



De Minister van Justitie en Veiligheid
Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid
Staatssecretaris Rechtsbescherming

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Rechtshandhaving en
Criminaliteitsbestrijding
Fraude en bijz. strafrecht

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/jenv

nota

reactie op rapport IPE verkeersboetebeleid

Datum
19 maart 2025

Onze referentie
6290780

Afstemming met
DGSenB

Bijlage(n)
2

Bijlage(n)

1. Kamerbrief reactie op rapport IPE verkeersboetebeleid
2. Rapport IPE 'Minder schulden, meer verkeersveiligheid: Vijf aanbevelingen voor een beter verkeersboetebeleid'

1. Aanleiding

Eerder deze maand heeft het Instituut voor Publieke Economie (hierna: IPE) het rapport 'Minder schulden, meer verkeersveiligheid: Vijf aanbevelingen voor een beter verkeersboetebeleid' gepubliceerd. De Vaste Kamercommissie van Justitie en Veiligheid heeft op 13 maart verzocht om een reactie op dit rapport.

2. Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met verzending van bijgevoegde reactie op het rapport aan de Kamer. De brief wordt mede namens de staatssecretaris van Justitie en Veiligheid en de staatssecretaris Rechtsbescherming verstuurd. SJenV heeft het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) en het bijbehorende inningsbeleid in haar portefeuille en SRb schuldenproblematiek. De aanbevelingen 4 en 5 zien daarop.

3. Kernpunten

- In het rapport worden vijf aanbevelingen gedaan die enerzijds zien op de manier waarop de boetehoogte wordt bepaald en de proportionaliteit van de boetes en anderzijds op de inning van de boetes en de gevolgen bij het niet tijdig betalen.
- De eerste aanbeveling om het huidige boetesysteem te heroverwegen wordt opgevolgd met de reeds lopende evaluatie van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (hierna: Wahv).
- Op de tweede en derde aanbeveling kan nog niet inhoudelijk worden ingegaan. Deze komen terug in de beleidsreactie op het rapport 'Boetestelsels in balans' van het Openbaar Ministerie.
- De vierde aanbeveling ziet op het verlagen van de ophogingspercentages bij niet tijdig betalen van Wahv-boetes. De staatssecretaris van Justitie en Veiligheid en de staatssecretaris Rechtsbescherming hebben op 4 april aan de Kamer laten weten dat bij het regeerprogramma geen middelen beschikbaar zijn gesteld voor een verlaging. Met voornoemde brief hebben beide staatssecretarissen tevens inzicht gegeven in de kosten van de verschillende scenario's voor verlaging van de ophogingspercentages.
- De vijfde en laatste aanbeveling ziet op het afschaffen van de dwangmiddelen buitengebruikstelling voertuigen en gijzeling. Hiervoor wordt geen aanleiding

gezien. De inzet van dwangmiddelen vormt het sluitstuk van de inning van verkeersboetes en is soms nodig om mensen alsnog te bewegen de verkeersboete(s) te betalen. Bij betalingsonmacht worden deze dwangmiddelen niet ingezet. Uit eerder WODC-onderzoek blijkt bovendien dat na de inzet van buitengebruikstelling of gijzeling 33% resp. 26% van de openstaande boetes alsnog wordt betaald.

4. Toelichting

De eerste aanbeveling vraagt om te kijken naar alternatieven voor het huidige boetesysteem. In het rapport worden bijvoorbeeld een progressief boetesysteem en inkomensafhankelijke boetes genoemd. Aan de hand van de uitkomsten van de evaluatie van de Wahv kan ook worden bekeken of er aanpassingen in het huidige boetesysteem nodig en mogelijk zijn. In de brief wordt al wel benoemd dat wijziging van het boetesysteem grote gevolgen zal hebben.

In reactie op de tweede en derde aanbeveling wordt in de brief verwezen naar de beleidsreactie op het rapport 'Boetestelsels in balans' waarin deze aanbevelingen ook terugkomen. De beleidsreactie wordt momenteel nog afgestemd met IenW en het Openbaar Ministerie. Het streven is de beleidsreactie voor het volgende Commissiedebat Verkeersveiligheid, na agendering in de ministerraad, naar de Kamer te sturen.

In het rapport wordt verder een verband gelegd tussen verhoogde verkeersboetes en problematische schulden. De cijfers waarnaar wordt verwezen bieden echter geen uitsluitsel over de oorzaak van problematische schulden. Het voorgaande neemt echter niet weg dat er voldoende oog moet zijn voor de menselijke maat bij de inning van verkeersboetes. Het CJIB heeft hiervoor volop aandacht. Zo zijn de afgelopen jaren diverse stappen gezet richting een meer persoonsgerichte inning. Ook de komende tijd worden stappen gezet, zoals de invoering van een gratis betalingsherinnering en de mogelijkheid voor het CJIB om de ophogingen bij Wahv-boetes kwijt te kunnen schelden indien sprake is van een samenloop van uitzonderlijke omstandigheden. Van een 'streng incassobeleid', zoals IPE betoogt, is dus geen sprake.

4.1. Politieke context

In de Kamer is veel aandacht voor het verkeersboetebeleid. Tijdens het laatste commissiedebat Verkeersveiligheid werden hier wederom meerdere vragen over gesteld. De vragen zagen zowel op de boetehoogte als op het inningsbeleid. De Kamer heeft ook ingestemd met een debat over het IPE rapport. Dit moet nog worden ingepland.

4.2. Financiële overwegingen

Het opvolgen van de tweede aanbeveling uit het rapport zou structureel minimaal 300 miljoen euro per jaar kosten (bij een verlaging van de boetes met 30%). Dit moet op de begroting van JenV worden gedekt. Ook het verlagen van de ophogingspercentages heeft financiële consequenties. Afhankelijk van de variant die gekozen wordt, worden de kosten geschat op 12 tot 64 miljoen euro per jaar. Ook dit moet op de begroting van JenV worden gedekt.

4.3. Juridische overwegingen

Indien besloten zou worden tot aanpassing van het boetesysteem, is hiervoor een wetswijziging nodig. Ook zullen veel van de alternatieven die in het rapport

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Rechtshandhaving en
Criminaliteitsbestrijding
Fraude en bijz. strafrecht

Datum
19 maart 2025

Onze referentie
6290780

worden aangedragen een fundamentele wijziging van de uitgangspunten van de huidige Wahv betekenen. Op dit moment zijn overtredingen die via de Wahv worden afgedaan, naar de bedoeling van de wetgever, ethisch neutraal. Een constatering leidt tot een voor die overtreding vastgesteld bedrag en er vindt geen verhoging plaats bij recidive. Bij de invoering van de wet is hier expliciet voor gekozen. Bij inkomensafhankelijke boetes zou bijvoorbeeld het principe dat er in Nederland sprake is van een maximumstraf per delict die voor elke Nederlander gelijk is, losgelaten moeten worden. Daarnaast geldt hiervoor dat ook een inbreuk op de privacy noodzakelijk zal zijn om het vermogen/inkomen inzichtelijk te krijgen. Voor veel van de aangedragen opties geldt tot slot dat ze het systeem van kentekenaansprakelijkheid dat we binnen het verkeersrecht kennen, onhoudbaar maken.

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Rechtshandhaving en
Criminaliteitsbestrijding
Fraude en bijz. strafrecht

Datum
19 maart 2025

Onze referentie
6290780

4.4. Krachtenveld

De brief is afgestemd met DGSenB, CJIB en OM.

5. Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

5.1 Toelichting

De persoonsgegevens van de ambtenaren zijn niet openbaar ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer.