geïncorporeerd en het onduidelijk wordt voor de burger met welke functionaris hij te maken heeft. Indien een ontheffing wordt verleend, geldt het regime betreffende de particuliere boa: deze dient te worden aangesteld als onbezoldigd ambtenaar van de gemeente.



In reactie op de vraag van deze leden hoe wordt gewaarborgd dat deze personen in de uitoefening van hun publieke taak uitsluitend de voorschriften van het gemeentebestuur opvolgen en niet die van bijvoorbeeld het bedrijf waarbij ze in dienst zijn, wijs ik op het volgende. De particuliere boa dient als onbezoldigd ambtenaar van de gemeente te worden aangesteld en valt derhalve onder de verantwoordelijkheid en het gezag van de gemeente. De gemeente is dan ook volledig aansprakelijk voor het optreden van de boa en voor de behandeling van eventuele klachten voortvloeiend uit handelingen die de boa heeft verricht.

De leden van de PvdA-fractie vragen verder hoe zal worden gewaarborgd dat deze particuliere personen naar het publiek toe kenbaar zijn in welke hoedanigheid zij optreden. Zij vragen daarnaast of deze toezichthouders van rijks- of gemeentewege zullen worden voorzien van een legitimatiebewijs, waaruit hun hoedanigheid van toezichthouder en buitengewoon opsporingsambtenaar blijkt en of zij in de uitoefening van hun functie verplicht zullen zijn - eventueel door middel van dat bewijs - aan de burger hun hoedanigheid kenbaar te maken.

In de Circulaire functielijst buitengewoon opsporingsambtenaar (Stcrt. 2004, 240) wordt als voorwaarde gesteld voor de inhuur van particuliere functionarissen als buitengewoon opsporingsambtenaar bij een gemeente dat zij herkenbaar zijn als ambtenaar van die gemeente. Hierbij mogen geen tekens worden gedragen die herleidbaar zijn tot de particuliere instelling waarvan de gemeente de functionaris heeft ingehuurd. Daarnaast krijgen boa's het boa-legitimatiebewijs. Voorts wordt momenteel een insigne ontwikkeld dat door boa's in het publieke domein zal moeten worden gedragen.

De toezichthouders overtredingen inzake stilstaan en parkeren zijn toezichthouders in de zin van artikel 5:11 van de Awb. Dit betekent dat zij ingevolge artikel 5:12 van die wet een legitimatiebewijs bij zich moeten dragen dat is uitgegeven door het bestuursorgaan onder verantwoordelijkheid waarvan de toezichthouder werkzaam is. De gemeente moet derhalve hiervoor zorgdragen. De toezichthouders moeten op grond van artikel 5:12, tweede lid, Awb dit legitimatiebewijs aanstonds tonen wanneer daarom wordt gevraagd.

In antwoord op de vraag van de leden van de PvdA-fractie op welke wijze wordt zorggedragen dat ook in de loop der jaren de bekwaamheid op peil blijft, bijvoorbeeld door te voorzien in een tweejaarlijks examen, verplichte training sociale vaardigheden in conflictsituaties etc., wijs ik er op dat voor de boa's reeds een opleidingsregime geldt, waarbij de eindtermen door de Minister van Justitie worden vastgesteld. Deze eindtermen zijn gekoppeld aan algemene, centrale examens. Het betreft leerstof inzake het strafrecht, de strafvordering en het staatsrecht. Dit examen dient elke vijf jaar, voorafgaand aan een verlenging van de akte van opsporingsbevoegdheid, met goed gevolg te worden afgelegd. Voor de boa's die de bestuurlijke boete zullen gaan handhaven, zal hetzelfde regime gaan gelden. Justitie draagt derhalve zorg voor de basiskennis, welke elke vijf jaar moet worden getoetst. De werkgever is verder verantwoordelijk voor de (sociale) vaardigheden van de boa voor de specifieke functie die deze bekleedt en het op peil houden van deze vaardigheden.

De leden van de fractie van de PvdA vragen verder of is voorzien in een klachtenprocedure over het optreden van de toezichthouder/buitengewoon opsporingsambtenaar.

Het wetsvoorstel voorziet niet in een klachtenprocedure. Dat is ook niet nodig, nu de bestaande klachtprocedures, zoals geregeld in de Awb, gewoon van toepassing zijn. Titel 1 van Hoofdstuk 9 van de Awb voorziet in het recht voor een ieder om een klacht in te dienen bij het bestuursorgaan zelf over de wijze waarop een bestuursorgaan zich in een bepaalde aangelegenheid heeft gedragen. Het bestuursorgaan is verplicht een dergelijke klacht behoorlijk te behandelen (het zogenaamde intern klachtrecht). Titel 2 van hoofdstuk 9 regelt het externe klachtrecht: het recht om bij een onafhankelijke instantie, zoals bijvoorbeeld de Nationale ombudsman of een decentrale ombudsman of -commissie, schriftelijk een verzoek in te dienen om een onderzoek in te stellen naar de wijze waarop een bestuursorgaan zich in een bepaalde aangelegenheid jegens hem of een ander heeft gedragen. Aan dit externe klachtrecht moet altijd een interne klachtbehandeling vooraf zijn gegaan.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom gemeenten, als ze geen keuze hebben voor wat betreft het invoeren van de bestuurlijke boete, toch ervoor kiezen niet op alle uren en tijden van de dag voor alle typen van overtredingen personen klaar te hebben staan voor het toezicht. Is dit, zo vragen zij, een efficiënte regeling, gelet op de wellicht geringe kans dat een overtreding 's nachts plaatsvindt en gelet op kosten voor de inzet van toezichthouders in die uren.

Het feit dat de gemeenten op grond van het voorliggende wetsvoorstel geen keuzemogelijkheid hebben ten aanzien van de bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete betekent dat de gemeente de primaire verantwoordelijkheid heeft voor het handhavingsbeleid ten aanzien van de overtredingen die onder de werking van deze wet zullen vallen. Deze verantwoordelijkheid geldt 24 uur per etmaal. Dit brengt met zich dat de gemeente voor een adequaat handhavingsbeleid zal moeten zorgdragen. Afhankelijk van de situatie en het soort delict zou dat kunnen betekenen dat het niet altijd onder alle omstandigheden en op elk uur van de dag nodig zal zijn toezichthouders klaar te hebben staan. De kostenoverwegingen, maar ook de inschatting hoe vaak een overtreding zich zal voordoen, zullen bij de vormgeving van het adequate handhavingsbeleid zeker een rol spelen. Mocht in de praktijk blijken dat het vastgestelde handhavingsbeleid anders zou moeten zijn, dan is het aan de gemeente om op dit punt het handhavingsbeleid bij te stellen. Op deze wijze zal de gemeente toch kunnen voorzien in een adequaat en zo efficiënt mogelijk handhavingsbeleid op het gebied van het parkeren.

De leden van de VVD-fractie vragen verder wanneer de gemeenten een beroep kunnen doen op de inzet van de politie.

Het antwoord op deze vraag is meegenomen in het antwoord op een vergelijkbare vraag van de leden van de CDA-fractie die hieronder onder onderdeel c is opgenomen.

De leden van de VVD-fractie stellen tot slot de vraag of de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) een goed instrument zou zijn voor de gemeenten om met andere gemeenten samen te werken.

Deze vraag kan bevestigend worden beantwoord. Het blijft denkbaar dat er gemeenten zijn die niet op eigen kracht in staat zijn om een adequaat handhavingsapparaat met voldoende kwaliteit in stand te houden. Samenwerking op grond van de Wgr, op vergelijkbare wijze als gesteld in de memorie van toelichting bij het onderhavige wetsvoorstel, zal dan een goede oplossing bieden.

*c. De politie*

De leden van de PvdA-fractie vragen om een nadere toelichting op de aanvullende bevoegdheid die voor de politie overblijft. Kunnen afspraken met de politie worden gemaakt om op bepaalde tijdstippen structureel de handhaving over te nemen? Een soortgelijke vraag is ook gesteld door de leden van de VVD-fractie. De leden van de fractie van de PvdA constateren dat de gemeenten in beginsel geen beroep kunnen doen op politie-inzet. Zij vragen zich af of dit betekent dat het regionale politiekorps zich geheel zal onthouden van optreden van onder de bestuurlijke boete vallende verkeersovertredingen. Zij vragen verder hoe de keuze van die gemeente aan de burgers wordt duidelijk gemaakt, anders dan door publicatie in het gemeentelijke verordeningenblad.

In antwoord op deze vragen merk ik op dat de verantwoordelijkheid voor het handhavingsbeleid ten aanzien van de onder het onderhavige wetsvoorstel vallende overtredingen in dit wetsvoorstel bij de gemeente wordt gelegd. Dit betekent dat het niet de bedoeling is dat de gemeente de inzet van toezichthouders beperkt tot bijvoorbeeld alleen op werkdagen tijdens kantooruren en de moeilijke uren overlaat aan de politie. De politie is derhalve niet verplicht om als achtervang te fungeren, ook niet als de gemeente ervoor kiest om niet 24 uur per dag te handhaven. Van belang is dat de gemeente voor de formulering van het handhavingsbeleid op basis van beschikbare gegevens kijkt op welke wijze en tijdstippen de inzet van de toezichthouders vereist is om het gewenste effect te bewerkstelligen. Daarbij kunnen ook in het kader van de Wgr met andere gemeenten afspraken worden gemaakt. Het handhavingsbeleid zal in de driehoek worden besproken. Het zal er, zo verwacht ik, op neerkomen dat de politie in beginsel geen sancties meer zal opleggen voor de verkeersovertredingen die onder de werking van deze wet zullen vallen. Maar het is geenszins uitgesloten dat als een dergelijke overtreding wordt begaan onder ogen van een politieambtenaar, deze op dat moment zal optreden. Dit is juist de reden dat ervoor is gekozen de politie en de boa de bevoegdheid te laten behouden om op grond van de Wahv te kunnen blijven optreden tegen de onder het onderhavige wetsvoorstel vallende overtredingen. Het is ongewenst als de politie, die toch het gezag op straat moet hebben, hiervoor een beroep zou moeten doen op een gemeentelijke toezichthouder. Het zal echter zo zijn dat het optreden van de politie beperkt zal blijven tot zeer uitzonderlijke situaties. Daarnaast blijft de politie bevoegd op te treden in die gevallen waarin sprake is van letsel of schade: in die gevallen is het opleggen van een bestuurlijke boete uitgesloten.

Het is, zo antwoord ik op de desbetreffende vraag van de leden van de PvdA-fractie, aan de gemeente om de voorlichting hierover aan de burgers te bezien. Het is de eigen verantwoordelijkheid van ieder afzonderlijk gemeentebestuur om ingezetenen

te informeren op een wijze die het desbetreffende gemeentebestuur adequaat en wenselijk acht. Elk gemeentebestuur maakt zijn eigen afweging, hetgeen ertoe zal leiden dat de informatievoorziening per gemeente zal zijn toegesneden op de plaatselijke wensen en behoeften. Er is geen sprake van bekendmaking in het verordeningenblad. In tegenstelling tot hetgeen de leden van de fractie van de PvdA veronderstellen, en in afwijking van de opzet zoals opgenomen in het wetsvoorstel bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte, is het immers niet nodig dat de gemeente nog een eigen verordening opstelt. Dit is het gevolg van het feit dat de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders tot het opleggen van een bestuurlijke boete voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren en enkele andere lichte verkeersovertredingen rechtstreeks uit de wet zal voortvloeien en er geen sprake is van een keuzemogelijkheid voor de gemeente: wel of geen bevoegdheid voor het college tot het opleggen van bestuurlijke boeten.

De leden van de fractie van de PvdA vragen tenslotte in welke gevallen het zich kan voordoen dat een burger op hetzelfde moment voor dezelfde overtreding wordt geconfronteerd met een bestuurlijke boete en een sanctie in het kader van de Wahv. Zoals hiervoor is uiteengezet, is het wetsvoorstel zodanig ingericht dat een burger voor een overtreding die valt onder de reikwijdte van dit wetsvoorstel, in beginsel wordt gesanctioneerd door middel van een bestuurlijke boete. Slechts in zeer uitzonderlijke situaties kan een administratieve sanctie op grond van de Wahv worden toegepast. Een dergelijke samenloop zal naar onze verwachting zich echter zelden of nooit voordoen.

#### **4. Bestuurlijk beboetbare feiten en de hoogte van de sanctie**

##### *a. Bestuurlijk beboetbare feiten*

De leden van de CDA-fractie betreuren het dat niet wordt aangegeven welke verkeersovertredingen onder de werking van het onderhavige wetsvoorstel komen te vallen en vragen wanneer de Tweede Kamer de desbetreffende algemene maatregel van bestuur tegemoet kan zien.

Op dit moment wordt gewerkt aan de bedoelde algemene maatregel van bestuur. Hierin zullen onder andere de concrete feiten die onder de werking van het onderhavige wetsvoorstel komen te vallen, worden opgenomen, terwijl tevens de hoogte zal worden bepaald van de op die feiten gestelde bestuurlijke boete. Omdat voor de feitomschrijvingen en de hoogte van de bestuurlijke boete aansluiting wordt gezocht bij de desbetreffende feiten uit de bijlage bij de Wahv, en binnenkort een algemene maatregel van bestuur tot wijziging van die bijlage zal worden gepubliceerd, kan kort daarna het concept voor de algemene maatregel van bestuur op grond van het onderhavige wetsvoorstel worden afgerond. De algemene maatregel van bestuur op basis van het onderhavige wetsvoorstel zal na instemming door de ministerraad worden voorgehangen bij beide Kamers der Staten-Generaal, alvorens het voorstel aan de Raad van State zal worden voorgelegd.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of meer concreet kan worden aangegeven welk soort gedragingen onder de werking van de wet zullen komen te vallen. Deze leden vragen verder of de regering bereid is een concept van een algemene maatregel van

bestuur aan de Tweede Kamer voor te leggen. Daarnaast vragen deze leden of de regering bereid is ook snelheidsovertredingen in verblijfsgebieden in de algemene maatregel van bestuur op te nemen.

Overeenkomstig de inhoud van de brief van 15 november 2001 aan uw Kamer zal het gaan om overtredingen inzake stilstaan en parkeren. Verder zal het in het kader van de doelstelling om op decentraal niveau een integraal parkeerbeleid mogelijk te maken gaan om de handhaving van het fiscaal parkeren die dan, desgewenst, door middel van een bestuurlijke boete kan worden afgedaan. Daarnaast zal een vijftal andere lichte verkeersovertredingen onder de werking van de wet worden gebracht. Het gaat daarbij dan om overtredingen, die gelieerd zijn aan het fout parkeren en het stilstaan aangezien het gaat om lichte overtredingen die betrekking hebben op betreffende de plaats op de weg, begaan door voetgangers en fietsers.

Het is niet gebruikelijk in deze fase een tekst voor een concept van de algemene maatregel van bestuur aan de Tweede Kamer voor te leggen. Wel ben ik bereid aan te geven hoe ik mij deze algemene maatregel van bestuur voorstel. Ik verwijs hiervoor naar de bijlage bij deze nota naar aanleiding van het verslag.

Daar waar het gaat om snelheidsovertredingen en roodlichtnegatie heeft het kabinet in een brief van 15 november 2001 uiteengezet dat invoering van de bestuurlijke boete niet wenselijk is bij verkeershandhaving, met uitzondering van parkeren. Door de huidige gerichte aanpak zijn zeer belangrijke successen geboekt, waarbij het aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk is verminderd. Een (al dan niet tijdelijke) verminderde effectiviteit (al dan niet veroorzaakt door een verminderde prioritering op decentraal niveau) is vanwege belang van de veiligheid van de burger op de weg voor het kabinet een uiterst ongewenst gevolg. Voor de voortzetting van de huidige succesvolle verkeershandhaving is een uniform gezag essentieel. Daarbij is het van het grootste belang dat de politie actief blijft op de weg. Naarmate de rol voor het decentrale bestuur in de verkeershandhaving groter wordt, zal veel tijd en geld verloren gaan met afstemming en coördinatie. Die lasten zullen niet opwegen tegen de baten.

In dit verband wijs ik erop dat ook overheveling van de overtredingen in 30-kilometerzones budgettaire consequenties heeft als gemeenten gebieden of trajecten, waar thans een maximumsnelheid geldt van 50 kilometer, zullen omzetten in een 30-kilometergebied. Niet uit te sluiten valt dat in dit geval het aantal 30-kilometergebieden aan stijging onderhevig zal zijn. Indien gemeenten de handhaving in 30-km-gebieden willen intensiveren, dan kan dat ook op grond van het huidige recht. Hiertoe kunnen gemeenten boa's inzetten. Verder wordt er in dit verband op gewezen dat de regering het voornemen heeft om de Wahv, waarin thans de (lichte) snelheidsovertredingen zijn opgenomen, op termijn te integreren in het systeem van het wetsvoorstel OM-afdoening. De leden van de fractie van de PvdA vragen verder of ook een bestuurlijke boete kan worden opgelegd voor een in deelneming begane overtreding. Zij missen verder, zo stellen zij, het van toepassing verklaren van artikel 51 van het Wetboek van Strafrecht, omdat bijvoorbeeld niet uitgesloten moet worden geacht dat een overtreding wordt begaan door een rechtspersoon. Zij vernemen dan ook graag of een bestuurlijke boete ook aan een rechtspersoon kan worden opgelegd.

Het zal naar onze mening niet voorkomen dat de feiten die onder de werking van het wetsvoorstel zullen vallen, in deelneming worden gepleegd. Uit de voorgestelde

formulering van het wetsvoorstel kan worden afgeleid dat alleen de bestuurder van het desbetreffende voertuig, dan wel als deze onbekend is gebleven, de kentekenhouder, verantwoordelijk wordt gesteld voor de begane overtreding. Mutatis mutandis geldt dat ook voor de overige lichte verkeersovertredingen die onder de werking van de wet zullen worden gebracht.

Zoals uit de voorgestelde formulering van het wetsvoorstel kan worden afgeleid, kan een bestuurlijke boete worden opgelegd aan de bestuurder van het desbetreffende motorvoertuig (in geval van ontdekking op heterdaad) of aan de kentekenhouder (indien niet aanstonds is vastgesteld wie de bestuurder was van het motorvoertuig waarmee de overtreding werd begaan). Op grond van de reeds bestaande regelgeving inzake het toekennen van kentekens kunnen kentekens ook worden toegekend aan rechtspersonen. Het bovenstaande brengt met zich dat een bestuurlijke boete ook zal kunnen worden opgelegd aan een rechtspersoon.

De leden van de VVD-fractie vragen of alle overtredingen die in de algemene maatregel van bestuur zijn opgenomen, ook in een gemeentelijke verordening moeten worden opgenomen.

Deze vraag beantwoord ik ontkennend. Zoals al op een eerdere vraag is aangegeven, vloeit de bevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders tot het opleggen van een bestuurlijke boete voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren en enkele andere lichte verkeersovertredingen rechtstreeks voort uit het onderhavige wetsvoorstel. Er is geen mogelijkheid voor de gemeente om al of niet te kiezen voor de bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete voor de overtredingen die onder de werking zullen komen te vallen van het onderhavige wetsvoorstel. Daarmee is er ook geen noodzaak om een verordening op te stellen. Dit ligt anders voor de mogelijkheid van het opleggen van een bestuurlijke boete voor overtredingen betreffende overlast in de openbare ruimte. Indien een gemeente wel de mogelijkheid wil hebben tot het opleggen van een bestuurlijke boete voor die overtredingen, dan zal de desbetreffende gemeente dat moeten regelen in een verordening.

De leden van de VVD-fractie op grond van welk artikel de op grond van dit wetsvoorstel nog op te stellen algemene maatregel van bestuur moet worden voorgehangen.

In antwoord hierop wordt verwezen naar het reeds bestaande artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994, dat stelt dat een voordracht voor een krachtens deze wet (de Wegenverkeerswet 1994) vast te stellen algemene maatregel van bestuur niet eerder wordt gedaan dan vier weken nadat het ontwerp aan beide kamers der Staten-Generaal is overgelegd.

## *2. Overige verkeersovertredingen*

De leden van de CDA-fractie vragen naar een indicatie van de overtredingen die onder de werking van het onderhavige wetsvoorstel zullen worden gebracht. Ik verwijs in antwoord hierop naar het hiervoor gegeven antwoord op een vergelijkbare vraag van leden van de PvdA-fractie. Het gaat kort gezegd primair om overtredingen inzake stilstaan en parkeren. Verder zal het gaan om de handhaving van het fiscaal parkeren die dan, desgewenst, door middel van een bestuurlijke boete kan worden afgedaan.

Daarnaast zal een vijftal andere lichte verkeersovertredingen onder de werking van de wet worden gebracht. Daarbij gaat het om overtredingen betreffende de plaats op de weg, begaan door voetgangers en fietsers.

De leden van de fractie van het CDA vragen verder naar de reden waarom juist voor deze overtredingen is gekozen en of deze keuze betekent dat bijvoorbeeld geen bestuurlijke boete mogelijk is voor fietsen zonder licht of zonder handen aan het stuur. Voor de keuze voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren verwijs ik naar hetgeen hieromtrent is opgenomen in de memorie van toelichting bij het onderhavige wetsvoorstel, met name in paragraaf 1b. Kort samengevat komt het erop neer dat in de afgelopen jaren is bezien of er, naast een intensivering van het verkeerstoezicht, ook mogelijkheden waren tot verruiming van het opleggen van een bestuurlijke boete op het terrein van de verkeershandhaving. Bij dit onderzoek is vervolgens rekening gehouden met de criteria die inmiddels, voortbouwend op het advies van de Commissie voor de Toetsing van Wetgevingsprojecten ("Handhaving door bestuurlijke boetes" 1994), in de wetgevingspraktijk waren ontwikkeld. Het gaat dan bijvoorbeeld om de volgende criteria: het moet gaan om regels met een geringe normatieve lading, die duidelijk zijn omschreven. Bestrafing met vaste tarieven moet mogelijk zijn en er moet geen noodzaak zijn voor een recidiveregistratie. Verder moet worden gedacht aan criteria als de vraag naar voldoende deskundigheid bij het bestuursorgaan, de noodzaak van het al dan niet gebruiken van ingrijpende dwangmiddelen om tot oplegging van een sanctie te komen en de vraag of voor een adequate handhaving vrijheidsstraffen nodig zijn. Uit de in paragraaf 1b van de memorie van toelichting genoemde onderzoeken is vervolgens geconcludeerd dat invoering van de mogelijkheid van bestuurlijke boete voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren tot voordelen kan leiden en kan bijdragen aan een verbetering van de handhaving.

Ten aanzien van andere lichte verkeersovertredingen zijn deze voordelen niet gebleken. Hierbij wordt verder gewezen op het reeds bestaande, effectieve, systeem van de Wahv, waarin deze verkeersfeiten zijn opgenomen. Het bovenstaande brengt met zich dat de door de leden van de CDA-fractie genoemde voorbeelden inderdaad niet in de algemene maatregel van bestuur zullen worden opgenomen en derhalve ook niet voor afdoening door middel van een bestuurlijke boete in aanmerking zullen komen. Overigens betekent de omstandigheid dat deze feiten in de Wahv zijn opgenomen niet dat de gemeenten geen invloed zouden kunnen uitoefenen op het niveau van de handhaving. Het bestaande systeem biedt immers de mogelijkheid om deze feiten via een gemeenteboete te beboeten. In aanvulling daarop kan nog worden gewezen op de mogelijkheid om gemeenten een tegemoetkoming te verstrekken voor de kosten die zij maken voor handhaving via de Wahv. Door het aangenomen amendement van het lid Van Haersma Buma (Kamerstukken II 2004/05, 29 849, nr. 19) is in het wetsvoorstel OM-afdoening een aanvulling van de Wahv opgenomen met een wettelijke grondslag voor een dergelijke kostenvergoeding. De leden van de CDA-fractie vragen naar de budgettaire consequenties voor het Rijk indien snelheidsovertredingen en roodlichtnegatie ook onder de werking van het onderhavige wetsvoorstel zouden worden gebracht. In dat geval zal er sprake zijn van een derving van € 400 tot 450 miljoen euro op jaarbasis.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de CDA-fractie om een reactie op de stelling van de VNG dat de verkeershandhaving met name in woongebieden niet altijd adequaat is, wordt opgemerkt dat het bestaande systeem aan gemeenten de mogelijkheid biedt om via een gemeenteboea deze handhaving te optimaliseren. In antwoord op hun vraag of de gemeenten niet het beste zelf in staat zijn te bepalen waar en wanneer snelheids- of roodlichtcontroles nodig en wenselijk zijn, wijs ik op het hiervoor gegeven antwoord van een daartoe strekkende vraag van de CDA-fractie.

De leden van zowel de CDA-fractie als die van de fractie van de VVD vragen naar de mogelijkheid om de gemeenten verantwoordelijk te maken voor de handhaving van snelheids- en roodlichtovertredingen begaan in 30 kilometerzones. Ook de leden van de fractie van de ChristenUnie vragen zich af of het wetsvoorstel wel een voldoende reikwijdte kent. In reactie hierop wordt verwezen naar de hiervoor gegeven uiteenzetting. De leden van de VVD-fractie vragen de regering nog eens in te gaan op het voorlopig handhaven van de fiscale naheffingsaanslag voor de gemeenten. Gemeenten die parkeerbelasting heffen, kunnen kiezen uit twee handhavingsmethoden voor het geval een in dat kader opgelegde aanslag niet wordt betaald. De ene loopt via de Wahv: aan betrokkene wordt dan een Muldersanctie opgelegd. Het gevolg van deze methode is dat de opbrengsten naar het Rijk vloeien. Wel moet ook hier worden gewezen op het hiervoor al genoemde amendement-Van Haersma Buma als gevolg waarvan gemeenten een tegemoetkoming in de handhavingskosten kunnen krijgen. De andere methode is langs fiscale weg, door in de verordening de mogelijkheid op te nemen tot het opleggen van een naheffingsaanslag (de artikelen 234 en 235 van de Gemeentewet). Veel gemeenten hebben voor deze laatste methode gekozen. Daarmee kunnen zij de kosten van de handhaving, dat wil zeggen de kosten van de naheffingsaanslag op betrokkene verhalen. De gemeente is vrij om met in achtneming van een maximumbedrag de kosten van de naheffingsaanslag zelf vast te stellen.

In het voorliggende wetsvoorstel is er voor gekozen de gemeenten voorshands de mogelijkheid te blijven geven uit twee handhavingsmethoden te kiezen. De gemeente kan dan desgewenst dezelfde handhavingsmethode toepassen op alle parkeerovertradingen, maar die gemeenten, waar de fiscale handhaving goed functioneert en waar omzetting in bestuurlijke handhaving op termijn te veel werk met zich zou brengen, kunnen dan blijven kiezen voor het handhaven van de methode van fiscale handhaving. Op termijn, als meer ervaring is opgedaan met handhaving door middel van een bestuurlijke boete, zal deze mogelijkheid van het opleggen van een naheffingsaanslag komen te vervallen. De VNG heeft al aangegeven op termijn hiernaar te streven.

De leden van de ChristenUnie vragen zich af of de reikwijdte van dit wetsvoorstel wel voldoende ambitieus is. Zij vragen de regering te reageren op het pleidooi van de VNG waarin de door de regering aangevoerde bezwaren van versnippering van de handhaving en het verlies van deskundigheid wordt tegengesproken. Zij vragen daarbij tevens in te gaan waarom deze bezwaren niet gelden ten aanzien van de onder de werking van dit wetsvoorstel te brengen verkeersovertradingen, en wel ten aanzien van de andere lichte verkeersovertradingen.

Verwezen wordt naar de uiteenzetting die hiervoor is gedaan over de overwegingen die aanleiding hebben gegeven tot het invoeren van de bevoegdheid voor gemeenten tot het



opleggen van een bestuurlijke boete. Door de overheveling van de verantwoordelijkheid komt de prioritering van de handhaving te liggen op decentraal niveau. Dat is een gewenste ontwikkeling waar het gaat om feiten die het parkeren betreffen en feiten die hieraan zijn gelieerd, zoals het verkeerd gebruik maken van de weg door voetgangers en fietsers. Een lagere prioritering op decentraal niveau is denkbaar, aangezien aan een effectieve handhaving een behoorlijke financiële investering vooraf zal moeten gaan. Zouden ook andere verkeersovertredingen onder de werking van dit wetsvoorstel worden gebracht, dan zal dat naar verwachting niet leiden tot verbetering van de handhaving. Het risico bestaat dat de doelmatigheid van de verkeershandhaving wordt aangetast. De bezwaren van versnippering van de handhaving en het verlies van deskundigheid worden door de VNG niet weersproken.

