

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1227 LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 8 juni 2026

De vaste commissie voor Justitie en Veiligheid heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Justitie en Veiligheid naar aanleiding van het rondetafelgesprek over (Verkeers)boetes en oplopende betalingsproblemen d.d. 15 april 2026 (Kamerstuk 29398, nr. 1200).

De minister en staatssecretaris van Justitie en Veiligheid hebben deze vragen beantwoord bij brief van 8 juni 2026. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Eerdmans

Adjunct-griffier van de commissie,
Meijer

Nr Vraag

1 Kunt u aangeven op welke departementale begrotingen kosten worden gemaakt om schuldenproblematiek aan te pakken? Kunt u per beleidsterrein een nadere specificatie geven van de omvang van deze budgetten en aangeven waaraan deze budgetten besteed worden? Kunt u ook een inschatting geven van de middelen die via het Gemeentefonds aan schuldproblematiek besteed worden?

Het Nationaal Programma Armoede en Schulden bevat een pakket aan maatregelen om schulden te voorkomen en duurzaam op te lossen. Dit is een interdepartementaal en interbestuurlijk programma. De deelnemende departementen zijn in principe beleidsverantwoordelijk voor de opgenomen maatregelen en acties en financiering daarvan. Het basispakket uit het interdepartementaal beleidsonderzoek naar problematische schulden is in de schuldenaanpak het uitgangspunt.

In het coalitieakkoord 'Aan de slag' is een envelop armoede en schulden opgenomen met ingroei naar een omvang van 150 miljoen vanaf 2028. In 2027 wordt deze envelop grotendeels ingezet voor energiematregelen en vroegsignalering. Over de structurele inzet van deze middelen na 2027 moet nog besluitvorming plaatsvinden. Beoogd is om de deze middelen gedeeltelijk in te zetten voor de uitvoering van IBO-maatregelen *problematische schulden*.

SZW heeft daarnaast voor onder andere de uitvoering van het programma Bescherming inkomen bij beslagleggingen, gericht op een betere borging van het bestaansminimum (beslagvrije voet) en de ondersteuning van

partijen in het maatschappelijk middenveld op het terrein van schulden (zoals vrijwilligers en schuldpreventie) voor in totaal jaarlijks circa € 41 miljoen op de begroting.

De financiering van de gemeentelijke schuldhulpverlening verloopt via de algemene middelen van het gemeentefonds. De uitvoering van de schuldhulpverlening is gedecentraliseerd. Dit betekent dat gemeenten zelf bepalen welk budget zij beschikbaar stellen voor de gemeentelijke schuldhulpverlening. In de maatschappelijke kosten-batenanalyse die in 2024 in opdracht van het IBO *problematische schulden* is opgesteld, werd ingeschat dat in 2022 € 199 miljoen werd uitgegeven aan gemeentelijke schuldhulpverlening.¹ SZW heeft in 2023 eenmalig 30 miljoen (vroegsignalering en bijzondere bijstand) en vanaf 2024 structureel 40 miljoen extra beschikbaar gesteld aan gemeenten via het gemeentefonds om de gemeentelijke dienstverlening rondom armoede en schulden te verbeteren en te uniformeren.

- 2 **Kunt u uiteenzetten hoe de systematiek rondom de indexatie van de boetebedragen van de verschillende type verkeersboetes werkt (zowel Mulderboetes als strafrechtelijke verkeersboetes)?**
- 3 **Kunt u verklaren waarom de indexatiesystematiek voor de verschillende type verkeersboetes verschilt (Mulderboetes en strafrechtelijke boetes)?**

Antwoord vraag 2 en 3:

De Mulderboetes zijn opgenomen in de bijlage bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (hierna: Wahv). Indexering van de boetebedragen onder de Wahv gebeurt bij algemene maatregel van bestuur en valt onder de verantwoordelijkheid van MjenV.

De tarieven voor de strafrechtelijke verkeersboetes behorend bij de strafbare feiten die zijn opgenomen in de bijlagen bij het Besluit-OM afdoening, zijn opgenomen in de beleidsregels van het Openbaar Ministerie (hierna: OM). De indexering van die tarieven vindt door het OM plaats in die beleidsregels.

De tarieven in de bijlage bij de Wahv worden jaarlijks geïndexeerd aan de hand van de consumentenprijsindex (hierna: CPI). Het OM indexeert de tarieven die zijn opgenomen in de OM-beleidsregels ook jaarlijks en hanteert daarbij in beginsel ook het CPI-indexeringspercentage. Omdat het OM-beleed betreft kan het OM echter besluiten van het CPI-indexeringspercentage af te wijken, ook wanneer de minister van JenV dat voor de Wahv-tarieven niet besluit. In 2023 besloot het OM af te wijken van het CPI-indexeringspercentage. De tarieven onder de Wahv werden toen geïndexeerd met de CPI die dat jaar 8,6% bedroeg, en het OM besloot vanwege het hoge inflatiecijfer de tarieven in de beleidsregels te indexeren

¹ *De maatschappelijke kosten van schuldenproblematiek. Een last voor burgers, bedrijven en overheden*; bijlage 14 bij Kamerstukken II, 2023/2024, 24 515, nr. 770.

met een percentage van 3%.² Daarnaast heeft er voor de Wahv boetes in 2024 ook een beleidsmatige verhoging (4,3%) plaatsgevonden bovenop de indexering van 5,7%. Deze verhoging is door het OM niet voor de strafrechtelijke verkeersboetes doorgevoerd. De strafrechtelijke verkeersboetes zijn in dat jaar echter wel met hetzelfde percentage (5,7%) als de Wahv-boetes geïndexeerd.

4 Kunt u in kaart brengen wat de kosten zouden zijn om de indexatiesystematiek voor verkeersboetes gelijk te trekken? Kunt u hierbij beide varianten uitwerken, te weten één variant waarin de indexatiesystematiek van de Mulderboetes wordt toegepast voor de strafrechtelijke verkeersboetes en vice versa?

Zoals in het antwoord op vraag 2 en 3 is aangegeven is de indexeringsystematiek voor verkeersboetes op grond van de Wahv en de verkeersboetes op grond van het strafrecht al gelijk.

