

29398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1176
Veiligheid

Brief van de minister van Justitie en

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juni 2025

Hierbij ontvangt u, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de kabinetsreactie op het rapport “Boetestelsels in balans” van het Openbaar Ministerie (OM). Het OM heeft naar aanleiding van de hoge indexering van de verkeersboetes voor het jaar 2023 in een brief van 23 juni 2022 aangegeven dat er een disbalans tussen de verschillende sanctiestelsels is ontstaan. Mijn ambtsvoorganger heeft daarop aan het OM gevraagd advies te geven over de aard en omvang van deze disbalans, de oorzaken hiervan en de scenario’s voor mogelijke oplossingen. Eind mei 2023 is het rapport ‘Boetestelsels in balans’ door het OM opgeleverd. In het rapport wordt geconcludeerd dat er op verschillende punten een problematische disbalans tussen de boetestelsels is ontstaan, met name door de in het verleden doorgevoerde beleidsmatige verhogingen van de verkeersboetes bovenop de reguliere indexering. Door de val van het kabinet vlak na het verschijnen van het rapport en de daaropvolgende formatie en kabinetswissel, heeft de kabinetsreactie op dit rapport vertraging opgelopen. In de afgelopen twee jaar zijn bovendien verschillende opties voor opvolging van de adviezen samen met de meest betrokken organisaties onderzocht.

De conclusies van het OM

Vooropgesteld moet worden dat de conclusies van het OM door dit kabinet worden gedeeld. In de afgelopen decennia zijn de verkeersboetes verschillende keren om begrotingstechnische redenen verhoogd. Verhogingen waar telkens voor gekozen werd om pijnlijke bezuinigingen op de begroting van justitie en veiligheid te voorkomen. Keuzes die wat dit kabinet betreft per geval gezien vervelend maar wel begrijpelijk waren. Bij elkaar opgeteld zijn het echter keuzes geweest die een negatief effect hebben gehad. Ze hebben geleid tot een disbalans in de boetestelsels. en onevenredig hoge boetes voor burgers die verkeersovertredingen begaan.

De conclusie van het OM is dat er op verschillende manieren een disbalans in de boetestelsels is ontstaan. Het gaat om twee vormen van disbalans. Allereerst de interne disbalans tussen de

verkeersboetes die op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersovertredingen (Wahv) worden opgelegd en de boetes die feitgecodeerd op basis van het strafrecht voor verkeersfeiten worden opgelegd. Een voorbeeld van een feitgecodeerde boete op basis van het strafrecht is bijvoorbeeld een boete voor snelheidsovertredingen van 30 tot 50 kilometer per uur. Deze interne disbalans is een direct gevolg van de gedifferentieerde indexering van 2023 en de aanvullende verhoging van de boetes op grond van de Wahv bovenop de reguliere indexering in 2024, en dus relatief recent.

De tweede disbalans is de externe disbalans. Dat is de disbalans tussen de sancties binnen het totale feitgecodeerde boetestelsel (Wahv-boetes en feitgecodeerde boetes binnen het strafrecht) en de andere boetes in het strafrecht (zowel voor zeer ernstige verkeersovertredingen als voor commune delicten¹). Het OM geeft hierover aan in het rapport: “De externe balans wordt hoofdzakelijk bepaald door drie factoren: proportionaliteit, de verhouding met andere sanctiestelsels en tot slot de wettelijke grensbedragen. Het meest fundamentele vraagstuk is dat van de proportionaliteit van de feitgecodeerde sancties”. Proportionaliteit wordt in het rapport omschreven als het uitgangspunt dat de straffen de ernst en strafwaardigheid van strafbare gedragingen uitdrukken.

Het OM geeft aan dat de proportionaliteit van feitgecodeerde sancties voor het laatst in 2005 lijkt te zijn afgewogen. Sindsdien zijn de boetetarieven binnen de Wahv met ruim 41% geïndexeerd aan de hand van de inflatie. Daar bovenop zijn deze tarieven in de jaren 2008-2012 met bijna 55% verhoogd. Dat levert tussen 2005 en 2023 een totale cumulatieve stijging van 116% op, die voor meer dan de helft bestaat uit niet aan de inflatie gerelateerde verhogingen. Dit doet voor het OM de vraag rijzen in hoeverre deze verkeersboetes op dit moment nog proportioneel zijn. Ook de Raad van State heeft kritische kanttekeningen geplaatst bij de proportionaliteit van de verkeersboetes onder de Wahv, onder andere bij de beleidsmatige verhoging die in 2024 is ingegaan.²

Deze externe disbalans is dus met name gegroeid door de incidentele extra verhogingen. Het feit dat er in de strafvorderingsrichtlijnen rekening moet worden gehouden met de rechterlijke straftoemingspraktijk en de oriëntatiepunten van de rechtspraak, heeft daarnaast ook deels bijgedragen aan de

¹ Alle misdrijven en overtredingen uit het Wetboek van Strafrecht.

² Afdeling advisering Raad van State, 15 november 2023, Besluit indexering verkeersboetes 2024, Besluit indexering verkeersboetes 2024, - Raad van State

ontstane disbalans. Dit wordt ook in het rapport door het OM wordt benoemd. Hoewel de maximumtarieven voor de zes boetecategorieën, die zijn opgenomen in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van strafrecht, wel tweejaarlijks worden geïndexeerd, wordt deze indexering niet automatisch één op één vertaald in de boetes die door rechters worden opgelegd. Deze ontwikkelingen hebben tot gevolg gehad dat de boetes voor verkeersovertredingen in verhouding met boetes voor commune strafdelicten relatief hoog zijn geworden. Dat roept vragen op over de proportionaliteit van de feitgecodeerde straffen.