De leden van de fractie van de PvdA vragen wat de criteria zijn voor feiten met een geringe normatieve lading.

Voor deze omschrijving is aangesloten bij de terminologie die destijds bij de totstandkoming van de Wahv is gebruikt voor de omschrijving van de gedragingen die onder de werking van die wet zouden komen te vallen. Het betreft feiten die eenvoudig zijn te constateren, ethisch neutraal zijn, voor afdoening door middel van alleen een boete in aanmerking komen en ten aanzien waarvan geen recidiveregistratie vereist is.

#### *b. De hoogte van de sanctie*

De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom in het onderhavige wetsvoorstel niet een bepaling is opgenomen die oplegging van een bestuurlijke boete aan een persoon die ten tijde van het begaan van de overtreding de leeftijd van twaalf jaren nog niet heeft bereikt. Tevens vragen zij waarom niet een bepaling is opgenomen dat de bestuurlijke boete wordt gehalveerd indien ten tijde van de gedraging betrokkene de leeftijd van zestien jaren nog niet heeft bereikt.

In antwoord op de hierboven genoemde vragen merk ik het volgende op. Zoals eerder is gesteld, is bij het opstellen van het onderhavige wetsvoorstel in beginsel aansluiting gezocht bij het wetsvoorstel Vierde tranche Awb. In dat wetsvoorstel ontbreken de door de leden van de fractie van de PvdA bedoelde voorzieningen. In de memorie van toelichting bij dat wetsvoorstel wordt gesteld dat bij het opleggen van een bestuurlijke boete de leeftijd een rol zou kunnen spelen. Voor die gevallen zou dan het evenredigheidsbeginsel een rol kunnen spelen. Hierbij dient te worden bedacht dat in de meeste gevallen die onder de werking van het onderhavige wetsvoorstel zullen vallen het zal gaan om personen van 18 jaar en ouder: de boeten zullen immers worden opgelegd voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren en die zullen in veruit de meeste gevallen worden begaan met motorvoertuigen voor het besturen waarvan een rijbewijs is vereist. Omdat het echter de bedoeling is dat voor de hoogte van de bestuurlijke boete wordt aangesloten bij de hoogte van de Mulder-sanctie, ligt het voor de hand op dit punt ook één lijn te trekken en alsnog met de artikelen 2, vierde lid, respectievelijk 3, tweede lid, van de Wahv vergelijkbare bepalingen op te nemen. De nota van wijziging voorziet daarin.

De leden van de fractie van de PvdA wijzen op het bij de Eerste Kamer aanhangige wetsvoorstel OM-afdoening, waarin sprake is van een verruiming van het begrip vervolging. Zij vragen of niet ook het opleggen van een bestuurlijke boete moet worden uitgesloten als voor hetzelfde feit een reeds een strafbeschikking is opgelegd. Het wetsvoorstel bevat een samenloopbepaling tussen bestuursrecht en strafrecht in het voorgestelde artikel 184j. Deze bepaling ziet op samenloop met een transactie of een strafvervolging voor de strafrechter. In de vraag van de leden van de PvdA-fractie ligt het terechte oordeel besloten dat deze samenloopbepaling nog moet worden aangepast aan het wetsvoorstel OM-afdoening, zodat is gewaarborgd dat een bestuurlijke boete niet met een strafbeschikking kan samenlopen. De samenloop tussen het bestuursrecht en het strafrecht zal in zijn volle omvang worden gezien in het kader van de aanpassingswetgeving Vierde tranche Awb. Tot die tijd voorziet het wetsvoorstel OM-afdoening in een tijdelijke bepaling die zekerstelt dat geen bestuurlijke boete wordt opgelegd als voor hetzelfde feit een strafbeschikking is uitgevaardigd (zie artikel XV van dat wetsvoorstel). In de praktijk zal dit probleem zich nauwelijks voordoen. Voor het opleggen van een bestuurlijke boete is immers een aankondiging vereist die wordt uitgereikt aan de overtreder of wordt achtergelaten op of aan het voertuig. Door deze aankondiging is voldoende kenbaar dat de overtreding bestuurlijk is beboet, waardoor het opleggen van een strafrechtelijke boete achterwege zal blijven.

De leden van de fractie van de PvdA vragen tenslotte naar de verhouding tussen het maximale bedrag van € 340,- en de bedragen die bij de strafrechtelijke handhaving worden of zullen worden gehanteerd.

In antwoord hierop wijs ik erop dat de overtredingen die onder de werking van het onderhavige wetsvoorstel zullen worden gebracht alle voorkomen op de bijlage bij de Wahv. Tevens is in de memorie van toelichting uitdrukkelijk aangegeven dat de hoogte van de bestuurlijke boete zal worden afgestemd op de hoogte van de Muldersanctie voor hetzelfde feit. Concreet betekent dit dat voor hetzelfde feit de hoogte van de Muldersanctie die eventueel door de politie zou kunnen worden opgelegd, even hoog is als de door het college van burgemeester en wethouders op te leggen bestuurlijke boete. De in deze bijlage genoemde bedragen liggen onder de € 340,-.

## **5. Juridische inkadering**

### *a. Plaats van de regeling*

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of het niet consistent zou zijn om de regeling van de bestuurlijke boete voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren en enkele andere lichte verkeersovertredingen op te nemen in de Gemeentewet.

In reactie hierop wordt erop gewezen dat het hier gaat om een introductie van een wijze van handhaving van overtredingen die zijn gebaseerd op de Wegenverkeerswet 1994.

Het is naar het oordeel van de regering om die reden juist consistent om de voorgestelde regeling in die wet op te nemen dan in de Gemeentewet.

### *b. Verhouding tot het wetsvoorstel Vierde tranche Awb*

De leden van de fractie van het CDA vragen of het juist is dat de overtreding op heterdaad moet worden vastgesteld. Kan, zo vragen zij, een boete worden opgelegd voor een feit dat op heterdaad wordt geconstateerd door een opsporingsambtenaar achter een beeldscherm van een bewakingscamera?

Bij dit wetsvoorstel gaat het er vooral om dat bestuurlijke toezichthouders overtredingen inzake stilstaan en parkeren een sanctie kunnen opleggen als zij een overtreding constateren. Het is voorstelbaar dat overtredingen worden geconstateerd door een opsporingambtenaar achter een beeldscherm. In dat geval zou een melding kunnen worden doorgegeven aan een toezichthouder overtredingen inzake stilstaan en parkeren die vervolgens gaat kijken en zelf de desbetreffende overtreding constateert. Hij kan dan vervolgens de aankondiging van een bestuurlijke boete achterlaten op of aan het desbetreffende voertuig. De bestuurlijke boete kan op grond van het voorstel immers ook aan de kentekenhouders worden opgelegd indien niet direct de bestuurder kan worden achterhaald.

### *c. Rechtsbescherming*

De leden van de fractie van het CDA vragen de regering nader in te gaan op de regelingen van de rechtsbescherming. Zij vragen of de verschillende rechtsgangen niet zijn te vereenvoudigen. Bij de beantwoording van deze vraag wordt tevens de vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie beantwoord of het niet de voorkeur verdient bij alle gedragingen eenzelfde bezwaar- en beroepstraject in te voeren. Zoals hierboven al eerder is aangegeven heb ik bij het opstellen van beide wetsvoorstellen zoveel mogelijk rekening gehouden met de Awb en het in behandeling zijnde wetsvoorstel Vierde tranche Awb. Dit betekent dat een bezwaarschrift zoals gebruikelijk moet worden ingediend bij de instantie die het besluit waartegen het zich richt, heeft genomen. De gemeenten zijn vrij om via interne mandaatconstructies eventueel voorzieningen te treffen wie namens het college van burgemeester en wethouders de desbetreffende boetebeschikking mag nemen, respectievelijk bij wie het bezwaarschrift moet worden ingediend. Dit laatste zal ook op de beschikking zelf moeten worden aangegeven. Afhankelijk van vraag aan wie het college van burgemeester en wethouders het opleggen van de bestuurlijke boete mandateert, kan ook via interne mandaatregelingen worden voorzien in een wijze van afhandeling van de bezwaarschriften die voor de gemeenten voor verschillende soorten gedragingen gelijk is. Op het punt van de rechtsbescherming in beroep hebben we ten aanzien van het onderhavige wetsvoorstel op een enkel punt aansluiting gezocht bij de regeling van de rechtsbescherming uit de Wahv. Dat is het geval bij de keuze van de beroepsinstantie en de instantie voor hoger beroep. De reden hiervoor is, zoals hierboven al is toegelicht, dat op deze manier gebruik kan worden gemaakt van de expertise die op het gebied van de onder de werking van het onderhavige wetsvoorstel vallende delicten reeds bestaat bij de kantonrechter en, voor hoger beroep, bij het gerechtshof te Leeuwarden. Het beroepschrift moet derhalve worden ingediend bij de griffie van de rechtbank binnen welks rechtsgebied de gemeente is gelegen waarvan het college van burgemeester en

wethouders de beschikking hebben genomen. Ook dit zal in de beslissing in bezwaar moeten worden aangegeven.

De discrepanties tussen beide wetsvoorstellen op het gebied van de rechtsbescherming zijn daarmee tot een uiterste minimum beperkt, terwijl het voor de burger bekend zal zijn op welke wijze en bij welke instantie hij zijn bezwaar respectievelijk beroep zal kunnen kenbaar maken.

De leden van de fractie van het CDA vragen vervolgens of betrokkene in het kader van een bezwaarschriftenprocedure ook kan eisen door een bezwaarschriftencommissie te worden gehoord. En kan, zo vragen zij, het horen worden geweigerd of kan naar een ambtenaar worden doorverwezen? Is de regeling zoals die voor de eerste fase is opgenomen in de Wahv, niet veel eenvoudiger?

Ten aanzien van de bezwaarfase gelden de algemene bepalingen uit hoofdstuk 7 van de Awb. Dit betekent onder meer dat het bestuursorgaan belanghebbenden in de gelegenheid moet stellen om te worden gehoord. De Awb voorziet niet in een uitgebreide regeling van de wijze waarop betrokkene moet worden gehoord en de Awb verplicht het bestuursorgaan evenmin om een aparte adviescommissie in te stellen belast met horen van belanghebbenden. Het is derhalve aan het bestuursorgaan om te beslissen of betrokkene wordt gehoord door een adviescommissie. Indien dat het geval is, gelden de regels van artikel 7:13 Awb. Voor het geval het horen niet door een adviescommissie plaatsvindt, stelt de Awb enkele algemene regels om ervoor te zorgen dat de voorbereiding van de beslissing in bezwaar kan worden uitgevoerd met enige distantie en geven de artikelen 7:2 tot en met 7:9 van de Awb nadere voorzieningen omtrent het horen. Zo heeft bijvoorbeeld artikel 7:5 Awb tot doel te voorkomen dat belanghebbende (overwegend) wordt gehoord door de persoon of personen die het primaire besluit heeft dan wel hebben genomen.

Niet in alle gevallen is het horen overigens verplicht. Artikel 7:3 Awb geeft aan wanneer dat het geval is. Zo kan worden afgezien van het horen indien:

- het bezwaar kennelijk niet-ontvankelijk is;
- het bezwaar kennelijk ongegrond is;
- de belanghebbenden hebben verklaard geen gebruik te willen maken van het recht te worden gehoord, of
- aan het bezwaar volledig tegemoet wordt gekomen en andere belanghebbenden daardoor niet in hun belangen kunnen worden geschaad. Alleen dan kan het verzoek om te horen worden geweigerd.

Het belangrijkste verschil met de regeling uit de Wahv is dat daar het recht op beroep is beperkt tot uitsluitend degene tot wie de beschikking is verricht. Dat is degene die is staande gehouden of de kentekenhouder. Een derde-belanghebbende heeft geen beroepsrecht op grond van de Wahv. Hoewel deze beperking formeel niet in het onderhavige wetsvoorstel is overgenomen, ga ik ervan uit dat in de praktijk alleen degene tot wie de beschikking zich richt een bezwaarschrift zal indienen.

De leden van de CDA-fractie hebben een lichte voorkeur voor de zekerheidsstelling boven het systeem van griffierechten. Kan met de betrokken instanties niet worden nagegaan of niet toch een zekerheidsstelling mogelijk wordt en aangesloten wordt bij de regeling van de Wahv?

De regering verwijst naar de passages die hiertoe in paragraaf 5c van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel zijn opgenomen. Voor de keuze voor het systeem van de griffierechten is doorslaggevend dat hiermee, in vergelijking met de zekerheidsstelling, sprake is van een lagere administratieve druk op de uitvoerende instanties. In het huidige tijdsgewricht ken ik aan deze vaststelling een doorslaggevende betekenis toe.

De leden van de fractie van de PvdA stellen de vraag of de verplichting tot betaling van griffierecht als voorwaarde voor toegang tot de rechter geen, in het licht van artikel 6 EVRM, ontoegankelijke drempel opwerpt.

Artikel 6 EVRM biedt het recht op een eerlijk proces bij (onder andere) het bepalen van de gegrondheid van een ingestelde strafvervolging. Daartoe behoort ook het opleggen van een bestuurlijke boete. Tot het recht op een eerlijk proces wordt mede gerekend het recht op toegang tot een onafhankelijke rechter (EHRM 21 februari 1975, NJ 1975, Golder). Dit recht is echter niet absoluut. Beperkingen zijn toegestaan mits de essentie van het recht op toegang onaangetaast blijft, de beperking een legitiem doel dient en er sprake is van evenredigheid tussen het legitieme doel en de ingestelde beperking (EHRM 28 mei 1985, Publ. Série A vol. 93, Ashingdane). Aan die voorwaarden is hier voldaan. Het enkele feit dat een zeker bedrag moet worden betaald om toegang te krijgen tot de rechter laat onverlet dat die toegang zelf gewaarborgd blijft. Het griffierecht dient ertoe een zekere drempel op te werpen tegen het instellen van beroep, zodat een zorgvuldiger afweging plaatsvindt van enerzijds de zin van het instellen van beroep tegenover anderzijds de aan een rechterlijke procedure verbonden inspanningen. Dat doel is legitiem. Juist met het oog op de evenredigheid tussen dit doel en de beperking in het onderhavige geval, heeft de regering gekozen voor het lage tarief van griffierecht. Bovendien is van belang dat het griffierecht wordt gerestitueerd indien de belanghebbende in het gelijk wordt gesteld, terwijl in bijzondere gevallen de rechter het griffierecht kan matigen indien de toegang tot de rechter ondanks het voorgaande in het gedrang komt. Hiermee is al met al naar de opvatting van de regering geen sprake van strijd met strijd met het EVRM (vergelijk ook ABR 6 april 2000, BA 2000, 6 en ABR 21 november 2001, BA 2002, 1).

