

Vaste commissies voor Infrastructuur en Milieu en
Veiligheid en Justitie
uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

doorkiesnummer (070) 373 8422	uw kenmerk	bijlage(n) 2
betreft Bestuurlijke boete overlast in openbare ruimte en lichte verkeersovertredingen	ons kenmerk ECLBR/U201600565	datum 12 mei 2016

Geachte leden van de commissies,

Op 26 mei is een Algemeen Overleg Wegverkeer en Verkeersveiligheid gepland voor de commissie Infrastructuur en Milieu. Tijdens dit overleg zal u onder andere over verkeershandhaving spreken met de bewindslieden van Infrastructuur en Milieu en Veiligheid en Justitie. Graag maken wij van deze gelegenheid gebruik om twee VNG-visiedocumenten onder uw aandacht te brengen, waarin wij onder meer aandacht vragen voor de handhaving van lichte verkeersovertredingen:

- de VNG-visie Handhaving sterk in de openbare ruimte én
- de VNG-positionpaper Bestuurlijke boete overlast in openbare ruimte en lichte verkeersovertredingen (domein 1 Openbare ruimte) (zie bijlagen).

De VNG wil een uitbreiding van de bevoegdheden van de gemeentelijke boa's openbare ruimte ten aanzien van lichte verkeersovertredingen en daarnaast ook de wettelijke bevoegdheid voor gemeenten om lichte verkeersovertredingen door middel van een bestuurlijke boete af te doen.

Handhaving sterk in de openbare ruimte

Een veilige en leefbare woonomgeving is belangrijk voor de burger. Gemeentelijke handhavers (boa's openbare ruimte) hebben daarbij een steeds belangrijker rol gekregen. Zij zijn zichtbaar op straat en treden op om buurten en wijken veilig en leefbaar te maken én te houden. In dit visie-document geven gemeenten een beeld van de taakinving, verantwoordelijkheden, bestuurs- en strafrechtelijk instrumenten en opleiding die gemeentelijke boa's in 2020 moeten hebben om de leefbaarheid te bevorderen en de overlast aan te pakken.

Eén op de drie Nederlanders ondervindt verkeersoverlast in de directe leefomgeving (zie: CBS Veiligheidsmonitor 2015). Zij ergeren zich hieraan en verwachten dat de overheid optreedt. Gemeenten vinden het huidige pakket aan bevoegdheden voor boa's om op te treden tegen lichte verkeersovertredingen niet toereikend om aan de vraag en de verwachtingen van de inwoners te voldoen. Zij kunnen niet optreden tegen bijvoorbeeld snelheidsovertredingen in woonbuurten en bij scholen, rijden door rood licht en fietsen zonder verlichting. De handhaving van dit soort kleine overtredingen heeft mede vanwege gebrek aan voldoende capaciteit niet of nauwelijks prioriteit bij de politie. Dit blijkt ook duidelijk uit het rapport "Stadshandhavers, bouwstenen voor de inrichting van handhaving in de openbare ruimte" dat de minister van Veiligheid en Justitie op 19 februari jl. aan uw Kamer heeft gestuurd. De laatste jaren is het aandeel staande houdingen bij het uitdelen van verkeersboetes dan ook sterk teruggelopen: van ruim 10% in 2010 tot zo'n 3% in 2015.

Verkeersveiligheid staat mede door druk vanuit de lokale bevolking veelal hoog op de agenda bij gemeenten. Zij investeren veel in het nemen van allerlei (infrastructurele) maatregelen en het stimuleren van verkeersveilig gedrag. Daarnaast willen zij hierop ook kunnen handhaven, zodat zij de overlast van verkeer in de woonwijken en rondom scholen kunnen verminderen. Gemeenten pleiten dan ook voor een uitbreiding van de bevoegdheden van de gemeentelijke boa's ten aanzien van lichte verkeersovertredingen (Mulder-feiten). Voor de gewenste uitbreiding verwijzen wij u naar de bijlage bij de VNG-positionpaper.

Bestuurlijke boete overlast in openbare ruimte en lichte verkeersovertredingen (domein 1 Openbare ruimte)

Als het gaat om het optreden tegen overlastfeiten in de openbare ruimte – niet zijnde verkeersovertredingen – hebben gemeenten naast een aantal meer algemene instrumenten om het nalevingsgedrag te bevorderen de keuze uit twee punitatieve handhavingsinstrumenten: de bestuurlijke strafbeschikking óf de bestuurlijke boete.

Bij *de bestuurlijke strafbeschikking* leggen gemeentelijke boa's namens en onder verantwoordelijkheid van de Openbaar Ministerie strafrechtelijke boetes op. De opbrengsten van deze boetes vloeien naar de rijkskas. De administratieve afhandeling en de inning van de boetes gebeuren door het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB).

Bij *de bestuurlijke boete* leggen gemeentelijke boa's namens een bestuursorgaan (burgemeester of college van BenW) bestuurlijke boetes op. De opbrengsten van deze boetes vloeien naar de gemeenten, die ook moeten zorgdragen voor de administratieve afhandeling, het innen van de boetes en het voeren van bezwaar- en beroepsprocedures.