5 Kunt u uiteenzetten hoe de systematiek van de verhogingen bij niet betalen van de verschillende verkeersboetes (Mulderboetes en strafrechtelijke verkeersboetes) werkt en kunt u hierin ook de voormalige verhogingssystematiek van de Mulderboetes meenemen?

Op grond van art. 23 lid 3 Wahv wordt een verkeersboete van rechtswege met 50% verhoogd als het verschuldigde boetebedrag niet is betaald binnen twee weken nadat de beschikking waarbij de verkeersboete is opgelegd onherroepelijk is geworden. Als het verhoogde bedrag niet binnen de daarvoor gestelde termijn van vier weken wordt betaald, wordt het inmiddels verschuldigde bedrag van rechtswege verhoogd met 100% van het bedrag van de verkeersboete en de daarop inmiddels gevallen verhoging op grond van art. 25 lid 1 Wahv.³ Met ingang van 2011 zijn de ophogingenpercentages op grond van de Wahv verhoogd van 25% en 50% naar 50% en 100%.

Bij strafrechtelijke geldelijke sancties, waaronder strafrechtelijke verkeersboetes, wordt de sanctie op grond van artikel 6:4:2 Wetboek van Strafvordering van rechtswege verhoogd met € 20,- indien het verschuldigde bedrag (inclusief de administratiekosten) niet is betaald binnen de daarvoor gestelde termijn. Als het verhoogde bedrag niet binnen de bij de eerste aanmaning gestelde termijn geheel of gedeeltelijk is betaald, wordt het inmiddels verschuldigde bedrag (of het nog openstaande gedeelte daarvan) van rechtswege verhoogd met 20% van het openstaande bedrag. Hierbij geldt een minimum van € 40,-.

6 Kunt u verklaren waarom de verhogingssystematiek bij strafrechtelijke verkeersboetes veel minder rigide is ingericht dan bij Mulderboetes? Wat rechtvaardigt dit verschil?

² Stb. 2023, 53.

³ Indien tussen de verkeersovertreder en het CJIB een betalingsregeling tot stand is gekomen, wordt de sanctie van rechtswege verhoogd op het moment dat de getroffen betalingsregeling niet volledig is nagekomen.

Bij de Mulderboetes is bij de invoering van de wet voor een hogere ophoging gekozen om de betalingsdiscipline te verhogen. Bij de Mulderboetes gaat het om boetes die niet hoger kunnen zijn dan het bedrag van de eerste geldboetecategorie (€ 550). Terwijl het bij de strafrechtelijke boetes gaat om alle boetes, dus ook buiten verkeersfeiten, en om bedragen tot meer dan een miljoen.

Het is niet zo dat het inningsproces van strafrechtelijke geldelijke sancties wezenlijk verschilt van Wahv-boetes. De verhogingssystematiek bij strafrechtelijke verkeersboetes in vergelijking met Mulderboetes is niet minder rigide ingericht, maar anders vormgegeven. Voor beide regimes zijn over het algemeen dezelfde mogelijkheden tot het leveren van maatwerk, zoals het treffen van een betalingsregeling.

7 Kunt u in kaart brengen wat de kosten zouden zijn om de verhogingssystematiek van strafrechtelijke verkeersboetes ook toe te passen op Mulderboetes?

In de Kamerbrief van 4 april 2025 hebben de toenmalige staatssecretarissen laten weten dat het aansluiten bij de ophogingenpercentages van strafrechtelijke geldelijke sancties naar schatting een structurele vermindering van inkomsten van 64 miljoen euro per jaar oplevert.⁴ Dit bedrag is exclusief de incidentele en structurele implementatiekosten en is gebaseerd op de cijfers van voor de indexatie van 2025.

8 Kunt u in kaart brengen wat de kosten zouden zijn om terug te gaan naar de oorspronkelijke verhogingssystematiek van de Mulderboetes? Kunt u ook aangeven wat de budgettaire baten zouden zijn als deze oorspronkelijke systematiek van de Mulderboetes zou worden toegepast op de strafrechtelijke verkeersboetes?

9 Kunt u een aantal scenario's in kaart brengen van verschillende verhogingen van de administratieve kosten van verkeersboetes en hierbij ook per scenario de budgettaire baten in kaart brengen?

Antwoord vraag 8 en 9:

In de Kamerbrief van 4 april 2025 hebben de toenmalige staatssecretarissen onderstaande tabel met uw Kamer gedeeld. De weergegeven bedragen zijn exclusief de structurele en incidentele implementatiekosten.

**Scenario's verlaging
ophogingenpercentages**

**Schatting
verminderde
ontvangsten (in**

⁴ Kamerstukken II 2024-2025 29279, nr. 931.

	miljoenen euro's per jaar)
50% - 100% (huidige percentages)	-
50% - 75%	12
35% - 100%	16
40% - 80%	19
30%- 100%	22
25% -100%	27
25% - 50%	46
(ophogingenpercentages tot 2011)	
€ 20 - 20% van het openstaande bedrag (conform stelsel Wetboek van Strafvordering)	64

Wanneer in een berekening bij de Boetevonnissen, OM-Afdoening en Europees Geldelijke Sancties de huidige systematiek van verhogingen (1e verhoging € 20 en 2e verhoging 20%) zou worden vervangen door de oorspronkelijke systematiek van Wahv (1e verhoging 25% en 2e verhoging 50%) dan zou dit op basis van een aantal uitgangspunten en aannames tot circa € 4,5 mln. meer baten kunnen leiden. Dit is slechts een indicatief berekend bedrag waarbij geen rekening is gehouden met bijvoorbeeld de mogelijke impact van een dergelijke wijziging op het betaalgedrag.

De huidige administratiekosten bedragen € 9,-. Een verhoging van de administratiekosten met € 1,- levert ongeveer 7 miljoen euro aan extra opbrengsten per jaar op, uitgaande van 7 tot 8 miljoen verkeersboetes per jaar. Een verhoging van de administratiekosten met € 5,- - het totaalbedrag aan administratiekosten per verkeersboete wordt dan € 14,- - levert dus ongeveer 35 miljoen euro extra opbrengsten per jaar op. Hierbij wordt opgemerkt op dat de geïnde administratiekosten overeen moeten komen met de daadwerkelijk gemaakte administratiekosten van het CJIB.

10 **Klopt het dat de proportionaliteit van de feitgecodeerde boetes voor het laatst is afgewogen in 2005? Zo ja, hoe verhoudt dit zich tot de andere sanctiestelsels en de wettelijke grensbedragen?**

Bij de jaarlijkse indexering wordt niet gekeken naar de proportionaliteit van de boetes. Met de indexering wordt de proportionaliteit van de verkeersboetes geacht gelijk te blijven. De jaarlijkse indexering is namelijk bedoeld om te corrigeren voor de geldontwaarding en de relatieve strafmaat zo gelijk te houden. In het rapport van het Openbaar Ministerie uit 2023 is geconcludeerd dat de verkeersboetes door de eerdere beleidsmatige verhogingen bovenop de jaarlijkse indexeringen, niet langer in verhouding staan tot de andere sanctiestelsels en niet proportioneel meer zijn. De benodigde bezuinigingen van 300 miljoen euro per jaar om het verlagen van de verkeersboetes te kunnen bekostigen, acht dit kabinet op dit moment niet wenselijk. Hiervoor is op de begroting van JenV geen dekking. In de kabinetsreactie op het rapport 'Boetestelsels in balans' is

aangegeven dat samen met het OM bekeken wordt welke wettelijke grensbedragen momenteel aanpassing behoeven en of hiervoor een wetstraject gestart kan worden.

11 Doet u onderzoek naar de wenselijkheid van het opnemen van nadere regels in het Besluit administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften en/of de Aanwijzing administratiefrechtelijk handhaving verkeersvoorschriften over de hoogte en de vormgeving van de boete waarbij rekening wordt gehouden aan opzet, schuld en/of persoonlijke omstandigheden? Zo ja, kunt u dat in kaart brengen?

Nee. Voor overtredingen in de Wahv wordt altijd het standaard boetebedrag opgelegd dat in de (bijlage bij de) Wahv is opgenomen. Er wordt geen rekening gehouden met opzet, schuld of persoonlijke omstandigheden. Dit maakt het mogelijk om de grote hoeveelheid overtredingen efficiënt af te kunnen doen. Bovendien gaat de Wahv uit van kentekenaansprakelijkheid, waardoor de boete aan de kentekenhouders en dus niet perse aan de feitelijke bestuurder wordt opgelegd. Hierdoor kan er dus ook geen rekening worden gehouden met persoonlijke omstandigheden. De Commissie Feiten en Tarieven (CFT) adviseert over de hoogte van de Wahv-boetes. De CFT hanteert hiervoor het zogenoemde Tarievenhuis. Dit Tarievenhuis houdt in dat de hoogte van de boetes voor verschillende categorieën verkeersovertredingen binnen de Wahv en de onderlinge verhouding daarvan is bepaald aan de hand van de mate van gevaarzetting. Uitgangspunt daarbij is dat de straffen de ernst en strafwaardigheid van strafbare gedragingen uitdrukken.

12 Is er in het verleden, samen met het Openbaar Ministerie (OM), gekeken naar de mogelijkheden om de waardering van de ernst van bepaalde feitencodes te heroverwegen, denk bijvoorbeeld aan drugsafval dumpen?

In 2020 heeft de CFT op verzoek van JenV een advies uitgebracht over de hoogte van verschillende verkeersboetes. Op basis van dit advies zijn verschillende verkeersboetes voor overtredingen met veel gevaarzetting verhoogd en zijn andere boetes voor kleinere, minder gevaarlijke overtredingen verlaagd.

De boetes voor onder andere de volgende overtredingen zijn verhoogd:

- Vasthouden van mobiele (communicatie)apparatuur;
- Niet zo veel mogelijk rechts rijden (onnodig links rijden) op een auto(snel)weg;
- Niet verlenen van voorrang aan een voorrangsvoertuig en daarbij het feit overhevelen naar het strafrecht;
- Signalen geven in andere gevallen of op andere wijze dan is toegestaan.

De tarieven voor aan aantal specifieke, meer ordenende dan gevaarzettende feiten, zijn verlaagd, waaronder:

- Het veroorzaken van onnodig geluid met een motorrijtuig;

- In- en uitstappende passagiers voorbijrijden zonder hen de gelegenheid te geven in- of uit te stappen;
- Parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats.

Na dit advies heeft *geen* algemene heroriëntatie plaatsgevonden van de tarieven voor feitgecodeerde delicten. Voor het specifieke voorbeeld dat in de vraag wordt aangehaald (het dumpen van afvalstoffen die zijn ontstaan bij de productie van drugs) is geen feitcode opengesteld. In die zaken zal een uitgewerkt proces-verbaal moeten worden opgemaakt en hiervoor geldt dus geen standaard boetetarief.

13 Klopt het dat de boeteopbrengsten van de uitbreiding van het aantal geautomatiseerde handhavingsmiddelen in 2023 opgenomen zijn in de algemene middelen? Wat is procedureel ervoor nodig om (toekomstige) intensivering van geautomatiseerde handhaving terug te laten vloeien naar de begroting van het ministerie van Justitie en Veiligheid?

Het klopt dat de extra boeteopbrengsten ten gevolge van de uitbreiding van het aantal geautomatiseerde handhavingsmiddelen in 2023 opgenomen zijn in de algemene middelen. Dat is het gevolg van het besluit in 2017, naar aanleiding van de motie Zijlstra/Samsom, om van de B&T -ontvangsten een generaal dossier te maken (Kamerstuk 34550, nr. 7). Dit betekent dat schommelingen in de boeteontvangsten, zowel meer als minder ontvangsten, ten laste van de algemene begroting komen. De redenering daarvoor was te voorkomen dat intensivering van handhaving of verhogingen van boetebedragen ingegeven werd door financiële overwegingen in plaats van beleidsmatige overwegingen. Dit uitgangspunt is opgenomen in de startnota's van voorgaande kabinetten en het huidige kabinet. Er zijn geen procedurele belemmeringen om de eventuele toekomstige extra B&T-opbrengsten als gevolg van een uitbreiding van de geautomatiseerde handhaving, ten gunste van de begroting van JenV te laten komen. Het zou echter wel strijdig zijn met het besluit om van de B&T-ontvangsten een generaal dossier te maken. JenV moet beleidsmatige beslissingen die leiden tot minder opbrengsten, dus geen autonome ontwikkeling, overigens wel compenseren uit de eigen begroting.