Op de vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie of het niet de voorkeur verdient bij alle gedragingen eenzelfde bezwaar- en beroepstraject in te voeren, is reeds ingegaan bij de beantwoording van een vergelijkbare vraag van de leden van de fractie van het CDA om nader in te gaan op de rechtsbescherming.

## **6. Wetsvoorstel bestuurlijke boete overlast in openbare ruimte en wetsvoorstel OM-afdoening**

### **c. Onderlinge verhoudingen**

De leden van de fractie van de VVD onderschrijven de kritiek van de Raad van State inzake de vier regelingen die straks zullen gelden op het gebied van het opleggen van sancties door bestuursorganen (Wahv, Wet OM-afdoening, en de beide wetsvoorstellen bestuurlijke boete). Kunnen de vier regelingen niet op enigerlei wijze worden geïntegreerd en wat zijn de voor- en nadelen?

Zoals eerder in antwoord op vergelijkbare vragen van de leden van de ChristenUnie is aangegeven, vloeien de divergenties tussen het wetsvoorstel OM-afdoening en de beide wetsvoorstellen bestuurlijke boete met name voort uit de verschillende keuzes voor rechtssystematische inkadering. Het wetsvoorstel OM-afdoening vindt zijn kaders in het strafrecht en heeft tot doel de buitengerechtelijke afdoening van strafzaken doelmatiger te maken. De wetsvoorstellen bestuurlijke boete hebben hun kaders in het bestuursrecht en voorzien in een extra instrument voor de gemeenten. In de memories van toelichting bij de respectievelijke wetsvoorstellen inzake de bestuurlijke boete is reeds ingegaan op de overwegingen die de regering ertoe hebben gebracht deze voorstellen te doen. De vraag of de vier regelingen op de één of andere manier geïntegreerd kunnen worden, kan op dit moment niet bevestigend beantwoord worden. Het naast elkaar bestaan van verschillende systemen behoeft overigens niet tot bezwaren te leiden; in de Wet toezicht kredietwezen bestaat dit namelijk ook. Wel kan thans reeds worden gesteld dat de regering het voornemen heeft de Wahv op termijn te integreren in het systeem van het wetsvoorstel OM-afdoening. De regering is verder voornemens nauwlettend te volgen of en in hoeverre de voorliggende wetsvoorstellen inzake de bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte en fout parkeren in de praktijk een wezenlijke bijdrage leveren aan effectieve en efficiënte handhaving van de desbetreffende regelgeving. Daartoe is in het onderhavige wetsvoorstel, evenals in het wetsvoorstel bestuurlijke boete fout parkeren, een evaluatiebepaling opgenomen. In het wetsvoorstel OM-afdoening is eenzelfde evaluatiebepaling opgenomen.

Tevens vragen genoemde leden welke problemen de regering voorziet met de implementatie van het voorgestelde systeem.

De regering voorziet op dit moment geen problemen met de implementatie van het voorgestelde systeem. Vanuit het rijk, in samenwerking met de VNG, zal een voorlichtingscampagne voor gemeenten worden voorbereid in het kader van de implementatie van beide wetsvoorstellen inzake de bestuurlijke boete.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering of desnoods tussentijds kan worden bijgestuurd wanneer de wet onvoorziene gevolgen zou hebben, bijvoorbeeld voor de administratieve lasten of de werklust voor de rechterlijke macht.

Ik verwacht niet dat het onderhavige wetsvoorstel zal leiden tot onvoorziene gevolgen van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven of de burger. De informatieverplichting verbonden aan het indienen van een bezwaarschrift of het aantekenen van beroep ontstaat immers pas als betrokkene een overtreding heeft gepleegd en daarvoor een boete opgelegd heeft gekregen waartegen hij bezwaar dan wel beroep wil aantekenen. Het ontstaan van deze administratieve lasten heeft hij derhalve geheel zelf in de hand. Bovendien zullen de verschillen in de hoogte van een sanctie die door de politie is opgelegd op grond van de Wahv, dan wel een door het college van burgemeester en wethouders op grond van het onderhavige wetsvoorstel opgelegde bestuurlijke boete, zo beperkt mogelijk worden gehouden. Ik wijs er in dit verband op dat ik voornemens ben bij de in de algemene maatregel van bestuur op te nemen bedragen aan te sluiten bij de in de bijlage bij de Wahv voor dezelfde overtredingen opgenomen sancties.

Ook op het punt van de werklast verwacht ik geen ingrijpende veranderingen. Zoals ook in de memorie van toelichting is aangegeven, ga ik er vanuit dat het totaal aantal zaken nagenoeg gelijk zal blijven. Het punt van de werkbelasting van de rechterlijke macht zal uiteraard worden betrokken bij de voorgenomen evaluatie.

De leden van de PvdA-fractie missen een uitdrukkelijke regeling van het overgangsrecht. Zij vragen de regering te bevestigen dat geen bestuurlijke boete kan worden opgelegd voor een overtreding die heeft plaatsgevonden vóór de inwerkingtreding van de wet. Ik kan de veronderstelling van deze leden bevestigen. Indien een gedraging heeft plaatsgevonden vóór inwerkingtreding van de wet én voor inwerkingtreding van de betreffende gemeentelijke verordening, kan deze – voorzover de gedraging in de gemeentelijke APV strafbaar is gesteld – alleen strafrechtelijk worden vervolgd. Een bestuurlijke boete kan eerst worden opgelegd indien het onderhavige wetsvoorstel tot wet is verheven en in werking is getreden. Aan deze wet is geen terugwerkende kracht verbonden, zodat feiten van voor inwerkingtreding daarvan in elk geval niet bestuurlijk kunnen worden beboet.

## **7. Financiële aspecten**

De leden van de CDA-fractie vragen wat de omvang is van de kleine en middelgrote gemeenten. Is bij de berekening van de kosten van de gemeenten uitgegaan van samenwerking tussen de gemeenten of is dat niet in het financiële plaatje meegenomen. Bij kleine gemeenten gaat het om gemeenten met minder dan 40.000 inwoners; bij middelgrote om een inwonertal tussen de 40.000 en 100.000, en bij grote om een inwonertal boven de 100.000. Bij de berekening van de kosten is niet uitgegaan van samenwerking tussen gemeenten. Als kleine en middelgrote gemeenten besluiten tot dit instrument, is samenwerking wel gewenst.

Deze leden vragen verder of de bestuurlijke handhaving krachtens deze wet nu duurder of goedkoper is dan de handhaving krachtens het huidige systeem. Handhaving kost geld, waarbij de schaal waarop de handhaving is georganiseerd in belangrijke mate bepaalt hoe groot de kosten zijn. De schaalgrootte van de gemeente, de wijze waarop nu reeds een handhavingsapparaat is opgezet en de mate waarin samen wordt gewerkt met andere gemeenten spelen hierbij een rol. Tegenover de handhavingskosten staan boeteontvangsten, waarbij het uitgangspunt uiteraard nooit mag zijn dat boeten bedoeld zijn om de handhaving te bekostigen. Wel is het zo dat gemeenten deze ontvangsten kunnen benutten voor de financiering van de handhaving. In het algemeen kan worden gesteld dat routinematige handhaving van relatief eenvoudige zaken zoals parkeerovertredingen goedkoper is dan optreden tegen bijvoorbeeld graffiti en wildplassen. Omdat zowel voor de justitiële handhaving als voor de gemeentelijke handhaving het niet goed mogelijk is om de handhavingskosten uit te splitsen naar soorten feiten, kan hierbij niet meer worden gemaakt dan een grove indicatie, zoals gedaan in de memorie van toelichting. Er kunnen geen conclusies worden getrokken over het duurder of goedkoper zijn van bestuurlijke handhaving.

Ten aanzien van de voorstellen voor de dekking van de derving van de inkomsten van 52 miljoen euro vragen de leden van de CDA-fractie nader aan te geven waaraan moet worden gedacht aan "handhaving elders".

Voor een antwoord op deze vraag kan worden verwezen naar hoofdstuk 1 van deze nota naar aanleiding van het verslag, waar wordt geantwoord op een soortgelijke vraag van deze leden. Verder vragen zij of het feit dat het CJIB minder zaken zal afdoen waardoor 5 miljoen euro wordt gespaard, betekent dat de omvang van het CJIB zal afnemen. Dat het CJIB als gevolg van het wetsvoorstel minder zaken zal afdoen, betekent dat de capaciteit bij het CJIB kan worden verlaagd. Aan de andere betekend de extra ruimte voor politie om processen-verbaal in het strafrechtelijke circuit, respectievelijk Mulderzaken aan te leveren bij het CJIB een extra beslag op de capaciteit bij het CJIB. In het verlengde hiervan vragen zij of de gemeenten deze zaken ook via een collectief contract door het CJIB kunnen laten incasseren zodat kennis en expertise behouden blijven.

Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel is dit punt expliciet onder ogen gezien en in het kader van de adviesronde expliciet als vraag voorgelegd. De VNG heeft in haar advies op dit punt evenwel te kennen gegeven geen behoefte te hebben aan incasso door het CJIB. Bij de verdere uitwerking van het wetsvoorstel is met dit advies rekening gehouden. Verwacht wordt dat in de stedelijke gebieden waar thans reeds fiscaal parkeren is ingevoerd dezelfde organisatie kan worden ingezet voor de handhaving en administratieve afhandeling van op grond van dit wetsvoorstel opgelegde boeten. De gemeenten die niet beschikken over een afzonderlijk inningsapparaat voor gefiscaliseerd parkeren beschikken wel over een organisatie die zorgdraagt voor de inning van andere belastingen. Deze kan dus ook worden ingezet voor de administratieve afhandeling van verkeersboeten.

Kan de regering, zo vragen de leden van de fractie van het CDA verder aangeven of de voorgestelde indexering tot een bedrag van 22 miljoen euro een eenmalige operatie is en om welke boeten en transacties het gaat?

Er is sprake van een herziening van de tarieven per 1 januari 2006. Deze worden gevolgd door een tweejaarlijkse indexering.

Tenslotte wijzen de leden van de CDA-fractie erop dat de uitname uit het Gemeentefonds tot een bedrag van 10 miljoen euro in feite de kern van het wetsvoorstel, namelijk dat de gemeenten de opbrengsten van de bestuurlijke boete zelf mogen houden, onderuit haalt. Bovendien hebben deze leden kritiek op het feit dat deze last geheel voor rekening van de vier grote gemeenten komt. Ook de leden van de fractie van de VVD zijn vooralsnog niet overtuigd van het voorstel tot afoming uit het gemeentefonds. Als gemeentelijke handhavers zich meer gaan richten op de verkeersovertredingen die onder de werking van deze wet zullen vallen, dan krijgt de politie toch meer ruimte voor het opsporen van andere overtredingen. Die laatste activiteit kan ook weer extra opbrengsten opleveren ten gunste van de rijksoverheid. Niet duidelijk is waarom de gemeenten dan het wegvallen van inkomsten op de rijksbegroting zouden moeten compenseren.

Gemeenten krijgen de ontvangsten van de parkeerboetes. Zoals eerder aangegeven zullen deze vrijwel zeker de kosten van de parkeerhandhaving te boven gaan. Van een enkele uitname uit het gemeentefonds zonder enige compensatie is derhalve geen sprake.



Wat heeft de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bedoeld toen hij tijdens het VNG-congres in zijn rede aangaf dat hij bereid was door te praten over de financiële dekking? Is de minister bereid, zo vragen deze leden, af te zien van de korting van 10 miljoen euro? De VNG heeft een en andermaal bezwaar gemaakt tegen de uitname uit het Gemeentefonds. Als alternatieve oplossing wordt door de VNG voorgesteld een generieke verhoging van de minimumtarieven voor de bestuurlijke boeten.

Met zijn opmerking heeft de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties beoogd aan te geven de voorgenomen uitname van € 10,0 mln. uit het Gemeentefonds opnieuw aan de orde te stellen in een overleg met de ministeries van Verkeer en Waterstaat, van Justitie en van Financiën en met de VNG met de bedoeling te verkennen of toch alternatieven mogelijk zijn. De voorgenomen uitname van € 10 mln. uit het Gemeentefonds is inmiddels opnieuw bezien. Het overleg met de G4 en de VNG over de brief van de VNG van 15 juni 2005 geeft de regering geen aanleiding om de financiële uitgangspunten te wijzigen. Desalniettemin heeft de regering zich bereid verklaard de eerder aangekondigde uitname van € 10 mln. te verlagen tot € 5 mln. Het kabinet blijft daarbij wel van mening dat de G4 de extra werkzaamheden kunnen invoegen in het bestaande controleapparaat en verreweg de meeste inkomsten hebben uit de bestuurlijke boeten.

De leden van de fractie van het CDA vragen verder waarom de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties niet mede-ondertekenaar is van dit wetsvoorstel.

Rekening houdend met aanwijzing voor de Regelgeving nummer 201 heb ik ervoor gekozen het aantal ondertekenaars te beperken. Dit betekent overigens niet dat de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelatie niet uitgebreid bij het onderhavige wetsvoorstel is betrokken.

Kan verder een toelichting worden gegeven op de 2 miljoen euro uitverdieneffecten bij het Ministerie van Justitie?

De overdracht naar de gemeenten leidt naar verwachting tot extra ruimte voor politie om processen-verbaal in het strafrechtelijke circuit, respectievelijk Muldersancties aan te leveren. De raming Boeten en Transacties wordt in dit verband vanaf 2006 verhoogd met een bedrag van € 17 mln. Als gevolg hiervan wordt Justitie met een bedrag van 2 miljoen euro gecompenseerd voor de hogere uitvoeringslasten in de Justitiële keten.

Tot slot wordt gevraagd om een bevestiging dat de kosten van de bestuurlijke boete niet in mindering zullen worden gebracht op het budget voor, respectievelijk de omvang van de politie.

De kosten zullen niet in mindering gebracht worden op het budget voor respectievelijk de omvang van de politie. Dat zou indruisen tegen een van de doelstellingen van het wetsvoorstel, namelijk het ontlasten van de politie. Zoals eerder toegelicht is het wel de bedoeling dat de politie handhavingsactiviteiten kan verschuiven waardoor eveneens boeteontvangsten zullen ontstaan. Maar er bestaat geen directie relatie tussen het budget dat voor de politie beschikbaar is, en de ontvangsten uit boeten en transacties.

Uit de memorie van toelichting blijkt dat er nog al wat vraagtekens te plaatsen zijn bij de financiële aspecten van het wetsvoorstel. De kosten kunnen niet helemaal uit de opbrengsten van de boeten worden gedekt. De leden van de VVD-fractie willen hier niet zo maar aan voorbij gaan, maar mede hierom pleiten zij voor een breder pakket. Zij vragen de regering hier nader op in te gaan.

Verruiming van het wetsvoorstel stuit op de reeds eerder genoemde beleidsmatige bezwaren. Daarnaast vergroot het de financiële problematiek omdat dit ook weer leidt tot een verschuiving van ontvangsten van het Rijk naar de gemeenten. In antwoord op eerdere vragen is reeds hierop ingegaan. Wel zou, zoals reeds in de memorie van toelichting aangegeven (Kamerstukken II, 2004/05, 30 098, nr. 3, blz. 11,12), op een andere wijze kunnen worden gekomen tot een verruiming van het wetsvoorstel. In een brief aan de Kamer van 15 november 2001 betreffende - verkeershandhaving door het bestuur - is de integratie van fiscaal en foutparkeren aangekondigd. Uitvoering daarvan kan doelmatigheidswinst opleveren vooral in de stedelijke gebieden waar fiscaal parkeren is ingevoerd. Dezelfde organisatie kan zowel de handhaving van het gefiscaliseerde parkeren - parkeren zonder te betalen waar dat wel moet - als het foutparkeren - parkeren waar dat verboden is - op zich nemen.

Een deel van de gemeentelijke opbrengsten zal worden afgeroomd. Deze afroaming vloeit voort uit het kabinetsbesluit over een compensatie van het wegvallen van ontvangsten op de Rijksbegroting. Er wordt gekozen voor een afroaming bij de vier grootste gemeenten. De leden van de VVD-fractie zijn vooralsnog niet overtuigd van dit voorstel tot afroaming van de opbrengsten. Zij vragen de regering hier nog eens op in te gaan. Immers is het niet zo, dat als gemeentelijke handhavers de kleinere verkeersovertredingen zullen gaan afhandelen, de politie meer ruimte krijgt voor het opsporen van andere overtredingen? Die laatste categorie kan ook boeten opleveren, waarvan de opbrengsten ten gunste van de rijksoverheid komen. Waarom gaat, zo bezien, de regering dan uit van het wegvallen van ontvangsten op de rijksbegroting, die door gemeenten zouden moeten worden gecompenseerd? Graag krijgen de leden van de VVD-fractie een reactie van de regering. Dit wetsvoorstel leidt tot een derving van de ontvangsten boeten en transacties op de Justitiebegroting van € 52 mln. als gevolg van het feit dat de betreffende opbrengsten voortaan naar de gemeenten toevloeien. De regering wijst er op dat tegenover de handhavingskosten boete-ontvangsten staan, waarbij het uitgangspunt nooit mag zijn dat boeten bedoeld zijn om de handhaving te bekostigen.

Wel wijs ik er op dat de politie een bijdrage kan leveren omdat als gevolg van de overdracht naar de gemeenten dit naar verwachting leidt tot extra ruimte voor politie om processen-verbaal in het strafrechtelijke circuit aan te leveren.

Een derde maatregel, namelijk de herziening van de tarieven met ingang van 1 januari 2006 van de tarieven van alle boeten en transacties, vormt ook een bijdrage in de derving van inkomsten.

Tenslotte is overwogen dat invoering van bestuurlijke boete kan leiden tot een doelmatigheidswinst die tweeledig van karakter is namelijk inzet van dezelfde organisatie bij de handhaving en administratieve afhandeling als bij het fiscaal parkeren en lagere personele kosten omdat voor handhaving niet alle vaardigheden nodig zijn waarover politiepersoneel moet beschikken. Wat de uitname uit het Gemeentefonds betreft verwijs ik naar het hiervoor gegeven antwoord op dit punt.

De leden van de ChristenUnie verzoeken tenslotte om een nadere onderbouwing van de verwachting dat gemeenten de initiële investeringskosten met de te realiseren (meerjaren)opbrengsten kunnen dekken.

Een dergelijke onderbouwing is niet te geven. De initiële investeringskosten zullen per gemeente sterk verschillen. In zeer belangrijke mate zijn die kosten afhankelijk van het al of niet beschikbaar zijn van een handhavings- en uitvoeringsapparaat. In het geval dat er zo'n apparaat is, dan gaat het om relatief geringe initiële materiële kosten. Is er in het geheel geen handhavings- en uitvoeringsapparaat dan zullen dergelijke kosten over een relatief lange periode moeten worden uitgesmeerd om te kunnen worden opgevangen in de meerjarenopbrengsten.

## **8. Evaluatie**

De leden van de VVD-fractie vragen, met oog op een eventuele integratie van de aan de orde zijnde regelingen, of een periode van vijf jaar niet te lang is voor een evaluatie. De regering wijst er op dat door het aannemen van een amendement van het lid Van der Laan (Kamerstukken II 2004/05, 29 849, nr. 28) in het wetsvoorstel OM-afdoening een bepaling is opgenomen dat de Wet OM-afdoening binnen vijf jaar geëvalueerd zal worden. Ook in het wetsvoorstel tot bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte (Kamerstukken 2004/05, 30 101, nr. 2) is een evaluatie binnen een periode van vijf jaar bepaald. Gelet op het voornemen om bij de evaluatie de samenhang met de voornoemde wetten te bezien, heeft het handhaven van een periode van vijf jaar in onderhavig wetsvoorstel onze voorkeur.

## Artikelen

### Artikel 184a, eerste lid

De leden van de fractie van het CDA vragen of het inderdaad zo is dat in alle gemeenten de autowegen in beheer bij het rijk, de provinciale wegen en de waterschapswegen geheel op deze overtredingen door de gemeenten moeten worden gecontroleerd. Betekent dit, zo vragen deze leden dat de gemeenten surveillanceauto's moeten gaan aanschaffen?

Ik stel voorop dat het onderhavige wetsvoorstel geen betrekking zal hebben op de autosnelwegen binnen het grondgebied van de gemeenten. Indien daar zich parkeerovertreedingen zouden voordoen, is en blijft uitsluitend de politie bevoegd tot optreden (op grond van de Wahv). Of het aanschaffen van auto's wenselijk en haalbaar is, is aan de gemeenten om te beoordelen en zal afhangen van de lokale omstandigheden. Het bestaan van grote buitengebieden, kan hierbij van belang zijn. De leden vragen verder of bij de berekening van de handhavingskosten de problematiek van de buitengebieden is meegenomen.

Bij de berekeningen is geen rekening gehouden met mogelijke buitengebieden. Dat zou tot gevolg hebben gehad dat de situatie in elke gemeente afzonderlijk in kaart had moeten worden gebracht. Dat zou hebben geleid tot een zeer gedetailleerde kostenberekening per gemeente, met alle mogelijke discussies waartoe zo'n berekening aanleiding zou kunnen geven.

Is het niet beter, zo vragen deze leden, de bevoegdheid van de gemeenten te beperken tot de gemeentelijke wegen?

Indien deze beperking zou worden opgelegd, ontstaat er naar mijn oordeel een voor de burger en bestuursorganen een zeer onduidelijke situatie, omdat er dan meerdere handhavers zullen kunnen optreden. Er zijn wegen in beheer van gemeenten, maar ook van de provincies, het rijk en de waterschappen. Omdat iedere weg door een gemeente loopt en het wenselijk is de handhaving binnen één bestuursorgaan te concentreren, is gekozen voor de gemeenten. Hierbij heeft ook een rol gespeeld dat de meeste parkeerproblematiek zich zal voordoen binnen de bebouwde kom van gemeenten. Ik wijs in dit verband nog op hoofdstuk 2b van de memorie van toelichting.

De fractieleden van de VVD vragen zich af waarom, ervan uitgaande dat er geen sprake is van een keuzemogelijkheid voor de gemeenten, in artikel 184a, eerste lid, toch wordt gesproken van "kunnen".

Zoals eerder in de nota naar aanleiding van het verslag al is aangegeven, betekent het feit dat de gemeenten op grond van het voorliggende wetsvoorstel geen keuzemogelijkheid ten aanzien van de bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete dat zij de primaire verantwoordelijkheid hebben voor het handhavingsbeleid ten aanzien van de overtredingen die onder de werking van deze wet zullen vallen. Dit betekent dat de gemeente voor een adequaat handhavingsbeleid zal moeten zorgdragen. Afhankelijk van de situatie en het soort delict zou dat kunnen betekenen dat het niet altijd onder alle omstandigheden en op elk uur van de dag nodig zal zijn toezichthouders klaar te hebben staan. Er is derhalve voor de gemeenten niet de verplichting om dan ook altijd een bestuurlijke boete op te leggen.

#### **Artikel 184a, tweede lid**

De leden van de CDA-fractie vragen of een algemene maatregel van bestuur met andere eisen voor de ondergeschikten die tevens buitengewoon opsporingsambtenaar zijn, wordt voorbereid.

In reactie op deze vraag kan worden aangegeven dat naar alle waarschijnlijkheid wordt aangesloten bij de bestaande AMvB.

#### **Artikel 184a, vierde lid**

In antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie of in de algemene maatregel van bestuur alleen maximumbedragen zullen worden opgenomen of precieze bedragen, wordt opgemerkt dat het zal gaan om precieze bedragen die zijn afgestemd met de bedragen van de Muldersancties voor dezelfde gedragingen.

#### **Artikel 184a, vijfde lid**

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering voorbeelden kan geven in welke gevallen de hardheidsclausule kan worden ingeroepen.

Daarnaast vragen deze leden aan te geven, waarom alleen is voorzien in de mogelijkheid tot het verlagen van de boete en niet in het niet-opleggen van een boete.

Onder welke omstandigheden zich bijzondere omstandigheden, als bedoeld in dit lid, voordoen, valt op voorhand moeilijk te zeggen. De clausule is immers juist bedoeld voor uitzonderlijke situaties die thans moeilijk kunnen worden voorzien. Het kan gaan om zowel omstandigheden die de persoon betreffen, als omstandigheden waaronder een overtreding heeft plaatsgevonden. In een situatie waarvoor de clausule is bedoeld, zal veelal een combinatie van beide aan de orde zijn.

Wat de vraag betreft waarom, bij wege van hardheidsclausule, niet is voorzien in de mogelijkheid in het geheel geen boete op te leggen, merk ik het volgende op. Allereerst wijs ik er op, dat indien betrokkene geen verwijt kan worden gemaakt van de overtreding, er in het geheel geen boete wordt opgelegd. Artikel 184g, tweede lid, voorziet hier reeds in. Naar mijn oordeel zal er naast deze mogelijkheid om geen bestuurlijke boete op te leggen, weinig tot geen behoefte bestaan aan een mogelijkheid om bij wege van een hardheidsclausule in het geheel geen boete op te leggen.

#### **Artikel 184c, tweede lid**

De leden van de fractie van de PvdA stellen enkele vragen over de bekendmaking van de beschikking. Klopt het, zo vragen zij, dat, indien de beschikking noch aan het opgegeven adres, noch aan het GBA-adres heeft kunnen plaatsvinden, het voorgestelde artikel 184c, tweede lid uitgaat van een wettelijke fictie dat de betrokkene desondanks bekend is

geraakt met de beschikking? Zien deze leden het goed dat de voorgestelde regeling is ontleend aan artikel 4, tweede lid, Wahv? Hoe verhoudt zich deze voorgestelde regel tot artikel 3:40 Awb (een besluit treedt niet in werking voordat het is bekendgemaakt) en artikel 3:41, tweede lid, Awb (indien bekendmaking niet heeft kunnen geschieden door uitreiking of toezending, geschiedt zij op een andere geschikte wijze)? Zal de betrokkene ondanks het voorgestelde vijfde lid nog een beroep kunnen doen op artikel 6:11 Awb? En kan een toelichting worden gegeven op het verschil in bewoordingen tussen artikel 184c, tweede lid, en artikel 154c, derde lid, van het wetsvoorstel bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte?

De leden van de PvdA-fractie merken terecht op dat de voorgestelde regeling van artikel 184c, tweede lid, is ontleend aan artikel 4, tweede lid, Wahv. Doelstelling van artikel 3:40 Awb is te bewerkstelligen dat in de bijzondere wet in afdoende mate een bekendmakingsbepaling is opgenomen. Het voorgestelde artikel 184c, tweede lid, bevat een uitputtende regeling hoe te bewerkstelligen dat betrokkene tijdig en op het juiste adres in het bezit komt van de beschikking, waarbij de bestuurlijke boete wordt opgelegd. Zo moet de beschikking worden toegezonden aan het adres dat betrokkene zelf heeft opgegeven, dan wel, in geval van bekeuring op kenteken, het adres dat in het kentekenregister is opgenomen. Voor het geval de brief onbestelbaar blijkt, moet de beschikking vervolgens worden toegezonden naar het adres dat in de basisadministratie persoonsgegevens is opgenomen, tenzij dit hetzelfde adres is als in het kentekenregister is opgenomen. Mocht dit alles niet lukken, dan wordt inderdaad de inhoud van de beschikking bekend verondersteld. Het is dan aan betrokkene zelf te wijten dat hij niet heeft voldaan aan zijn informatieverplichtingen. Ten aanzien van de vraag over de toepassing van artikel 6:11 van de Awb merk ik het volgende op. Dit artikel is in beginsel gewoon van toepassing. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat een beroepstermijn gaat lopen vanaf de dag dat de beschikking is overhandigd of verzonden. Blijkt een beschikking naar het verkeerde adres te zijn gezonden, dan begint de beroepstermijn opnieuw te lopen (HR 5 maart 1996, 496-95-V (niet gepubliceerd)). Niet alle termijnoverschrijdingen worden derhalve gevolgd door een niet-ontvankelijkheidsverklaring. Bij een termijnoverschrijding zal betrokkene zich hierop kunnen beroepen indien redelijkerwijs kan worden geoordeeld dat hij niet in verzuim is geweest. Betrokkene zal echter in zijn bezwaarschrift uitgebreid moeten ingaan op dit punt en moeten aangeven waarom hij niet in verzuim is geweest. Hij zal moeten aantonen dat hij van zijn alles heeft gedaan om de termijnoverschrijding te voorkomen en vervolgens binnen een redelijke termijn zijn bezwaarschrift alsnog heeft ingediend. Volledigheidshalve wijs ik erop dat, als betrokkene inderdaad een beroep kan doen op een verschoonbare termijnoverschrijding, dit niet met zich brengt dat hij daarmee ook aanspraak kan maken op een volledig nieuwe termijn.

Aan de leden van de fractie van de PvdA kan worden toegegeven dat het zuiverder is te spreken van "het constateren van een overtreding" dan van het "plaatsvinden van een overtreding" in artikel 184c, tweede lid. Bij nota van wijziging is de terminologie op dit punt aangepast.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom niet is gekozen voor een kortere termijn waarbinnen de beschikking aan de overtreder moet zijn verzonden. Naar de mening van

de VVD is de termijn van acht weken te lang voor het lik-op-stuk-karakter van de regeling.

Ik ben het met de leden van de VVD-fractie eens dat het voor de effectiviteit van de handhaving van belang is dat een boete zo snel mogelijk wordt opgelegd. De in dit artikel geregelde termijn is een maximumtermijn; deze termijn zal het bestuursorgaan slechts zelden nodig hebben om tot een zorgvuldig afgewogen beslissing te kunnen komen. Anderzijds vind ik het belangrijk dat het bestuursorgaan voldoende tijd heeft voor zorgvuldige besluitvorming. Tegen die achtergrond meen ik dat de gekozen termijn van acht weken redelijk is. Deze termijn wordt ook genoemd in artikel 4:13, tweede lid, Awb, dat bepaalt dat de redelijke beslistermijn in elk geval is verstreken wanneer het bestuursorgaan binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag geen beschikking heeft gegeven, noch een kennisgeving als bedoeld in artikel 4:14, derde lid, Awb heeft gedaan.

#### **Artikel 184e, eerste lid, onderdeel b**

De leden van de CDA-fractie wijzen op de consequenties van de voorgestelde regeling voor bestuurders van een huurauto. Zij vragen of over de voorstellen overleg heeft plaatsgevonden met de branche.

Voorgesteld zij dat het voor de branche geen verschil maakt of een overtreding inzake stilstaan of parkeren door middel van een Muldersanctie wordt afgedaan dan wel door het opleggen van een bestuurlijke boete door het college van burgemeester en wethouders. De kans dat verhuurbedrijven voor de boeten opdraaien is niet anders dan thans bijvoorbeeld het geval is bij bijvoorbeeld de Muldersancties. Indien de verhuurder of lessor die een schriftelijk contract voor minder dan drie maanden heeft gesloten, kan hij hierop een beroep doen, onder aangeven wie gedurende die periode de huurder of lessee was van het motorvoertuig. Bij een contract voor een langere periode dan drie maanden dient de verhuurder of de lessor ervoor zorg te dragen dat de huurder of de lessee als houder in het kentekenregister wordt opgenomen. In dat geval worden de kentekenbekeuringen rechtstreeks aan de houder toegezonden. Het staat de verhuurder of lessor uiteraard vrij door hem betaalde boeten door te berekenen aan de huurder of lessee. Het onderhavige wetsvoorstel verandert op dit punt derhalve niets voor de verhuurbedrijven.

#### **Artikel 184k, derde lid**

De leden van de CDA-fractie vragen waarom het niet aan de gemeenten kan worden overgelaten wanneer de wielklem wordt verwijderd. Kan in bijzondere gevallen niet worden volstaan met het invullen van een machtigingsformulier?

De ambtenaar die een wielklem aanbrengt zal te allen tijde op eigen initiatief de wielklem weer kunnen verwijderen. De strekking van artikel 184k, derde lid, is echter dat degene die de bestuurlijke boete en de kosten van aanbrengen en verwijderen van de wielklem moet betalen, geen aanspraak op verwijdering kan maken dan nadat hij de boete en die kosten heeft voldaan. Het staat evenwel het college van burgemeester en wethouders vrij te kiezen voor een beleid waarbij de wielklem ook wordt verwijderd als hem op andere wijze een zekerheid van betaling wordt gegeven.

### **Artikel 184l, eerste lid**

De leden van de fractie van de PvdA vragen naar de verhouding tussen de termijn van twee jaren in het voorgestelde artikel 184l, eerste lid, en de termijn van acht weken, bedoeld in artikel 184c, tweede lid, eerste volzin.

De in artikel 184l, eerste lid, opgenomen termijn is overgenomen uit het wetsvoorstel Vierde tranche Awb (artikel 5.4.1.6, tweede lid) en betreft in feite de verjaringstermijn, derhalve de uiterste termijn waarbinnen een bestuurlijke boete mag worden opgelegd. Net zoals strafbare feiten door tijdsverloop verjaren, behoort ook in het bestuursrecht de bevoegdheid van de overheid om overtredingen te bestraffen in de tijd begrensd te zijn. De termijn bedoeld in artikel 184c, eerste lid, tweede volzin, geeft aan dat de bekendmaking van de beschikking binnen een periode van acht weken dient te geschieden. Deze termijn is in feite een termijn van orde, een instructienorm voor de uitvoerende instanties, maar aan de andere kant tevens een waarborgnorm voor betrokkene. Zij mogen erop vertrouwen dat zij na afloop van deze termijn geen schriftelijke beschikking meer krijgen. De Hoge Raad is van oordeel dat overschrijding van deze termijn slechts dan tot vernietiging van de beschikking behoort te leiden, indien betrokkene door de overschrijding rechtsreeks is geschaad in enig rechtsbelang (HR 10 mei 1994, NJ 1994, 672, VR 1994, DD 94.342, Bijl. NJB 1994, nr. 1666). De termijn zegt derhalve niets over de uiteindelijke verjaringstermijn. Mede gelet hierop is in het onderhavige wetsvoorstel, in navolging van artikel 5.4.1.6, tweede lid, wetsvoorstel Vierde tranche Awb, in artikel 184l een verjaringstermijn voorgesteld.

In reactie op een daartoe strekkende vraag van de leden van de fractie van de PvdA ben ik bereid een voorziening op te nemen die ertoe strekt de verjaringstermijn van overtredingen te verlengen van twee naar drie jaar, zodat indien het wetsvoorstel OM-afdoening tot wet wordt verheven en in werking is getreden, bij die verjaringstermijn wordt aangesloten.

### **Artikel 184n, tweede lid**

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de omvang van de toetsing door de bestuursrechter. Bevat het voorgestelde artikel 18n, tweede lid, inderdaad een limitatieve opsomming van de beroepsgronden en daarmee ook van de toetsingsgronden? Zal deze de beslissing op het bezwaar slechts marginaal toetsen of in volle omvang? Verder vragen zij of de bestuursrechter bevoegd zal zijn om te toetsen of de geconstateerde overtreding valt binnen de termen van één van de in de algemene maatregel van bestuur omschreven categorieën van gedraging waarvoor een bestuurlijke boete kan worden opgelegd en of de ambtenaar die de overtreding heeft geconstateerd behoorlijk gemachtigd was.

Bij beantwoording van deze vraag moet in aanmerking worden genomen dat oplegging van een bestuurlijke boete een "criminal charge" inhoudt, als bedoeld in artikel 6 EVRM. Hierdoor moet toetsing door de bestuursrechter aan bepaalde extra eisen voldoen. De bestuursrechter neemt in dit verband een bijzondere positie in: enerzijds oordeelt hij als



"gewoon" bestuursrechter, anderzijds is zijn positie enigszins vergelijkbaar met die van een strafrechter.

De toetsing door de rechter van de bestuurlijke boete moet op grond van artikel 6 EVRM volledig zijn ("full jurisdiction"). De Nederlandse jurisprudentie laat zien dat bij bestraffende sancties indringend wordt getoetst op evenredigheid: de zwaarte (hoogte) van de sanctie moet zijn afgestemd op de ernst van de gedraging. De rechter laat dan zijn in het algemeen terughoudende opstelling bij de toetsing van bestuursbesluiten varen (zie bijv. ABRS 4 juni 1996, JB 1996, 172 en CRvB 1 november 2001, JB 2001, 329). Bij deze evenredigheidstoets dient ook de verwijtbaarheid van het beboetbare feit te worden betrokken (zie bijvoorbeeld ABRS 17 april 2002, JB 2002, 164, ABRS 7 augustus 2002, NJB 2002, p. 1808, nr. 49 en CRvB 13 juni 2001, RSV 2001, 242). Naast de hoogte van de boete dient ook een volle toetsing plaats te vinden ten aanzien van het bewijs van de feiten die de overtreding constitueren. De onschuldpresumptie van artikel 6, tweede lid, EVRM kan meebrengen dat de rechter bij de beoordeling ook feiten meeneemt die het bestuursorgaan niet kon kennen op het moment van het nemen van het boetebesluit. De bewijslast ten aanzien van deze feiten rust op het bestuur (zie bijvoorbeeld ABRS 15 april 1999, RAWb, 146). Ook dient de rechter een inmiddels ten gunste van de overtreder gewijzigd voorschrift in zijn beoordeling mee te nemen.

Bij de formulering van artikel 184n, eerste lid, is aansluiting gezocht bij de beroepsgronden uit artikel 9, tweede lid, van de Wahv. Gelet op het feit dat er voor is gekozen de politie haar bevoegdheid te laten behouden om tegen dezelfde overtredingen op grond van de Wahv op te treden, en het voor de burger voor de rechtsbescherming in feite niet zou moeten uitmaken of er een bestuurlijke boete wordt opgelegd dan wel, bij wijze van uitzondering, een sanctie in het kader van de Wahv, en er om diezelfde reden voor is gekozen de kantonrechter de bevoegde rechter te maken, is het naar ons oordeel logisch om ook aan te sluiten bij de beroepsgronden die in de Wahv zijn opgenomen. Deze beroepsgronden vormen tevens de toetsingsgronden voor de kantonrechter. Uit de memorie van toelichting bij de Wahv kan evenwel worden afgeleid dat de rechter de beslissing van het bestuursorgaan volledig kan toetsen (Bijl. Hand. Tweede Kamer 1987-1988, 20329, blz. 16 en 44). Hiermee wordt bedoeld op een volledige rechtmatigheidstoetsing.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Bijlage bij de nota naar aanleiding van het verslag bij het wetsvoorstel bestuurlijke boete fout en enkele andere lichte verkeersovertredingen

## 1. Feiten en tarieven

Voorgesteld wordt de volgende overtredingen aan te wijzen als overtredingen bedoeld in artikel 184a, eerste lid, van de wet, met de bijbehorende boete. Uitgangspunt hierbij zijn de in de overtredingen inzake stilstaan en parkeren, en vijf overtredingen inzake de plaats op de weg van voetgangers en fietsers, zoals die zijn opgenomen in de bijlage bij de Wahv, zoals die vanaf 1 januari 2006 komt te luiden.

**Om het boetebedrag te vinden moeten de volgende stappen worden doorlopen:**

- maak aan de hand van de feitcode een keuze uit de categorie-indeling;
- de cijfers boven de kolommen komen overeen met de cijfers van de categorie-indeling. Kijk in de kolom van de categorie-indeling die van toepassing is.

**Het betreft de volgende categorie-indeling:**

- 1 - bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen, en bestuurders van brommobielen voor zover het de bepalingen van het RVV 1990 betreft;
- 2 - Bestuurders van motorvoertuigen op twee wielen;
- 3 - Bromfietsers en snorfietsers;
- 4 - Fietsers en bestuurders van gehandicaptenuvoertuigen met of zonder motor;
- 5 - Voetgangers;
- 6 - Overige weggebruikers;
- 7 - Schippers;
- 8 - Een ieder.

Feitnr.	Omschrijving	Artikel	Tariefgroepen per feit en per categorie							
			1	2	3	4	5	6	7	
	plaats op de weg									
R 305	als voetganger niet het voetpad of trottoir gebruiken	4 lid 1 RVV 1990					20			
R 306	als voetganger bij gebreke van een voetpad of trottoir niet het fietspad of het fiets/bromfietspad gebruiken	4 lid 2 RVV 1990					120			
R 307	als voetganger bij gebreke van een voetpad, een trottoir en een fietspad of fiets/bromfietspad niet de berm of de uiterste zijde van de rijbaan gebruiken	4 lid 3 RVV 1990					20			
R 308	als(snor) fietser niet het verplichte fietspad of fiets/bromfietspad gebruiken	5 lid 1 RVV 1990			50	30				

R 309	als (snor) fietser bij gebreke van een verplicht 5 lid 2 RVV 1990 fietspad of fiets/bromfietspad niet de rijbaan gebruiken				50	30		
	<i>als bestuurder van een motorvoertuig niet de rijbaan gebruikend</i>							
R 315b	stilstaand	10 lid 1 RVV 1990	50	50				
R 331	als bestuurder een kruispunt blokkeren	14 RVV 1990	130	130	90	50		50
	Stilstaan							
	<i>als bestuurder een voertuig laten stilstaan</i>	23 lid 1						
R 396 a	- op een kruispunt	sub a RVV 1990	75	75				30
R 396 b	- op een fietsstrook	sub b RVV 1990	50	50				20
R 396 c	- op de rijbaan langs een fietsstrook	sub b RVV 1990	50	50				20
R 396 d	- op een oversteekplaats of binnen een afstand van vijf meter daarvan	sub c RVV 1990	50	50				20
R 396 e	- in een tunnel	sub d RVV 1990	50	50				20
R 396 f	- bij een bord bushalte ter hoogte van de geblokte markering	sub e RVV 1990	50	50				20
R 396 g	- bij een bord bushalte op een afstand van minder dan twaalf meter van dat bord terwijl de geblokte markering niet is aangebracht	sub e RVV 1990	50	50				20
R 396 h	- op de rijbaan langs een busstrook	sub f RVV 1990	50	50				20
R 396 i	- langs een gele doorgetrokken streep	62 jo. 23 lid 1 sub g RVV 1990	50	50				20
R 396 j	- op een overweg	23 lid 1 sub a RVV 1990	50	50				20
	Parkeren							
	<i>als bestuurder een voertuig parkeren</i>	24 lid 1						
R 397 a	- bij een kruispunt op een afstand van minder dan vijf meter daarvan	sub a RVV 1990	50	50				20
R 397 b	- voor een inrit of uitrit	sub b RVV 1990	50	50				20
R 397 c	- buiten de bebouwde kom op de rijbaan van een voorrangsweg	sub c RVV 1990	50	50				20
R 397 d	- op een parkeergelegenheid terwijl blijkens de aanduiding onder het bord, dat voertuig niet behoort tot de aangegeven categorie of groep voertuigen	sub d RVV 1990	50	50				20
R 397 e	- op een parkeergelegenheid, terwijl blijkens de aanduiding onder het bord, dat voertuig staat geparkeerd op een andere dan de	sub d RVV 1990	50	50				20

