

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

4012

Vragen van de leden **Mutluer** en **Kathmann** (beiden PvdA) aan de Ministers van Justitie en Veiligheid en voor Armoedebeleid, Participatie en Pensioenen over *de indexatie van verkeersboetes* (ingezonden 7 september 2022).

Antwoord van Minister **Yeşilgöz-Zegerius** (Justitie en Veiligheid) (ontvangen 14 september 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Minister wil verkeersboetes ook nu laten meestijgen met inflatie»?¹

Antwoord 1

Ja. Ik heb het wijzigingsbesluit waarmee de indexering wordt gerealiseerd op 5 september naar de Eerste en Tweede Kamer verstuurd in het kader van de voorhangprocedure. De voorhangprocedure dient ertoe beide Kamers de mogelijkheid te bieden om gedurende vier weken vragen te stellen over het ontwerpbesluit.

Vraag 2

Wat heeft u doen besluiten om ten tijde van een ernstige koopkracht- en armoedecrisis verkeersbekeuringen te laten meestijgen met de inflatie en hier geen uitzondering op te maken?

Antwoord 2

De boetes voor verkeersovertredingen op grond van Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (hierna: Wahv) worden jaarlijks geïndexeerd, zo ook dit jaar. Indexering gebeurt ter correctie van de geldontwaarding, zodat de straf in verhouding even zwaar blijft. Deze indexering vindt elk jaar plaats aan de hand van de consumentenprijsindex van juni zoals gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek. Uiteraard ben ik me ervan bewust dat de inflatie momenteel uitzonderlijk hoog is en dat de gevolgen daarvan voor veel Nederlanders erg groot zijn. Het Kabinet gaat over eventuele demping van deze gevolgen. De details hierover worden op Prinsjesdag bekend gemaakt. Ik vind het niet voor de

¹ NOS, 5 september 2022, «Minister wil verkeersboetes ook nu laten meestijgen met inflatie», <https://nos.nl/artikel/2443408-Minister-wil-verkeersboetes-ook-nu-laten-meestijgen-met-inflatie>

hand liggen om de indexering van Wahv-boetes aan te grijpen om de gevolgen van de inflatie te dempen.

De Wahv-boetes zien niet alleen op (lichte) snelheidsovertredingen, maar ook op (zeer) gevaarlijk rijgedrag zoals door rood rijden of rijden met een mobiele telefoon in de hand. De Wahv-boetes zijn ervoor bedoeld om dergelijk gedrag te ontmoedigen. Afwijken van de jaarlijkse indexering zou tot gevolg hebben dat een opgelegde Wahv-boete voor alle verkeersdeelnemers relatief minder zwaar wordt. Daarmee wordt onveilig rijgedrag minder hard ontmoedigd. Het gaat bij Wahv-boetes bovendien om vermijdbare kosten – je hoeft niet te hard of door een rood licht te rijden. Verkeersdeelnemers die zich aan de regels houden hoeven deze kosten niet te betalen.

Daarnaast zijn de gevolgen van deze indexering bij de meeste Wahv-boetes in absolute zin ook beperkt. De gemiddelde Wahv-boete bedroeg in 2021 bijvoorbeeld 81,15 euro. Deze indexering heeft tot gevolg dat de gemiddelde boete met iets minder dan 7 euro stijgt. De meeste mensen zullen ook niet regelmatig een verkeersboete opgelegd krijgen.

Wel heb ik mijn departement opdracht gegeven om de reeds lang bestaande systematiek voor de indexering van Wahv-boetes gebaseerd op de inflatie tegen het licht te houden. Ik zal een verkenning (laten) uitvoeren om te bezien of het beter is om bij komende indexeringen een andere systematiek, bijvoorbeeld op basis van de loonontwikkeling of koopkrachtontwikkeling, te hanteren. De komende periode zal worden bezien hoe dit het beste vormgegeven kan worden.

Vraag 3 en 4

Hoeveel verkeersboetes zijn er vorig jaar opgelegd? Hoeveel boetes zijn er dit jaar tot nu toe opgelegd?

Hoeveel heeft dit het Rijk financieel opgeleverd?

Antwoord 3 en 4

Vorig jaar zijn er in totaal 8.024.118 boetes op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) opgelegd. In het eerste tertiaal van dit jaar ging het tot nu toe om 2.440.672 boetes. De definitieve cijfers over het tweede tertiaal zijn op dit moment nog niet bekend. In 2021 bedroeg de totale opbrengst aan Wahv-boetes € 673,4 miljoen².

Vraag 5 en 6

Hoeveel mensen zijn vorig jaar in de problemen gekomen omdat zij hun verkeersboete(s) niet hebben kunnen betalen? Hoeveel mensen waren dat dit jaar (tot nu toe)? Met hoeveel mensen zijn betalingsregelingen getroffen?

Hoeveel mensen zijn als gevolg van het niet kunnen betalen van boetes in de schuldsanering terecht gekomen?

Antwoord 5 en 6

In 2021 zijn door het Centraal Justitiële Incassobureau (CJIB) 242.204 betalingsregelingen getroffen met personen waarbij sprake was van tenminste een Wahv-boete.