14 Kunt u uiteenzetten welke procedurele waarborgen, zoals een voorhangprocedure, nodig zijn om oneigenlijk gebruik van de bevoegdheid om de tarieven van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) vast te stellen te voorkomen?

De bijlage bij de Wahv (en daarmee de in deze bijlage opgenomen feiten en tarieven) kan bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) worden gewijzigd. Conform artikel 2, vijfde lid, van de Wahv is een dergelijke wijzigingsprocedure onderhevig aan een voorhangprocedure. Dit betekent

dat het besluit pas wordt voorgedragen aan de Afdeling advisering van de Raad van State (hierna: de Afdeling) nadat het ontwerpbesluit vier weken aan beide Kamers der Staten-Generaal is overgelegd. Deze procedurele waarborg biedt beide Kamers de mogelijkheid om opmerkingen over het conceptbesluit te maken en hierover met de minister van gedachten te wisselen.

Na de voorhangprocedure wordt een voorgesteld wijzigingsbesluit voor advies voorgelegd aan de Afdeling.

Deze mechanismen bieden de mogelijkheid aan zowel de beide Kamers als de Afdeling om de inhoud van het voorgenomen besluit te controleren.

15 Kunt u een overzicht geven van de ontwikkeling van de hoogte van de meest voorkomende verkeersboetes over de jaren 2010 tot en met 2026, uitgesplitst naar jaarlijkse indexatie en beleidsmatige verhogingen?

Hieronder zijn de boetebedragen weergegeven van de meest voorkomende overtredingen in 2025 en voor overtredingen begaan met een motorvoertuig met meer dan twee wielen (categorie 1). In de laatste kolom is berekend wat het boetebedrag ongeveer zou zijn geweest zonder beleidsmatige verhogingen.

Overtreding	Bedrag 2010	Bedrag 2026 (inclusief beleidsmatige verhogingen)	Bedrag 2026 exclusief beleidsmatige verhoging⁵
4 km/ u te hard binnen de bebouwde kom	19 euro	37 euro	28 euro
4 km/ u te hard op een autosnelweg buiten de bebouwde kom	17 euro	28 euro ⁶	21 euro
5 km/ u te hard binnen de bebouwde kom	24 euro	46 euro	35 euro
Als bestuurder tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat vasthouden	160 euro	440 euro ⁷	350 euro
6 km/ u te hard binnen de bebouwde kom	28 euro	56 euro	41 euro

⁵ Wat de exacte bedragen zouden zijn geweest zonder beleidsmatige verhogingen is niet meer te achterhalen. De indexeringen en beleidsmatige verhogingen worden berekend over de onafgeronde bedragen na de laatste indexering en/ of verhoging. De onafgeronde bedragen uit het verleden zijn echter niet allemaal meer uit de systemen te halen. Waardoor het exacte bedrag niet meer berekend kan worden.

⁶ Dit bedrag is in 2020 naar aanleiding van een advies van de CFT verlaagd.

⁷ Zoals in het antwoord op vraag 12 is opgenomen is dit bedrag in 2020 naar aanleiding van een advies van de CFT verhoogd.

- 16 **Kunt u bevestigen dat de verhogingen bij niet-tijdige betaling van Wahv-boetes oplopen met 50 procent en daarna 100 procent, waardoor een boete uiteindelijk kan verdrievoudigen? Kan daarbij worden aangegeven hoe vaak in 2023, 2024 en 2025 een eerste en tweede verhoging is opgelegd?**

Ja, de wettelijke ophogingenpercentages bij niet-tijdige betaling bedragen 50% en 100%. Bij niet betalen kan een boete uiteindelijk verdrievoudigen.

Het aantal keer dat een verhoging is opgelegd is:⁸

Jaartal	1 ^{ste} verhoging (1 ^{ste} aanmaning in aantallen)	2 ^e verhoging (2 ^e aanmaning in aantallen)
2023	1.097.872	582.627
2024	1.096.099	614.980
2025	1.054.880	623.761

- 17 **Kunt u per jaar sinds 2020 aangeven hoeveel inkomsten uit verkeersboetes zijn geraamd, hoeveel inkomsten daadwerkelijk zijn gerealiseerd en welk deel daarvan bestond uit verhogingen wegens niet-tijdige betaling?**

In onderstaande tabel zijn de geraamde en de daadwerkelijk gerealiseerde ontvangsten opgenomen voor de jaren 2020 t/m 2025. De ontvangsten in het kader van verhogingen bedragen jaarlijks circa 15 procent.

(Bedragen*€1.000,-)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Prognose WAHV	773.075	777.263	732.326	732.728	804.846	869.012
Ontvangst WAHV	662.063	673.404	690.436	773.620	812.684	814.869
Verhoging	99.000	101.000	103.000	116.000	122.000	122.000

- 18 **Kunt u aangeven of u rekening houdt met de mogelijkheid dat de Hoge Raad oordeelt dat de huidige verhogingspercentages van 50 procent en 100 procent bij niet-tijdige betaling van Wahv-boetes disproportioneel zijn, en zo ja, welke juridische, financiële en uitvoeringsmatige scenario's hiervoor zijn voorbereid, waaronder eventuele terugbetaling, kwijtschelding of aanpassing van nog openstaande verhogingen?**

De rechtbank Den Haag heeft in september 2025 een prejudiciële vraag aan de Hoge Raad gesteld over de wettelijke ophogingen bij Wahv-boetes.

⁸ De aantallen gaan om het aantal aanmaningen (en dus het aantal keer dat een eerste en tweede verhoging wordt opgelegd) in het betreffende jaar. De zaak kan evt. in een ander jaar zijn ingestroomd.