	aangegeven wijze						
R 397 f	- op een parkeergelegenheid, terwijl blijkens de aanduiding onder het bord, dat voertuig staat geparkeerd op dagen of uren waarop dit blijkens het onderbord is verboden	sub d RVV 1990	50	50			20
R 397 g	- langs een gele onderbroken streep	sub e RVV 1990	50	50			20
R 397 h	- op een gelegenheid bestemd voor onmiddellijk laden en lossen van goederen	sub f RVV 1990	50	50			20
R 397 i	- op een parkeerplaats voor vergunninghouders aangeduid door verkeersbord E9, zonder dat voor dat voertuig een vergunning tot parkeren op die plaats was verleend	sub g RVV 1990	50	50			20
R 397 j	- op een parkeergelegenheid (borden E4 tot en met E13), buiten de aangegeven parkeervakken	24 lid 4 RVV 90	50	50			20
R 398	als bestuurder een voertuig dubbel parkeren	24 lid 3 RVV 1990	50	50			20
	<i>als bestuurder van een motorvoertuig op meer dan twee wielen parkeren op plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep, terwijl dat motorvoertuig</i>	25 lid 2 RVV 1990					
R 400 aa	- niet is voorzien van een duidelijk zichtbare parkeerschijf, waarop het tijdstip staat aangegeven waarop met parkeren is begonnen	25 lid 2 RVV 1990	50				
R 400 ab	- is voorzien van een duidelijk zichtbare parkeerschijf en de toegestane parkeertijd is verstreken	25 lid 2 RVV 1990	50				
R 401	als bestuurder een voertuig parkeren in een parkeerschijfzone (geldt niet voor parkeerplaatsen, die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven of die zijn voorzien van een blauwe streep)	25 lid 1 RVV 1990	50	50			20
R 402a	als bestuurder op een gehandicaptenparkeerplaats parkeren anders dan met een	26 RVV 1990	130	130			50
R 402 b	gehandicaptenvoertuig als bestuurder op een gehandicaptenparkeerplaats parkeren anders dan met een motorvoertuig op meer dan twee wielen waarin duidelijk	26 RVV 1990	130	130			50

	zichtbaar is aangebracht een geldige gehandicaptenparkeerkaart				
R 402 c	als bestuurder op een gehandicaptenparkeerplaats parkeren anders dan met een voertuig dat voor die gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats bestemd is	26 RVV 1990	130	130	50
R 403 a	als bestuurder een motorvoertuig op meer dan twee wielen parkeren bij een parkeermeter tijdens een aangegeven tijdvak, terwijl de parkeermeter niet in werking is gesteld of aangeeft dat de parkeerduur is verstreken	PI.V	50		
R 403 b	als bestuurder een motorvoertuig op meer dan twee wielen parkeren bij een parkeermeter tijdens een aangegeven tijdvak, terwijl aldaar reeds een motorvoertuig staat geparkeerd	PI.V	50		
R 404	een muntstuk in een parkeermeter werpen op een tijdstip dat niet samenvalt met of onmiddellijk volgt op de feitelijke aanvang van het parkeren	PI.V			
R 405	als bestuurder een motorvoertuig op twee wielen, een bromfiets dan wel een fiets parkeren op een parkeervak behorende bij een parkeermeter	PI.V		50	35
R 406	een voertuig te doen of laten staan in een park of plantsoen, op openbare beplantingen of groenstroken	PI.V	50	50	20
	<i>als bestuurder een voertuig parkeren op een parkeerterrein waar dit slechts met gebruikmaking van een ter plaatse aangebrachte parkeerautomaat is toegestaan</i>	PI.V			
R 409 a	- anders dan voorzien van een door de parkeerautomaat afgegeven parkeerkaart, aangebracht op de voorgeschreven wijze		50	50	20
R 409 b	- terwijl de op de parkeerkaart aangegeven parkeertijd is verstreken		50	50	20
R 409 c	- zonder de aangebrachte parkeerautomaat in werking te stellen		50	50	20

R 409 d	- terwijl de op de parkeerautomaat aangegeven parkeertijd is verstreken		50	50			20
R 414 a	<i>een voertuig dat, met inbegrip van de lading</i> - langer is dan 6 meter of hoger is dan 2,4 meter parkeren op een plaats, die als schadelijk voor het aanzien van de gemeente is aangewezen.	PI.V	50				20
R 414 b	- langer is dan 6 meter, buiten de vastgestelde tijden, parkeren op een aangewezen weg, waar dit parkeren buitensporig is met het oog op de verdeling van de beschikbare parkeerruimte	PI.V	50				20
R 592	als bestuurder een voertuig parkeren op een parkeerplaats voor vergunninghouders zonder (duidelijk zichtbare) parkeervergunning, dan wel in strijd met de aan de parkeervergunning verbonden voorwaarden	PL.V	50	50			20
R 471	- deze op de rijbaan laten stilstaan	43 lid 2 RVV 1990	200	200			
R 472 c	- op de vluchtstrook of vluchthaven stilstaan	43 lid 3 RVV 1990	130	130			
Erven							
R 478	als bestuurder een motorvoertuig binnen een erf parkeren anders dan op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven	46 RVV 1990	50	50			
Borden							
R 584	als bestuurder een voertuig parkeren in strijd met bord E1 (parkeerverbod)	62 jo. bord E1 RVV 1990	50	50			20
R 585	als bestuurder een voertuig laten stilstaan in strijd met bord E2 (verbod stilstaan)	62 jo. bord E2 RVV 1990	50	45			20

## 2. Wielklem

a. Indien niet binnen 24 uur na het aanbrengen van de wielklem de bestuurlijke boete, alsmede de kosten van het aanbrengen en het verwijderen van de wielklem zijn betaald, is de door het college van burgemeester en wethouders daartoe aangewezen ambtenaar bevoegd het voertuig in bewaring te stellen.

b. 1. De gemeentelijke kosten ter zake van het aanbrengen en verwijderen van een wielklem aan een motorrijtuig, aanhangwagen of combinatie daarvan kunnen ten hoogste bestaan uit de volgende componenten, voor zover deze rechtstreeks voortvloeien uit de inning van niet betaalde bestuurlijke boeten als bedoeld in artikel 184a, eerste lid, van de wet:

- a. afschrijving, huur en onderhoud;
- b. personeel en materieel;
- c. overhead tot maximaal 50 % van de personeelskosten;
- d. kosten van interest;
- e. kosten van verzekering, ter dekking van de aansprakelijkheid voor schade als bedoeld in artikel 184k, vijftiende lid, van de wet.

b. 2. Op basis van een raming van het jaarlijkse totaal van deze kosten stelt het college van burgemeester en wethouders, in verhouding tot het geraamde aantal jaarlijks aangebrachte wielklemmen, het bedrag vast dat per aanbrenging en verwijdering aan degene aan wie de bestuurlijke boete is opgelegd, in rekening wordt gebracht.

b. 3. Voor zover het aanbrengen en het verwijderen van een wielklem geschiedt op andere wijze dan in eigen beheer, bedragen de gemeentelijke kosten daarvoor ten hoogste de door degene, die het aanbrengen, respectievelijk het verwijderen van een wielklem in opdracht van de in artikel 184k, eerste lid, bedoelde ambtenaar verricht, terzake daarvan in rekening gebrachte kosten.

### **3. Overbrenging en bewaring van voertuigen**

a. Bij het in bewaring stellen van een motorrijtuig, aanhangwagen of combinatie daarvan wordt aan degene die met de feitelijke bewaring is belast een proces-verbaal als bedoeld in artikel 184k, vierde lid, van de wet afgegeven door de ambtenaar die tot het overbrengen en in bewaring stellen van het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan is overgegaan. Dit proces-verbaal bevat:

- a. een summiere omschrijving van het in bewaring te stellen motorrijtuig, aanhangwagen of combinatie daarvan; indien het een kentekenplichtig motorrijtuig of kentekenplichtige aanhangwagen of combinatie daarvan betreft, houdt deze omschrijving in ieder geval in de vermelding van het merk, type-aanduiding en het kenteken van dat motorrijtuig, die aanhangwagen of die combinatie daarvan;
- b. een opgave van de plaats van waar het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan is verwijderd en de datum en het tijdstip waarop de verwijdering heeft plaatsgevonden;
- c. een nauwkeurige beschrijving van de staat waarin het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan zich bevond voordat tot verwijdering werd overgegaan, alsmede een summiere opsomming van de zich eventueel in het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan bevindende losse voorwerpen.

b. 1. De gemeentelijke kosten van overbrenging en bewaring van een motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan bestaan uit de volgende componenten, voor zover deze rechtstreeks voortvloeien uit de inning van niet betaalde bestuurlijke boeten als bedoeld in artikel 184a, eerste lid, van de wet:

- a. de kosten van afschrijving, huur en onderhoud;

- b. personele en materiële kosten:
  - c. overheadkosten, welke ten hoogste 50 % van de personeelskosten mogen bedragen;
  - d. kosten van interest;
  - e. kosten van verzekering, ter dekking van de aansprakelijkheid voor schade als bedoeld in artikel 184k, vijftiende lid, van de wet;
  - f. in geval van toepassing van artikel 184k, achtste lid, van de wet de personele en materiële kosten, verbonden aan doen uitgaan van de kennisgeving, waaronder begrepen de kosten van opsporing van degene aan wie de kennisgeving dient te worden verzonden;
  - g. in geval van toepassing van artikel 184k, tiende lid, van de wet de personele en materiële kosten van verkoop, eigendomsoverdracht om niet of vernietiging, waaronder begrepen de kosten van taxatie van het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan.
- b. 2. Voor zover overbrenging en bewaring op andere wijze dan in eigen beheer geschieden, bedragen de gemeentelijke kosten daarvoor ten hoogste de door degene die de overbrenging of bewaring in opdracht van de in artikel 184k, vierde lid, bedoelde ambtenaar verricht, terzake daarvan in rekening gebrachte kosten.
- c. 1. Indien de overbrenging door de gemeente in eigen beheer geschiedt, wordt voor de vaststelling van de voor het overbrengen verschuldigde vergoeding uitgegaan van een door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld basistarief per overbrenging, waarvan de hoogte gerelateerd is aan de dag van de week en het tijdstip waarop de overbrenging plaatsvindt, de tijdsduur van de overbrenging en het in het kader van de overbrenging gereden aantal kilometers.
- c. 2. Indien de bewaring door de gemeente in eigen beheer geschiedt, wordt voor de vaststelling van de voor het bewaren verschuldigde vergoeding uitgegaan van een door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld tarief per etmaal. Indien de bewaringsperiode een gedeelte van een etmaal bedraagt, dan wel indien de bewaringsperiode mede een gedeelte van een etmaal omvat, wordt voor dat gedeelte van een etmaal het tarief naar evenredigheid verminderd.

#### **4. Verkoop of vernietiging van in bewaring gestelde voertuigen**

- a. In geval van toepassing van de in artikel 18k, tiende lid, van de wet vervatte bevoegdheid tot verkoop van een in bewaring gesteld motorrijtuig, aanhangwagen of combinatie daarvan, wordt van de verkoop van een in bewaring gesteld motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan een verkooplijst gemaakt. De verkoop geschiedt bij wege van inschrijving.
- b. Indien de in artikel 184k, tiende lid, van de wet bedoelde ambtenaar overeenkomstig die bepaling besluit dat een in bewaring gesteld motorrijtuig, aanhangwagen of combinatie daarvan zal worden vernietigd, vindt de vernietiging niet plaats dan nadat door een beëdigd taxateur een taxatierapport met betrekking tot de waarde van dat motorrijtuig, die aanhangwagen of die combinatie daarvan is opgemaakt.

#### **5. Het bewaringsregister**



a. 1. In het bewaringsregister worden zo spoedig mogelijk na het in bewaring stellen ten minste opgenomen:

- a. het proces-verbaal, bedoeld in artikel 184k, vijfde lid, van de wet;
- b. een nauwkeurige beschrijving van de staat van het in bewaring gestelde motorrijtuig, de aanhangwagen of combinatie daarvan;
- c. de datum en het tijdstip van het in bewaring stellen.

a. 2. Indien de bewaring niet door de gemeente in eigen beheer geschiedt, doet degene die met de feitelijke bewaring is belast de in het eerste lid bedoelde gegevens en bescheiden onverwijld aan de bewaarder toekomen ter opneming in het register.

b. Zodra zulks na het in bewaring stellen mogelijk is, worden in het bewaringsregister tevens opgenomen:

- a. ingeval het een kentekenplichtig motorrijtuig, aanhangwagen of een combinatie daarvan betreft: de tenaamstelling van het kenteken; of
- b. in geval het een niet gekentekende aanhangwagen betreft de naam van de eigenaar of houder indien deze bekend is.

c. Indien het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan overeenkomstig artikel 185k, zevende lid, van de wet wordt teruggegeven aan de rechthebbende, worden in het bewaringsregister tevens opgenomen:

- a. de datum en het tijdstip waarop het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan is afgehaald;
- b. de naam en het adres van degene die het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan heeft afgehaald, alsmede gegevens waaruit blijkt dat deze tot het afhalen van het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan gerechtigd was;
- c. de bedragen van de opgelegde bestuurlijke boete, van de voor het aanbrengen en verwijderen van de wielklem verschuldigde kosten en van het overbrengen en bewaren van het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan verschuldigde kosten die bij het afhalen van het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan zijn voldaan.

d. Indien het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan binnen 48 uren na het in bewaring stellen niet is afgehaald, worden behalve de in de artikelen 5 en 6 van dit besluit genoemde gegevens, in het bewaringsregister tevens opgenomen de datum waarop de kennisgeving, als bedoeld in artikel 184k, achtste lid, van de wet, is uitgegaan en de naam en het adres van degene aan wie de kennisgeving is verzonden.

e. Ingeval van toepassing van artikel 184k, tiende lid, van de wet worden in het bewaringsregister tevens opgenomen:

- a. de datum en het tijdstip van de verkoop, de eigendomsoverdracht om niet of de vernietiging van het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan;
- b. ingeval van verkoop de opbrengst van die verkoop, de naam en het adres van de koper, het eventuele batige saldo van die verkoop, bedoeld in artikel 184k, elfde lid, van de wet, de naam en het adres van degene aan wie het eventuele batige saldo is

uitgekeerd, alsmede gegevens waaruit blijkt dat deze tot het in ontvangst nemen van dat eventuele batige saldo gerechtigd was;

d. ingeval van vernietiging de waarde van het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan, bedoeld in artikel 9 van dit besluit.

f. De in het bewaringsregister opgenomen gegevens blijven daarin bewaard gedurende twaalf jaren na de laatste dag van het kalenderjaar waarin het motorrijtuig, de aanhangwagen of een combinatie daarvan overeenkomstig artikel 184k, zevende lid, van de wet door de in dat artikel bedoelde gemeenteambtenaar aan de rechtshebbende is teruggegeven, dan wel overeenkomstig artikel 184k, tiende lid, van de wet door de in dat artikel bedoelde gemeenteambtenaar is verkocht, om niet aan een derde is eigendom is overgedragen of vernietigd.

g. De bewaarder verstrekt aan de betrokken autoriteiten en aan belanghebbende desgevraagd de benodigde inlichtingen uit het bewaringsregister.

