

Position Paper Merel van Rooy (auteur boek Boetefabriek)

Het probleem: de staatskas spekken met boetes en schulden

De laatste jaren is kristalhelder geworden¹ wat mensen op straat al lang aanvoelden: niet verkeersveiligheid, maar de staatskas staat voorop bij het bepalen van de boetehoogte en incassobeleid. Ik beschreef in het boek 'de Boetefabriek' hoe dit zo gekomen is, en voor denktank Instituut voor Publieke Economie [een paper](#) over hoe het op te lossen is. Deze praktijk is op twee manieren problematisch.

1. Verdienen met boetes ondermijnt vertrouwen.

De verkeersboete is de meest gegeven straf van Nederland. In 2027 [rekenen de Rijksboekhouders](#) op 9 miljoen verkeersboetes, samen goed voor 1 miljard euro aan inkomsten. Met zo'n duizend verkeersboetes per uur is het dé manier waarop een doorsnee Nederlander in aanraking komt met Justitie. En juist bij deze grootschalige straf is het principe van proportionaliteit losgelaten. Boetes worden gebruikt voor een ander doel (de begroting), dat staat op gespannen voet met het rechtsbeginsel dat 'detournement de pouvoir' ofwel machtsmisbruik, verbiedt. De recente evaluatie wet Mulder concludeert dat dit 'oneigenlijke' gebruik het vertrouwen in de overheid schaadt. Niet voor niets kan dit onderwerp altijd rekenen op veel media-aandacht.

2. **Verdienen aan schulden kost meer dan het opbrengt.** 134.000 huishoudens, zoveel als de stad Eindhoven, hebben onnodig hoge schulden door verkeersboetes. De afgelopen drie jaar is dit aantal met 12% toegenomen. Schulden kosten de samenleving veel: mensen werken minder, zijn vaker ziek en kinderen presteren slechter. De totale maatschappelijke schade van verkeersboetes schulden wordt geschat op zo'n 750 miljoen euro per jaar.

Verkeersboetes verdrievoudigen bij niet-betalen. Dat is disproportioneel, oordeelde onlangs de meervoudige kamer van de rechtbank Den Haag, die vragen heeft gesteld aan de Hoge Raad [of de verhogingen niet in strijd zijn met de mensenrechten](#). Dit jaar wordt een uitspraak verwacht, mogelijk moet de overheid dan de verhogingen terugbetalen. Des te meer reden om gebruik te maken van het momentum om dit beleid doelgericht en effectief te maken.

De oplossing: geld vinden voor het verlagen van boetes en ophogingspercentages

Iedereen weet wat er moet gebeuren. Alle experts zijn het erover eens en zelfs Uw Kamer heeft al verschillende moties aangenomen: de verkeersboetes moeten met 30-40% omlaag² en de verhogingen moeten omlaag³, bijvoorbeeld gelijk aan de strafrechtelijke boeteverhogingen. De pogingen stranden telkens op één knelpunt: geld.

¹ Zie adviezen Raad van State, evaluatie Wet Mulder, Boetestelsels in Balans van OM, 'de Boetefabriek'

² Dit is de aanbeveling van het Openbaar Ministerie, 'boetestelsels in balans'

³ Zie o.a. evaluatie wet Mulder & recent onderzoek in opdracht ministerie SZW:

<https://open.overheid.nl/documenten/fc10a4c9-bf90-4c0d-954b-a9778c491b39/file>

Er is over het geldprobleem al creatief nagedacht. Ik noem twee pogingen. De eerste van lid Grinwis (CU) om de extra inkomsten door de extra handhaven te gebruiken om de boetes te verlagen. [De minister wees dit af](#), omdat de extra inkomsten al begroot waren. Ten tweede de optie van Van Nispen (SP) om de boetes te bevriezen en niet te indexeren, totdat ze weer in balans zijn. Maar ook de jaarlijkse inflatie was al [begroot](#). De financiële prikkel is zelfs zo sterk dat de overheid de gratis betalingsherinnering heeft uitgesteld en tijdelijk heeft gemaakt, omdat zo'n herinnering ervoor zorgt dat mensen op tijd betalen, en de overheid [rekende op de inkomsten](#) uit de betaalde herinneringen.

Hoe kan dit geldprobleem nu aangepakt worden. Ik doe drie voorstellen:

1. **Vind tóch dekking, op de begroting van Justitie & Veiligheid of Financiën.** Het kost respectievelijk 300 miljoen euro en [64 miljoen euro](#) om de boetes en verhogingen te verlagen. Dekking kan evident via de begroting van Justitie & Veiligheid (zie ook [ombuigingenlijst](#)). U kunt ook overwegen het artikel boeten & transacties volledig naar de begroting van Financiën te verplaatsen of extra afspraken te maken over de eigenschappen van dit 'generale dossier'⁴ zodat dit mogelijk is. Het is verdedigbaar, omdat boetes nu ook een verkapte belasting zijn. Zie [hier](#) een lijst waar de dekking uit zou kunnen komen. Halveer bijvoorbeeld de mrb-vrijstelling voor oldtimers. Alternatief is dekking van de begroting van Financiën te regelen bij de APB.
2. **Gebruik uw onderzoeksbudget om te laten onderzoeken hoe u begrotingstechnisch om kunt gaan met verkeersboetes zodat de verdienprikkel structureel verdwijnt.** Dit onderzoek zou verschillende opties in kaart kunnen brengen, zoals de inkomsten in het saldo te laten lopen, de boetehoogte en verhogingenpercentages niet meer vast te laten stellen door de minister maar door deskundigen, of de inkomstenraming na de huidige begrotingsreeks te 'bevriezen' en zo langjarig toe te werken naar balans.
3. **Vraag het CJIB jaarlijks te rapporteren over de verhogingen (aantal, bedrag, welke feiten, welke gemeenten, welke incassostappen) en onderzoek te doen, eventueel samen met gemeenten, naar de maatschappelijke kosten.** Meer zekerheid over waar de kosten neerslaan, brengt mogelijk andere financieringsopties mee.

⁴ Verkeersboete-inkomsten staan onder 'boeten en transacties' op de begroting van J&V, maar zijn sinds 2016 een generaal dossier, wat betekent dat mee- of tegenvallers komen niet ten gunste of laste van de begroting van J&V, maar van het generaal beeld. Dit kwam destijds voort uit een [IBO Verkeershandhaving](#) het doel was daarmee de 'budgettaire prikkel' op te heffen. Dit is slechts gedeeltelijk gelukt. Een beleidsmatige verlaging moet nog steeds worden gedekt uit de begroting van J&V. Ook kan een minister van J&V nog steeds besluiten boetes te verhogen als er een rijksbrede dekkingsopgave is, zoals in 2023 is gedaan door de toenmalige minister Dilan Yeşilgöz. Het 'generale dossier' dekt dus enkel tegen onvoorziene mee- en tegenvallers en is geen adequate oplossing voor de budgettaire prikkel.