Voor zaken die niet worden betaald na eerste aanmaningen, volgt vervolgens een tweede aanmaning

Deze vraag is momenteel in behandeling bij de Advocaat-Generaal (A-G) voor conclusie. Het is niet bekend wanneer de conclusie wordt genomen. Na de conclusie van de A-G zal de Hoge Raad de vraag in behandeling nemen en een uitspraak doen. Hierna kan de procedure bij de rechtbank Den Haag worden voortgezet.

Er kan niet vooruit worden gelopen op rechterlijke uitspraken. Vanzelfsprekend bereiden het CJIB en het ministerie van Justitie en Veiligheid zich wel voor op mogelijke scenario's. De algemeen directeur van het CJIB heeft dit tijdens het rondetafelgesprek over '(verkeers)boetes en oplopende betalingsproblemen' op 15 april jl. ook toegelicht. Als de uitkomst van de procedure helder is, zal uw Kamer nader worden geïnformeerd over de eventuele implicaties en hoe dit wordt opgepakt.

- 19 **Kunt u aangeven wat de budgettaire derving zou zijn van het verlagen van Wahv-boetes met respectievelijk 10, 20, 30 en 40 procent, en wat de budgettaire derving zou zijn van het aanpassen van de verhogingspercentages naar de strafrechtelijke systematiek?**

De budgettaire derving van het verlagen van WAHV-boetes met respectievelijk 10, 20, 30 en 40 procent bedraagt respectievelijk circa € 100, € 200, € 300 en €400 miljoen.

Zie voor de varianten voor een verlaging van de ophogingenpercentages die eerder met uw Kamer zijn gedeeld het antwoord op vraag 8.

- 20 **Kunt u aangeven hoeveel huishoudens met geregistreerde problematische schulden ook betalingsachterstanden op verkeersboetes hebben, en welk aandeel dit is van het totaal aantal huishoudens met problematische schulden?**

Uit cijfers van het CBS blijkt dat van het aandeel huishoudens in 2025 met geregistreerde problematische schulden in Nederland 18,5% van deze huishoudens (ook) een of meerdere verhoogde openstaande Wahv-boetes had.⁹ Dit komt neer op ruim 134.000 huishoudens in Nederland.

- 21 **Kunt u aangeven of er wetenschappelijk onderzoek beschikbaar is naar de relatie tussen de hoogte van verkeersboetes en het daadwerkelijke nalevingseffect? Is daarbij onderzocht of een hogere boete leidt tot beter verkeersgedrag, of dat vooral de pakkans en voorspelbaarheid van handhaving bepalend zijn?**

Stichting Wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) heeft onderzoek gedaan naar de relatie tussen de hoogte van de boetebedragen

⁹ [Schuldenproblematiek in beeld](#), CBS. Openstaande verhoogde Wahv-boetes worden meegenomen in de cijfers van het CBS als ten minste één persoon in het huishouden een Wahv-boete heeft waarvan de tweede aanmaning ten minste twee maanden openstaat, of zich al in een latere fase bevindt én het totale bedrag van de boetes die zich minimaal in deze fase bevinden boven de 50 euro is én een persoon met maximaal vijf kentekens voorkomt in het bestand én een persoon met maximaal 99 boetes voorkomt in het bestand.

en het nalevingsgedrag¹⁰. De conclusie is – kort gezegd – dat hogere boetes wel effect hebben op gedrag maar dat het effect zeer beperkt is en dat vooral zichtbaar is als dit samengaat met een hogere pakkans.

22 Kunt u aangeven of er Nederlands of internationaal wetenschappelijk onderzoek beschikbaar is naar de gevolgen van het gedrag van politieagenten, de inzet van hun discretionaire bevoegdheid, en de hoogte van boetes?

Er is geen Nederlands onderzoek beschikbaar naar het verband tussen boetehoogte en de discretionaire bevoegdheid van agenten. Wel is er internationaal onderzoek beschikbaar, bijvoorbeeld van Yasanthi et al. (2024) over *Determinants of traffic safety enforcement behaviour among police officers: A narrative review*.

23 Kunt u aangeven of er binnen het OM richtlijnen bestaan voor de verhouding tussen strafeisen bij geweldsdelicten, vermogensdelicten, fiscale delicten en veelvoorkomende overtredingen? Zo ja, kunt u deze richtlijnen en de onderliggende uitgangspunten aan de Kamer doen toekomen?

Het OM streeft naar interventies die een voelbare normbevestiging alsmede een zichtbare reactie op criminaliteit opleveren en maximaal bijdragen aan herstel van het toegebrachte leed. De sanctie dient in verhouding te staan tot de ernst van het feit, de omstandigheden waaronder het is gepleegd en de persoon van de verdachte. De Landelijke Commissie Strafvorderingsrichtlijnen (LCS) is het orgaan binnen het Openbaar Ministerie dat de richtlijnen voor strafvordering ontwerpt en actualiseert. Het College stelt de richtlijnen vervolgens vast. Er bestaan veel verschillende strafvorderingsrichtlijnen, deze zijn allemaal online te vinden. In de aanwijzing kader voor strafvordering¹¹ zijn de uitgangspunten voor het opstellen van de strafvorderingsrichtlijnen vastgesteld.

24 Kunt u aangeven of bij het vaststellen van verkeersboetes periodiek wordt getoetst of de boetehoogte nog in verhouding staat tot de ernst van het feit, tot vergelijkbare sancties in het strafrecht en tot de draagkracht van burgers?

Bij de jaarlijkse indexering van de verkeersboetes wordt dit niet getoetst. De jaarlijkse indexering is bedoeld om te corrigeren voor de geldontwaarding (zie ook het antwoord op vraag 10). Zoals in het antwoord op vraag 12 is aangegeven is in 2020 wel gekeken naar de verkeersboetes en of deze gezien de ernst van de feiten verhoogd of verlaagd moesten worden. Het rapport van het Openbaar Ministerie uit 2023 heeft de

¹⁰SWOV (2019). *Verkeershandhaving. SWOV-factsheet, september 2019*. SWOV, Den Haag en SWOV (2013), *Sancties in het verkeer*, SWOV, Den Haag.

¹¹Openbaar Ministerie (2019), 'Aanwijzing kader voor strafvordering meerderjarigen', [Aanwijzing kader voor strafvordering meerderjarigen \(2019A003\) | Openbaar Ministerie](#)

verhouding van de verkeersboetes tot de andere sanctiestelsels bekeken. Naar de verhouding tot de draagkracht van burgers is niet gekeken.

25 **Kunt u aangeven welke instantie uiteindelijk verantwoordelijk is voor het bewaken van de samenhang tussen boetes in het bestuursrecht, het strafrecht en het verkeersrecht?**

Het is niet mogelijk om een specifieke instantie aan te wijzen die uiteindelijk verantwoordelijk is voor het bewaken van de samenhang tussen boetes in het bestuursrecht, het strafrecht en het verkeersrecht. Het bewaken van die samenhang is vooraleerst de verantwoordelijkheid van de wetgever, dit betreft dus de regering en de Staten-Generaal. Te dien aanzien kan ook worden gewezen op het standpunt van het kabinet over de verhouding tussen het strafrecht en het punitieve bestuursrecht naar aanleiding van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State inzake sanctiestelsels (Stcrt. 2018, 31269), en de naar aanleiding van dat standpunt genomen maatregelen om de afstemming tussen de verschillende boetestelsels te verbeteren.

Bij de bewaking van de samenhang tussen de verschillende boetestelsels is ook een rol voorbehouden aan de bestuursorganen, het OM en de rechtsprekende macht, om te waarborgen dat de samenhang ook in de praktijk zoveel mogelijk wordt gewaarborgd.

26 **Kunt u aangeven of u bereid bent een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de vraag of verkeersboetes nog primair dienen als verkeersveiligheidsinstrument, of in de praktijk mede functioneren als structurele inkomstenbron voor de Staat?**

Nee, dit lijkt mij overbodig. In het rapport van het OM en in de evaluatie van de Wet administratiefrechtelijke verkeershandhaving, is reeds geconcludeerd dat de beleidsmatige verhogingen om financiële redenen zijn doorgevoerd en de verkeersveiligheid niet primair dienen. De benodigde bezuinigingen van 300 miljoen euro per jaar om het verlagen van de verkeersboetes te kunnen bekostigen, acht dit kabinet op dit moment niet wenselijk. Het doen van nog een onderzoek hiernaar, lost dit probleem niet op.

27 **Kunt u aangeven of bij toekomstige verhogingen van verkeersboetes standaard een proportionaliteitstoets, schuldeneffecttoets en begrotingsprikkelttoets kan worden uitgevoerd en aan de Kamer kan worden toegezonden?**

Zoals aangegeven bij vraag 10 wordt bij de jaarlijkse indexering niet gekeken naar de proportionaliteit, het effect op de schulden of begrotingsprikkels van de boetes. De indexering is een technische aanpassing aan de geldontwaarding (inflatie) die geen invloed heeft op de proportionaliteit en eventuele effecten op schulden of begrotingsprikkels van de verkeersboetes. Om die reden is een toets hierop bij indexering niet zinvol. Zoals reeds eerder meerdere malen is aangegeven, gaat de minister van Justitie en Veiligheid de verkeersboetes alleen jaarlijks indexeren en niet beleidsmatig verhogen.

28 **Worden de door experts aangedragen alternatieven voor de huidige hoogtes en verhogingstredes van verkeersboetes onderzocht? Waarom acht u deze alternatieven wel/niet haalbaar, zie bijvoorbeeld de aanbevelingen uit het position paper van mevrouw Van Rooy, aangeleverd in aanloop naar het rondetafelgesprek?**

In het kader van de kabinetsreactie op het rapport 'boetestelsels in balans' zijn verschillende opties voor het in balans brengen van de sanctiestelsels onderzocht. Deze zijn echter allemaal onhaalbaar gebleken. In het position paper van Merel van Rooy zijn de volgende mogelijkheden aangedragen:

1. Vind toch dekking op de begroting van JenV, verwijzing naar ombuigingenlijst.
2. B&T volledig naar begroting van het Ministerie van Financiën
3. Halveer de MRB-vrijstelling voor oldtimers
4. Dekking vinden bij het Ministerie van Financiën bij APB.

Dekking vinden op de begroting van JenV voor zowel het verlagen van de initiële boetes als het verlagen van de ophogingenpercentages, vinden de minister van Justitie en Veiligheid en de staatssecretaris van Justitie en Veiligheid niet wenselijk. Dit zou een forse bezuiniging op de JenV-begroting betekenen, bijvoorbeeld op de strafrechtketen die toch al onder druk staat.

Omdat de B&T al een generaal dossier is conform de begrotingsregels van dit kabinet, levert een technische verschuiving naar de begroting van Ministerie van Financiën geen oplossing en lost ook het budgettaire tekort van minderontvangsten niet op.

De overige door experts aangedragen alternatieven vragen om een reallocatie of verschuiving van begrotingsmiddelen. Dit is een politiek vraagstuk en gerelateerd aan de werking van de begroting. Hiervoor zijn de begrotingsregels van toepassing die door het huidige kabinet zijn vastgesteld bij startbrief. De begrotingsregels vormen dan richtlijnen hoe hier mee om te gaan. Politieke wensen worden integraal afgewogen op het hoofdbesluitvormingsmoment. Dit geldt ook voor alternatieven uit de ombuigingslijst. De Tweede Kamer kan bij de begrotingsbehandeling een amendement indienen om voor de benodigde dekking te zorgen.

29 **Hoe ziet u de rol van Het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) in het onderzoeken, en verbeteren van het boetebeleid?**

Het CJIB is namens de minister belast met de inning van onder andere Wahv-boetes en heeft daardoor een goed beeld van de gevolgen van het inningsbeleid. Het CJIB en het ministerie van Justitie en Veiligheid voeren doorlopend gesprekken over de inning van onder andere Wahv-boetes en eventuele knelpunten die hierin naar voren komen. Verder biedt de jaarlijkse Stand van de Uitvoering van het CJIB inzichten om met elkaar in gesprek te gaan over verdere verbeteringen van het inningsbeleid.