Het systeem van de bestuurlijke boete past ook in de aanbevelingen die de Commissie Rinnooy Kan heeft gedaan. Eén van haar aanbevelingen luidt als volgt: 'opbrengsten die een directe relatie hebben met lokaal gemaakte kosten, moeten ook lokaal neerslaan' (uit: 'Bepalen betekent betalen').¹

¹ Zie het advies van de Commissie Rinnooy Kan 'Bepalen betekent betalen', Advies van de Commissie Financiële ruimte voor gemeenten van juni 2015. Zie: <https://vng.nl/onderwerpenindex/gemeentefinancien/financiële-positie-gemeenten/nieuws/rinnooy-kan-bepalen-betekent-betalen>

Het voordeel van de bestuurlijke boete is bovendien dat de gemeenten in staat zijn integraal beleid te voeren ten aanzien van allerlei kleine ergernissen in de openbare ruimte. Beleidsontwikkeling (samen met de burger), besluitvorming, uitvoering, bevordering van nalevingsgedrag en handhaving (als sluitstuk) komen in één hand. Bovendien gaat er voor gemeenten ook een lerend effect uit van het zelf afdoen van alle bezwaar- en beroepsprocedures tegen bestuurlijke boetes. Bij veel gelijksoortige procedures zullen gemeenten eerder geneigd zijn om alternatieve maatregelen (bijv. fysieke aanpassing van de weg) te nemen. Tot slot kan met het bestuurlijke-boete-systeem de overbelaste keten van politie en Openbaar Ministerie worden ontzien.

In de praktijk hebben alle gemeenten gekozen voor handhaving via de bestuurlijke strafbeschikking. Dit heeft alles te maken met het feit dat voor de handhaving van parkeren en andere lichte verkeersovertredingen het opleggen van een bestuurlijke boete door gemeenten wettelijk niet mogelijk is (een wetsvoorstel hiertoe is indertijd door uw Kamer aangenomen, maar door de Eerste Kamer verworpen). Tevens speelde hierbij een rol dat gemeenten van het ministerie van Veiligheid en Justitie een vergoeding ontvingen voor het uitschrijven van bestuurlijke strafbeschikkingen overlast en verloedering (€ 40 per proces verbaal) en foutparkeren (€ 25 per proces verbaal). Met deze vergoeding konden gemeenten een gedeelte van hun kosten voor de inzet van gemeentelijke boa's dekken. De pv-vergoeding werd in 2014 in 92% van de gevallen uitgekeerd voor een parkeerovertreding of andere lichte verkeersovertreding en in 8% voor een overlastovertreding.

In verband met bezuinigingen op rijksniveau heeft het Kabinet besloten om de pv-vergoeding met ingang van 2015 te beëindigen. Concreet betekent dit dat gemeenten nu alle kosten moeten dragen voor de handhaving in de openbare ruimte, terwijl alle opbrengsten naar de rijkskas vloeien. Gemeenten vinden dit niet rechtvaardig en zijn daarom voornemens om het instrument van de bestuurlijke boete meer te gaan inzetten, zodat zij in staat zijn hun handhavingskosten gedeeltelijk te dekken. Teneinde gemeenten in staat te stellen een efficiënte handhavings- en inningsorganisatie op te zetten is een bredere toepassing van het instrument van de bestuurlijke boete noodzakelijk. Wij hechten eraan hierbij op te merken dat gemeenten absoluut niet uit zijn op een nieuwe inkomstenbron. Gemeenten willen alleen - in lijn met de Commissie Rinnooy Kan - in staat gesteld worden om de kosten die zij moeten maken bij de handhaving van allerlei kleine ergernissen gedeeltelijk te dekken uit de opbrengsten van de bestuurlijke boete.

Wij pleiten er daarom voor om gemeenten alsnog de wettelijke bevoegdheid te geven het instrument van de bestuurlijke boete in te zetten voor de afdoening van parkeerovertredingen en andere lichte verkeersovertredingen. Het betreffende wetsvoorstel hiertoe (Wet bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen, nr. 30098) kan uit de kast worden gehaald en nieuw leven worden ingeblazen. Het is goed hierbij op te merken dat één van de voornaamste redenen van de Eerste Kamer om dit wetsvoorstel te verwerpen was gelegen in het feit dat gemeenten via de pv-vergoeding een bijdrage in de handhavingskosten zouden ontvangen. Nu het Kabinet met instemming van uw Kamer heeft besloten om de pv-vergoeding te beëindigen is invoering van de bestuurlijke boete voor parkeerovertredingen en andere lichte verkeersovertredingen opnieuw urgent geworden voor gemeenten. Wij roepen u dan ook op om bij beide bewindslieden erop aan te dringen met een nieuw wetsvoorstel bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen naar uw Kamer te komen.

Slot

Wij vertrouwen erop dat u onze brief en beide VNG-visiedocumenten zult betrekken bij uw overleg met de beide bewindslieden over verkeersveiligheid en verkeershandhaving. Graag zijn wij bereid onze brief en visiedocumenten nader aan u toe te lichten. U kunt hiervoor contact opnemen met de heer ECB van de Poel (eugene.vandepoel@vng.nl of 070-3738422).

Een afschrift van deze brief hebben wij aan beide bewindslieden gestuurd.

Hoogachtend,

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'C' followed by a horizontal line and a vertical line ending in a small hook.

drs. C.J.G.M. de Vet
Lid directieraad