

## Rondetafelgesprek over (verkeers)boetes en olopende betalingsproblemen

*Position Paper* Anna Custers, lector Armoede Interventies, Hogeschool van Amsterdam

### Probleemschets - omvang

Zo'n 134.000 huishoudens hebben een verkeersboete die opgelopen is tot een problematische schuld.<sup>1</sup> Dit is 18,5 procent van de huishoudens met problematische schulden. Na de belastingdienst (incl toeslagen), het BKR en de betalingsachterstand zorgpremie (CAK) zijn verkeersboetes de vijfde meest voorkomende type geregistreerde problematische schuld.

De afgelopen drie jaar (2022-2025) is dit aantal met 12 procent toegenomen. De enige andere schuldregistraties bij CBS die proportioneel zijn toegenomen in dezelfde periode zijn schulden bij Dienst Toeslagen en oninbare belastingschulden. Dit is dus een relatief a-typische trend en doet de vraag rijzen waar dit door komt.

### Wat zit er achter de toename in betalingsproblemen verkeersboetes?

Van de 134.000 huishoudens hebben 19.790 huishoudens (2.7% van hhs met problematische schulden) enkel een verkeersboete. De rest van de huishoudens (+/- 114.500) heeft meerdere type schulden. Dit suggereert dat er bij het merendeel van de huishoudens meer aan de hand is. Op basis van de publiekelijk beschikbare informatie is er echter onvoldoende inzicht in wat er achter deze groei in betalingsproblemen van verkeersboetes zit.

*Advies: breng beter in beeld wat er achter de olopende betalingsproblemen bij verkeersboetes ligt*

### Tegenstrijdige beleidsambities

Uit de beleidsambities van de geactualiseerde Rijksincassovisie en de Aanpak geldzorgen, armoede en schulden spreekt een structurele spanning: de Rijksincassovisie heeft als uitgangspunt innen wat de burger de overheid verschuldigd is, de Aanpak geldzorgen, armoede en schulden heeft de ambitie om onnodige schuldenoploop te voorkomen.<sup>2</sup> De vraag is hoe hierin de goede balans te vinden. Hieronder volgen een aantal overwegingen.

### Proportionaliteit

Als het gaat om proportionaliteit, gericht op de verhouding tussen ophogingen en de hoofdsom, concludeert onderzoek dat de verhogingen van +50% en +100% bij verkeersboetes 'in een onevenredige verhouding staan tot de oorspronkelijke boete' en daarmee niet proportioneel zijn.<sup>3</sup> Bij mensen met een lage betaalcapaciteit kan een dergelijke ophoging al snel problematisch worden en staat dit niet in verhouding tot de betaalprikkel die een dergelijke verhoging met zich mee kan brengen. Het CJIB heeft de afgelopen jaren stappen gezet om

---

<sup>1</sup> CBS, Dashboard Schuldenproblematiek in Beeld. [Schuldenproblematiek in beeld](#)

<sup>2</sup> Oomkens, R., Jungmann, N., Tonnon, S., Vroonhof, P. (2025). Validiteit, proportionaliteit, doelmatigheid en doeltreffendheid van ophogingen. Hogeschool Utrecht.

<sup>3</sup> Ibid.

sociaal te incasseren, maar dergelijke ophogingen zijn geen keuze van het CJIB; er bestaat wettelijk momenteel geen ruimte voor het CJIB om anders te handelen.<sup>4</sup>

*Advies: heroverweeg de ophogingen bij verkeersboetes*

### **Kwijtscheldingsmogelijkheden**

Kwijtschelding kan een instrument zijn om onnodige schuldenoploop te voorkomen. Paradoxaal genoeg heeft de organisatie met de meest uitgebreide ophogingen (CJIB) de minste kwijtscheldingsmogelijkheden, terwijl organisaties met mildere ophogingen (zoals de Belastingdienst) uitgebreidere correctiemechanismen tot hun beschikking hebben.<sup>5</sup>

*Advies: geef het CJIB meer kwijtscheldingsmogelijkheden bij verkeersboetes*

### **Kosteloze betalingsherinnering**

Kosteloze betalingsherinneringen hebben een positief effect op betalen, en een hoog draagvlak bij burgers én stakeholders in de incassowereld.<sup>6</sup> De pilot van het CJIB die binnenkort van start gaat met kosteloze betalingsherinneringen zal naar (mijn) verwachting veel opleveren, zowel voor het innen van boetes, als het voorkomen van onnodig oplopende schulden.

*Advies: behoud kosteloze betalingsherinnering bij positieve uitkomst pilot CJIB*

### **Guilt of debt?**

In het Engels bestaat er een apart woord voor *debt*, schuld, en *guilt*, schuld. Bij verkeersboetes, en ophogingen daarvan, is men schuldig bevonden, *guilty*, en moet men daarvoor boeten met een schuld, *debt*. Overweeg of de hoofdsom niet al (ruim) voldoende is om schuldig te zijn.

---

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> Ibid. Nauta, O., de Wilde, B. (2025). Evaluatie Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. DSP-groep.