Gezamenlijk wordt vervolgens gekeken of en zo ja, hoe deze knelpunten kunnen worden opgelost. Deze gesprekken zullen blijven plaatsvinden.

30 **Welke stappen onderneemt u en/of welke gesprekken voert u met het CJIB om deze organisatie optimaal in staat te stellen bij te dragen aan verbetering van het huidige boetebeleid?**

Zie het antwoord op vraag 29.

31 **Kunt u aangeven hoe uitvoering en dekking gegeven gaat worden aan de moties met betrekking tot het niet-benutten van het verkeersboetebeleid als begrotingsmiddel?**

Zoals eerder aangegeven, zal de minister van Justitie en Veiligheid de verkeersboetes niet beleidsmatig verhogen en enkel nog jaarlijks indexeren. Hiervoor is geen dekking nodig.

32 **Wat is het exacte aantal boeteverhogingen per jaar over de periode 2020-2025?**

De boetes zijn in deze jaren een keer per jaar verhoogd. Ze zijn in deze jaren elk jaar geïndexeerd met de consumentenprijsindex. Daarnaast heeft er in 2024 voor de Wahv-verkeersboetes een aanvullende beleidsmatige verhoging van 4,3% plaatsgevonden die tegelijkertijd met de jaarlijkse indexering is doorgevoerd.

33 **Wat is het gemiddelde bedrag van een verkeersboete, van een eenmalig verhoogde verkeersboete en een tweemaal of meer verhoogde verkeersboete?**

Het gemiddelde bedrag van een verkeersboete bedroeg in 2025 112,82 euro.

Het gemiddelde bedrag van een eerste aanmaning bedroeg in 2025 219 euro.

Het gemiddelde bedrag van een tweede aanmaning bedroeg in 2025 480 euro.

34 **Voor welke feiten worden de meeste verkeersboetes uitgeschreven? Kunt u dit delen in de vorm van een top-vijf of top-tien tabel inclusief aantallen?**

Op de website van het CJIB¹² zijn cijfers te vinden over de opgelegde boetes. De top 5 zag er in 2025 als volgt uit.

Overtreding	Aantal in 2025
4 km/ u te hard binnen de bebouwde kom	417.244
4 km/ u te hard op een autosnelweg buiten de bebouwde kom	326.731
5 km/ u te hard binnen de bebouwde kom	311.033
Als bestuurder tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat vasthouden	248.020

¹² [Feiten & Cijfers | CJIB.nl](https://www.cjib.nl)

6 km/ u te hard binnen de bebouwde kom	236.913
--	---------

In de cijfers op de website van het CJIB kan ook op hoofdgroepen overtredingen worden geselecteerd.

- 35 **In welke gemeenten worden de meeste verkeersboetes uitgeschreven? Kunt u dit delen in de vorm van een top-vijf of top-tien tabel inclusief aantallen, en incl. aantallen naar hoofd van de bevolking?**

Dit zijn de aantallen in 2025.

Pleeggemeente	Aantal geregisteerde sancties	Naar hoofd van de bevolking
Amsterdam	555.926	0,59
Stichtse Vecht	498.363	7,53
Rotterdam	493.198	0,73
's-Gravenhage	301.086	0,53
Haarlemmermeer	275.677	1,62
Utrecht	249.365	0,66
Leidschendam-Voorburg	134.433	1,7
Nijmegen	133.824	0,7
Groningen	128.935	0,53
Eindhoven	123.315	0,49

De top 10 gemeenten naar hoofd van de bevolking is niet uit de systemen van het CJIB te halen.

- 36 **Kunt u meer informatie of onderbouwing verschaffen over welke stappen u voornemens bent om te nemen om inzicht te krijgen in de maatschappelijke kosten en baten van het huidige boetebeleid?**

Door de Hogeschool Utrecht en Panteia is recent onderzoek gedaan naar de validiteit van ophogingen bij verschillende overheidsorganisaties, waaronder het CJIB.¹³ Daarnaast is in opdracht van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek Problematische schulden een berekening gemaakt van de maatschappelijke kosten van problematische

¹³ Onderzoek naar de validiteit, proportionaliteit, doelmatigheid en doeltreffendheid van ophogingen; Kamerstukken II, 2025/2026, 24 515, nr. 819.

schulden. Deze kosten zijn berekend op 8,5 miljard euro per jaar.¹⁴ In haar position paper heeft Merel van Rooy geschetst dat de maatschappelijke kosten als gevolg van specifiek verkeersboetes schulden op 750 miljoen euro per jaar worden geschat.

De hiervoor genoemde onderzoeken en cijfers geven reeds voldoende inzicht in de maatschappelijke kosten van schulden. Wij zien op dit moment dan ook geen meerwaarde in het doen van onderzoek naar de maatschappelijke kosten van verkeersboetes, zoals de algemeen directeur van het CJIB ook tijdens het rondetafelgesprek van 15 april jl. heeft aangegeven.

37 Aangezien in het rondetafelgesprek en het position paper van mevrouw Van Rooy bleek dat een schatting van de maatschappelijke schade van het boetebeleid (á 750 miljoen) slechts een grove schatting is, kunt u aangeven wat bekend is over de schade en kosten van schulden?

Zoals in de vraag hierboven is aangegeven worden de maatschappelijke kosten van de schuldenproblematiek ingeschat op tenminste 8,5 miljard euro per jaar. Het gaat hier om kosten die (problematische) schulden veroorzaken en niet specifiek om de kosten van (verkeers)boetes.

38 Welk effect heeft de grootte en schade van schulden(problematiek) op zorgkosten?

Geldzorgen, en dan met name de (chronische) stress die geldzorgen teweegbrengen, werken door op zowel de mentale als fysieke gezondheid van mensen. De kosten voor de gezondheidszorg als gevolg van de schuldenproblematiek worden in het hierboven genoemde onderzoek geschat op minimaal € 438 miljoen. Dit lijkt een onderschatting te zijn, omdat een groot deel van de effecten niet is te kwantificeren. Als kanttekening hierbij geldt dat als gevolg van de clustering van problemen - waaronder schulden - het vaak niet mogelijk is om in beeld te krijgen bij hoeveel mensen de specifieke klacht (alleen) wordt veroorzaakt door de schuldenproblematiek.