Voordat een burger in de schuldsanering terecht komt, moet sprake zijn van problematische schulden, die vaak divers van aard zullen zijn. Het is daarom niet vast te stellen of en zo ja, hoeveel burgers specifiek door het niet kunnen betalen van een verkeersboete in de schuldsanering terecht zijn gekomen. In het WODC-rapport *Het innen van verkeersboetes op basis van de Wahv*, dat de Minister voor Rechtsbescherming op 13 mei 2020 aan uw Kamer heeft aangeboden, is evenwel geconcludeerd dat maatregelen om burgers met minder draagkracht of schulden te helpen bij het voldoen van hun boetes, vruchten afwerpen.³ Wanneer een betrokkene bijvoorbeeld tijdig contact opneemt met het CJIB voor het treffen van een betalingsregeling kunnen verhogingen of extra kosten in verband met de inzet van een gerechtsdeur-

² Het gaat hierbij niet alleen om boetes die in 2021 zijn opgelegd. Een deel van de boetes is eerder opgelegd maar pas in 2021 betaald. Daar staat tegenover dat een deel van de in 2021 opgelegde boetes pas na 2021 betaald worden en daarom ook niet meegeteld zijn in dit totaalbedrag.

³ Kamerstuk 29 279, nr. 593.

waarder worden voorkomen. Uit het rapport blijkt dat de kans gering wordt geacht dat Wahv-boetes tegenwoordig nog de oorzaak van schulden zijn.

Vraag 7 en 8

Wat vindt u ervan dat mensen die door de torenhoge prijzen niet rond kunnen komen, ook nog moeten zien om te gaan met enorme boetes als zij onverhoopt een verkeersovertreding begaan?

Deelt u de mening dat het Rijk als grootste schuldeiser de morele plicht heeft om te bezien waar schulden averechts uitpakken en tot hoge maatschappelijke kosten leiden?

Antwoord 7 en 8

Zoals ik ook in het antwoord op vraag 2 heb toegelicht heeft het Kabinet oog voor de gevolgen van de huidige inflatie, maar dient demping van de gevolgen hiervan langs een andere weg plaats te vinden dan via de reguliere indexering van de Wahv-boetes. Daarnaast is ook al eerder aangegeven dat het bij deze boetes om vermijdbare kosten gaat. Het gemiddelde boetebedrag stijgt door deze indexering met 7 euro. Bij de zwaardere verkeersovertredingen uit de Wahv, die meer gevaar opleveren voor de verkeersveiligheid, zijn de gevolgen van de indexering groter. Denk bijvoorbeeld aan het vasthouden van de mobiele telefoon tijdens het rijden. Deze boete gaat met 30 euro omhoog naar 380 euro.

Voor de gevolgen van een Wahv-boete in individuele gevallen is nu ook al veel mogelijk om averechtse gevolgen te voorkomen. Burgers die moeite hebben hun boete te betalen kunnen een betalingsregeling treffen, waarbij er ruimte is voor maatwerk. Burgers die hun boete door schulden niet kunnen betalen, kunnen vragen om een noodstopprocedure. De inning wordt dan vier maanden gepauzeerd onder de voorwaarde dat schuldhulp wordt gevraagd bij de gemeente. Besluit de gemeente een schuldhulptraject te starten dan wordt de pauzering met een extra acht maanden verlengd. Als de schuldensituatie is gestabiliseerd kan met het CJIB een betalingsregeling worden getroffen. Daarnaast is het nu zo dat wanneer er bij het CJIB geldelijke sancties openstaan het CJIB kan meewerken aan een minnelijke schuldsanering. Dit beleid laat zien dat er oog is voor positie van burgers die hun boete wel willen maar (tijdelijk) niet of met moeite kunnen betalen, zonder uit het oog te verliezen dat boetes uiteindelijk moeten worden betaald.

Vraag 9

Op welke manier dragen nog hogere boetes bij aan het voorkomen van verkeersovertredingen? Kunt u hier een wetenschappelijke onderbouwing voor geven, toegespitst op verschillende inkomens- of opleidingsgroepen?

Antwoord 9

Er zijn verschillende onderzoeken gedaan naar het effect van de hoogte van boetes. Uit sommige onderzoeken blijkt dat het overtredingsgedrag hierdoor afneemt,⁴ andere onderzoeken laten een minder duidelijke relatie zien.⁵ Mij zijn geen onderzoeken bekend naar het effect uitgesplitst over verschillende inkomens- of opleidingsgroepen. Van de boete moet in ieder geval een voldoende afschrikwekkend effect uit gaan. Daarom is het van belang dat deze als gevolg van de geldontwaarding niet steeds minder zwaar worden.

⁴ Moolenaar, D., Zuidema, T. & Boer, J. de (2011). De afname van het aantal boetes en transacties voor verkeersovertredingen nader verklaard. Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum WODC, Den Haag.

Bar-Ilan, A. & Sacerdote, B. (2001). The response to fines and probability of detection in a series of experiments. National Bureau of Economic Research (NBER), Cambridge, MA.

Killias, M., Villettaz, P. & Nunweiler-Hardegger, S. (2016). Higher fines- fewer traffic offences? A multi-site observational study. In: European Journal on Criminal Policy and Research, p. 1–16.

⁵ Lawpoolsri, S., Li, J. & Braver, E.R. (2007). Do speeding tickets reduce the likelihood of receiving subsequent speeding tickets? A longitudinal study of speeding violators in Maryland. In: Traffic Injury Prevention, vol. 8, nr. 1, p. 26–34.