0

**Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een bestuurlijke boete voor overtreding van een aantal voorschriften betreffende het laten stilstaan en parkeren van voertuigen, en enkele andere lichte verkeersovertredingen (Wet bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen)**

**NOTA VAN WIJZIGING**

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel I, onderdeel A, wordt "de door de in dat artikellid bedoelde bestuursorganen" gewijzigd in: de door het college van burgemeester en wethouders.

B

In artikel I, onderdeel C, wordt de tekst van artikel 184a als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt als volgt te luiden:

Terzake van bij algemene maatregel van bestuur omschreven overtredingen betreffende het laten stilstaan en het parkeren van voertuigen, de verplichting parkeerbelasting te betalen als bedoeld in artikel 225 van de Gemeentewet en betreffende andere lichte verkeersovertredingen kunnen op de wijze zoals in dit hoofdstuk bepaald bestuurlijke boetes worden opgelegd door het college van burgemeester en wethouders aan personen die de leeftijd van twaalf jaren hebben bereikt voor overtredingen verricht op wegen en weggedeelten binnen het grondgebied van de gemeente, met uitzondering van autosnelwegen in beheer bij het Rijk.

2. Onder vernummering van het vijfde en zesde lid tot zesde en zevende lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

5. De in het vierde lid bedoelde geldsom wordt voor personen die ten tijde van de overtreding nog geen zestien jaar oud waren, gehalveerd.

C

In artikel I, onderdeel C, wordt in de tekst van artikel 184c, tweede lid, "nadat de overtreding heeft plaatsgevonden" vervangen door: nadat de overtreding is geconstateerd.

## D

In artikel I, onderdeel C, wordt in de tekst van artikel 184d, onderdeel a, na "artikel 184b, tweede, derde, vierde of vijfde lid, eerste volzin," ingevoegd: indien mogelijk,.

## E

In artikel I, onderdeel C, wordt de tekst van artikel 184k als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt "is hij bevoegd" vervangen door: is de door het college van burgemeester en wethouders daartoe aangewezen ambtenaar bevoegd.

2. In het vierde, vijfde tot en met het achtste, tiende en dertiende lid, wordt telkens "de in artikel 158, derde lid, bedoelde ambtenaar" vervangen door: de door het college van burgemeester en wethouders aangewezen ambtenaar.

3. In het vierde lid wordt "het voertuig" vervangen door: het motorrijtuig, de aanhangwagen of de combinatie daarvan en vervalt "in de eerste volzin bedoelde".

4. In het zesde, achtste lid, onderdeel b, tiende, elfde, dertiende en vijftiende lid, wordt "het motorvoertuig" vervangen door: het motorrijtuig, de aanhangwagen of de combinatie daarvan.

5. In het achtste lid, onderdeel a, wordt : indien het voertuig ene motorrijtuig is, dat ene kenteken voert als bedoeld in artikel 136" vervangen door: indien het gaat om een motorrijtuig of aanhangwagen, dat ene kenteken voert als bedoeld in artikel 36" en wordt, onder verlettering van de onderdelen b en c tot c en d, een onderdeel ingevoegd, luidende:

b. indien het gaat om een niet-gekentekende aanhangwagen: de eigenaar of houder van die aanhangwagen.

6. In het tiende lid wordt "naar hun oordeel" vervangen door: naar zijn oordeel.

7. Het twaalfde lid komt als volgt te luiden:

12. Bij besluit van het college van burgemeester en wethouders wordt de hoogte van de kosten van het aanbrengen en verwijderen van de wielklem vastgesteld, alsmede van het overbrengen en bewaren van het motorrijtuig, de aanhangwagen of de combinatie daarvan. Bij algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot de wijze van berekening van deze kosten.

8. In het dertiende lid vervalt: "bij voor bezwaar vatbare beschikking".

## F

In artikel I, onderdeel C, wordt in de tekst van artikel 184l, eerste lid, "twee jaar" vervangen door: drie jaar.

G

In artikel I, onderdeel C, wordt in de tekst van artikel 184n, eerste lid, na "Algemene wet bestuursrecht" ingevoegd: met uitzondering van artikel 8:41, eerste, tweede, vierde en vijfde lid.

H

1. In artikel I, onderdeel C, vervalt in de tekst van artikel 184o, het derde lid, en wordt het vierde lid vernummerd tot het derde lid.

2. In artikel I, onderdeel C, wordt in de tekst van artikel 184o, derde lid, "Het eerste, tweede en derde lid" vervangen door: Het eerste en tweede lid.

I

In artikel I, onderdeel C, wordt in de tekst van artikel 184p, eerste en tweede lid, telkens "de gemeente" vervangen door: het bestuursorgaan.

MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

## **Toelichting**

Onderdeel A,

Abusievelijk is hier een onjuiste tekst opgenomen. De hier bedoelde opsporingsambtenaren moeten zijn aangewezen door het college van burgemeester en wethouders.

Onderdeel B, wijziging artikel 184a

De eerste aanpassing van artikel 184a, eerste lid, betreft het zeker stellen dat ook een bestuurlijke boete kan worden opgelegd indien een door de desbetreffende gemeente opgelegde parkeerbelasting niet wordt betaald.

In het verslag van de Tweede Kamer bij het wetsvoorstel wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een bestuurlijke boete voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren, en enkele andere lichte verkeersovertredingen is de vraag gesteld waarom niet, in navolging van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv), een bepaling is opgenomen dat geen bestuurlijke boete wordt opgelegd indien de overtreder op het tijdstip van de overtreding nog geen twaalf jaren oud was (artikel 2, vierde lid, van de Wahv). Ook werd gevraagd waarom geen met artikel 3, tweede lid, van de Wahv vergelijkbare bepaling is opgenomen dat de boete wordt gehalveerd indien de overtreder op het tijdstip van de overtreding nog geen zestien jaar oud was.

Bij het opstellen van het onderhavige wetsvoorstel is in beginsel aansluiting gezocht bij het wetsvoorstel Vierde tranche Awb. In dat wetsvoorstel ontbreken de door de leden van de fractie van de PvdA bedoelde voorzieningen. In de memorie van toelichting bij dat wetsvoorstel wordt gesteld dat in bij het opleggen van een bestuurlijke boete de leeftijd een rol zou kunnen spelen. Voor die gevallen zou dan het evenredigheidsbeginsel een rol kunnen spelen. Hierbij dient te worden bedacht dat in de meeste gevallen die onder de werking van het onderhavige wetsvoorstel zullen vallen, het zal gaan om personen van 18 jaar en ouder: de boetes zullen immers worden opgelegd voor overtredingen inzake stilstaan en parkeren en die zullen in veruit de meeste gevallen worden begaan met motorvoertuigen voor het besturen waarvan een rijbewijs is vereist. Omdat het echter de bedoeling is dat voor de hoogte van de bestuurlijke boete wordt aangesloten bij de hoogte van de Mulder-sanctie, ligt het voor de hand op dit punt ook een lijn te trekken en alsnog met de artikelen 2, vierde lid, respectievelijk 3, tweede lid, van de Wahv vergelijkbare bepalingen op te nemen. De in dit onderdeel voorgestelde wijziging voorziet hierin.

Onderdeel C, wijziging in artikel 184c, tweede lid

Ook deze voorgestelde wijziging vloeit voort uit een vraag uit de nota naar aanleiding van het verslag. Zoals in de nota naar aanleiding van het verslag is toegegeven, is het zuiverder te spreken van "constatering van een overtreding" dan van: het begaan van een overtreding. De in dit onderdeel voorgestelde aanpassing voorziet hierin.

Onderdeel D, wijziging in artikel 184d

Voor het achterhalen van gegevens uit het kentekenregister zal de RDW moeten worden bevroegd. Wetswijziging is hiervoor niet nodig. Artikel 42, derde lid, onderdeel b, van de

Wegenverkeerswet 1994 bepaalt dat de Dienst Wegverkeer gegevens kan verzamelen voor, onder andere, andere wettelijke regelingen ten aanzien van motorrijtuigen en aanhangwagens, en voor de handhaving van de bij of krachtens die wettelijke regelingen vastgestelde voorschriften. Artikel 43 bepaalt vervolgens dat autoriteiten die betrokken zijn bij de uitvoering van deze wet dan wel de in artikel 42, derde lid, bedoelde wettelijke regelingen of die belast zijn met de handhaving van de bij of krachtens deze wet vastgestelde voorschriften, op de door de Dienst Wegverkeer te bepalen wijze desgevraagd uit het register gegevens worden verstrekt die zij voor de uitoefening van hun taak behoeven. Het Privacyreglement van de Dienst Wegverkeer wordt op dit punt aangepast. Het is echter niet zeker of alle toezichthouders overtredingen inzake stilstaan en parkeren bij kentekenbekeuringen direct op straat de tenaamstelling van het kenteken zullen kunnen achterhalen. De voorgestelde aanpassing heeft tot doel aan te geven dat in die gevallen waarin dat niet mogelijk is, kan worden volstaan met alleen opgave van het kenteken.

Onderdeel E, wijziging in artikel 184k  
*eerste en tweede onderdeel*

Bij de nadere uitwerking van de concept-regelgeving is de conclusie getrokken dat bij het formuleren van de wielklem- en wegsleepregeling niet overal de juiste, of meest praktische, keuze is gemaakt voor de bevoegde ambtenaar. De opsporingsambtenaar, bedoeld in artikel 158, derde lid, van de wet (zie artikel I, onderdeel A, van het voorliggende wetsvoorstel) stelt vast dat de overtreding heeft plaatsgevonden (artikel 184k, eerste lid, volgens dit wetsvoorstel). Het ligt echter niet voor de hand deze opsporingsambtenaar ook aan te wijzen als diegene die bevoegd is tot het uitvoeren van de overige taken genoemd in artikel 184k, zoals het aanbrengen van de wielklem en het eventueel wegslepen van het voertuig en de overige daarmee samenhangende werkzaamheden. Daarom wordt alsnog voorgesteld artikel 184k in die zin aan te passen dat het college van burgemeester en wethouders de ambtenaar aanwijst voor de uitvoering van de taken, opgenomen in artikel 184k. De in het eerste en tweede deel van onderdeel B voorgestelde aanpassingen voorzien in herstel op dit punt.

*derde onderdeel*

Dit deel strekt ertoe tot de woorden "de in de eerste volzin bedoelde" te schrappen. Nu in de tweede volzin ook wordt gesproken over overbrenging en bewaring zouden deze woorden kunnen leiden tot misverstand over de vraag of ten aanzien van de in de tweede volzin bedoelde overbrenging en bewaring ook kosten in rekening worden gebracht.

*vierde onderdeel*

Dit onderdeel van de voorgestelde wijziging strekt ertoe om de gebruikte terminologieën in overeenstemming te brengen met de terminologie die elders, bijvoorbeeld in artikel 184k, eerste lid, is gebruikt.

*vijfde onderdeel*

De in dit deel opgenomen wijziging betreft een verduidelijking wanneer wie in kennis moet worden gesteld van de overbrenging en bewaring.

*zevende onderdeel*

De hier opgenomen wijziging beoogt aan te geven dat het college van burgemeester en wethouders de kosten vaststelt van het aanbrengen en het verwijderen van de wielklem en het overbrengen en bewaren. Bij algemene maatregel van bestuur wordt de wijze vastgesteld waarop het college van burgemeester en wethouders deze bedragen berekent. Het gaat hier om een zogenaamd tariefbesluit en niet om een besluit in een individueel geval. Hierbij wordt aangetekend dat de kosten van bewaring afhankelijk zijn van de duur van die bewaring. Het college zal dan ook bij de vaststelling van de kosten hiermee rekening moeten houden en bijvoorbeeld de kosten per dag of dagdeel vast stellen.

*achtste onderdeel*

De bepaling in het dertiende lid van artikel 184k dat de daartoe aangewezen ambtenaar het bedrag van de in rekening te brengen kosten "bij voor bezwaar vatbare beschikking" vaststelt, was ontleend aan het vergelijkbare artikel in de Gemeentewet (artikel 235, veertiende lid). Het daar gestelde heeft evenwel betrekking op de parkeerbelasting en kan bij nader inzien niet in die formulering in de onderhavige regeling worden overgenomen. De betreffende formulering heeft te maken met het gesloten systeem van bezwaar en beroep in de belastingwetgeving. Bezwaar en beroep tegen een fiscaal besluit is alleen mogelijk voor zover dat in de wet uitdrukkelijk is bepaald. Die beperking geldt hier niet en daarom is de toevoeging "bij voor bezwaar vatbare beschikking" hier overbodig. De voorgestelde wijziging strekt ertoe deze passage alsnog te laten vervallen.

Onderdeel F, wijziging van artikel 184l

Terecht hebben de leden van de fractie van de PvdA erop gewezen dat in het wetsvoorstel OM-afdoening de verjaringstermijn wordt verhoogd van twee naar drie jaar. In het onderhavige artikel wordt voorgesteld bij deze nieuwe termijn aan te sluiten.

Onderdeel G en H, wijziging in artikelen 184n en 184o

De voorgestelde wijzigingen hebben tot doel duidelijk te maken dat hoewel in artikel 184o Hoofdstuk 8 van de Awb niet van toepassing is verklaard, artikel 8:41, eerste, tweede, vierde en vijfde lid, van de Awb van overeenkomstige toepassing zijn.

Onderdeel I, wijziging van artikel 184p

In dit artikel is ten onrechte het begrip "gemeente" blijven staan, terwijl in de overige artikelen wordt gesproken over het bestuursorgaan. De voorgestelde wijziging heeft tot doel de terminologie in het artikel 184p in overeenstemming te brengen met de overige artikelen.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,