39 Welk effect heeft de grootte en schade van schulden(problematiek) op uitgaven aan sociale zekerheid?

De uitkeringskosten na baanverlies door een schuldsituatie worden in het hierboven genoemde onderzoek geschat op €445 miljoen.

40 Wat zijn de kosten van de inspanningen vanuit overheden om openstaande schulden af te handelen?

In het hierboven genoemde onderzoek is een inschatting gemaakt van alle kosten van invordering (€ 849 miljoen) en maatschappelijke ondersteuning

¹⁴ *De maatschappelijke kosten van schuldenproblematiek. Een last voor burgers, bedrijven en overheden;* bijlage 14 bij Kamerstukken II, 2023/2024, 24 515, nr. 770.

(€ 1 miljard) die samenhangen met de schuldenproblematiek. Het gaat dan onder meer om de kosten voor ambtshandelingen, de inzet van personeel bij incassoactiviteiten, de rechtelijke macht, schuldhelpverlening, bewindsvoering, griffierechten etc. Daarbij is geen onderscheid gemaakt tussen kosten die door overheden worden betaald en kosten die door private partijen worden gemaakt. Ook geldt dat bij een deel van deze kosten een eigen bijdrage moet worden betaald. Voor de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse is dat niet van belang, maar dat maakt het lastig om exact te kwantificeren wat de kosten voor de overheden zijn.

41 Hoeveel andere, extra kosten als gevolg van schulden en de bijbehorende schuldenproblematiek zijn er?

In het hierboven genoemde onderzoek worden de volgende kostenposten onderscheiden:

- Invordering € 849 miljoen
- Maatschappelijke ondersteuning € 1 miljard
- Gezondheidszorg € 438 miljoen
- Arbeidsmarkt en economie € 6,2 miljard
- Onderwijs en onderzoek geheel onbekend
- Openbare orde en veiligheid geheel onbekend

Alle posten waarvoor een berekening kon worden gemaakt zijn bij elkaar opgeteld € 8,5 miljard. De grootste posten zijn verminderde arbeidsmarktproductiviteit en verzuim (€ 4,5 miljard) en oninbare vorderingen (€ 1,24 miljard). Hierbij geldt dat er ook veel kostenposten zijn waarvoor op basis van bronnen niet in beeld kon worden gebracht wat de omvang is van de kosten die door schuldenproblematiek worden veroorzaakt. De genoemde totale kosten vormen volgens de onderzoekers dan ook een stevige onderschatting.

Als kanttekening wordt erop gewezen dat het wegnemen van schulden niet automatisch betekent dat alle in het rapport opgevoerde kosten verdwijnen. Schulden maken vaak deel uit van een kluwen aan problemen en sommige problemen kunnen lang doorwerken in het leven van mensen.

42 Hoe verhouden die kosten op andere (beleids)terreinen zich tot de inkomsten uit boetes?

De boeteopbrengsten bedragen ongeveer 1 miljard euro per jaar. Bovenstaande bedragen betreffen de kosten voor alle schulden en niet enkel de kosten voor schulden als gevolg van verkeersboetes. Het is dus niet logisch om die kosten af te zetten tegen over de inkomsten uit boetes. Zoals in het antwoord op vraag 36 is aangegeven worden de maatschappelijke kosten van specifiek verkeersboetes schulden geschat op 750 miljoen. De verhouding specifiek daarvoor is dus 3:4.

43 Zijn de antwoorden op bovenstaande vragen ook beschikbaar voor de kosten, baten en effecten van specifiek schuldenproblemen als gevolg van boeteverhogingen?

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de boeteverhogingen, zoals bij verkeersboetes, kunnen bijdragen aan het vergroten van de schuldenproblematiek in Nederland en de maatschappelijke kosten die daarmee worden veroorzaakt. De maatschappelijke effecten van sec de boeteverhogingen zijn echter niet onderzocht.

44 **Welke stappen gaat u nemen om meer inzicht te krijgen in de cijfers achter het boetebeleid (verhogingen, bedragen, voor welke feiten dat gebeurt, in welke gemeenten, et cetera)?**

In het jaarbericht Wahv dat het CJIB jaarlijks op zijn website publiceert zijn diverse cijfers te vinden over het totale aantal Wahv-overtredingen, de hoeveelheid verkeersboetes per soort overtreding en het gemiddelde initiële boetebedrag.

Daarnaast heeft de staatssecretaris van Justitie en Veiligheid in de Kamerbrief van 18 maart 2026 aan uw Kamer laten weten dat het CJIB vanaf volgend jaar het jaarbericht Wahv aanvult met het percentage Wahv-boetes dat direct wordt betaald en hoeveel boetes worden opgehoogd.

Voorname cijfers geven een compleet beeld van het boetebeleid. Daarom is er op dit moment geen aanleiding om hierop extra stappen te zetten.

45 **Kunt u een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) uitvoeren naar het huidige (verkeers)boetebeleid, onder andere om te achterhalen of het huidige beleid de belastingbetaler niet meer kost dan dat het oplevert?**

Zie het antwoord op vraag 36.

46 **Bent u voornemens om over de verschillende beleidsdomeinen waar het (verkeers)boetebeleid aan raakt (en met de verantwoordelijke bewindspersonen) rekening te houden met mogelijk hogere maatschappelijke kosten dan maatschappelijke baten van het (verkeers)boetebeleid, in de nabije en verre toekomst? Zo ja, hoe?**

Zoals eerder aangegeven, zal de minister van Justitie en Veiligheid de verkeersboetes niet beleidsmatig verhogen maar enkel jaarlijks indexeren. Dit gebeurt om te corrigeren voor de geldontwaarding en het effect op de maatschappelijke kosten is daarmee (zeer) beperkt. Daarom kunnen geen garanties afgegeven worden voor de toekomst.