Zoals het OM stelt, zijn beide vormen van disbalans onwenselijk en zouden beide vormen moeten worden opgelost. De meest snelle en effectieve oplossing die het OM hiervoor aandraagt is het terugdraaien van de incidentele – om begrotingstechnische redenen doorgevoerde – verhogingen van de feitgecodeerde boetes. Dat zou betekenen dat de verkeersboetes in één keer met 30% verlaagd zouden moeten worden. Het gaat daarbij zowel om de Wahv-boetes als de feitgecodeerde strafrechtelijke boetes, waarvan de hoogte door het OM wordt bepaald. Een door het OM aangedragen alternatief is om de verkeersboetes een aantal jaren niet te indexeren om uiteindelijk op dezelfde verlaging uit te komen als wanneer de boetes in een keer worden verlaagd en vervolgens wel weer elk jaar te indexeren. Ook de afdeling Advisering van de Raad van State heeft dit geadviseerd in haar advies bij het indexeringsbesluit 2025.³

Er kan geen opvolging worden geven aan dit advies. Dat heeft zowel een financiële als inhoudelijke reden. Het verlagen van de Wahv-boetes met 30% zorgt voor een derving van de boeteopbrengsten oplopend tot 300 miljoen euro per jaar. Hetzelfde geldt voor het een aantal jaar niet indexeren van de verkeersboetes. De kosten voor de derving van de boeteopbrengsten moeten worden gedekt op de begroting van JenV. Alleen schommelingen in de boeteopbrengsten als gevolg van autonome ontwikkelingen worden generaal gecompenseerd. Financiële gevolgen van de beleidskeuzes, waar het in dit geval om zou gaan, dienen conform de begrotingsregels door JenV gecompenseerd te worden. Dit betekent dat als de verkeersboetes met 30% worden verlaagd of jarenlang niet worden geïndexeerd, er een structureel tekort op de begroting van JenV ontstaat oplopend

³ Afdeling advisering Raad van State, 4 december 2024, besluit indexering verkeersboetes 2025, Besluit indexering verkeersboetes 2025. - Raad van State

tot 300 miljoen euro. In het geval bij het in één keer verlagen van de boetes zou dit tekort direct ontstaan. Bij de keuze om de boetes een aantal jaar niet te indexeren groeit het tekort op de begroting uiteindelijk na een aantal jaar tot ditzelfde bedrag. Dat is een keuze die ik met een justitieel apparaat dat sterk onder druk staat gewoonweg onverantwoord zou vinden. Binnen het kabinet zijn er andere grote financiële uitdagingen, wat maakt dat er ook niet breder gekeken kan worden naar dekking voor dit voorstel. Daarnaast geldt ook dat een dergelijke verlaging van de verkeersboetes, zeker wanneer deze in één keer doorgevoerd zou worden, mogelijk een verkeerd signaal afgeeft richting verkeersdeelnemers en mogelijk een negatief gedragseffect oplevert. Ik vind het daarom ook onwenselijk om de boetes in één keer met 30% te verlagen. In het regeerprogramma is een tendens van harder straffen afgesproken. Het verlagen van verkeersboetes past niet bij die wens. Er is gezien het voorgaande dus geen (financieel) draagvlak binnen het kabinet om boetes te verlagen.

Dat betekent niet dat dit kabinet de disbalans tussen de sanctiestelsels en de gevolgen voor burgers niet problematisch vindt. Ook het oog op het advies van de Raad van State inzake sanctiestelsels van 14 september 2015 en de kabinetsreactie hierop in 2018 is deze disbalans onwenselijk.⁴ Het betreft echter een ingewikkeld probleem dat over een langere tijd is ontstaan en daarom nu ook niet zonder grote gevolgen opgelost kan worden. Wettelijke kaders, decennialang financieel beleid, beleidsmatige en maatschappelijke verschuivingen in hoe naar verkeersovertredingen en boetehogten wordt gekeken, spelen hier allemaal een rol in. Hieronder zal nader in worden gaan op de verschillende opties die de afgelopen periode zijn verkend en de maatregelen die naar aanleiding van het rapport zullen worden getroffen, al zijn die beperkt.

Intensivering geautomatiseerde handhaving

Met het OM is bekeken of de kosten die gepaard gaan met het niet indexeren of verlagen van de verkeersboetes, gecompenseerd zouden kunnen worden met een intensivering van de geautomatiseerde verkeershandhaving. Door extra vaste flitspalen, flexflitsers en focusflitsers aan te schaffen zou de pakkans en daarmee de verkeersveiligheid vergroot kunnen worden en zouden de boeteopbrengsten mogelijk tegelijkertijd, ondanks de lagere boetebedragen, gelijk kunnen blijven. In het laatste commissiedebat Verkeersveiligheid van 19 februari jl. heb ik het lid

⁴ Stcrt. 2018, nr. 31269

Grinwis (CU) toegezegd deze suggestie mee te nemen in deze beleidsreactie. Het OM heeft echter aangegeven om meerdere redenen geen mogelijkheden te zien voor deze intensivering. Het belangrijkste bezwaar hierbij is, zoals ik ook al tijdens het commissiedebat heb aangegeven, dat dit extra druk zou opleveren voor de strafrechtketen, terwijl die momenteel al zwaar onder druk staat.⁵ Dit bezwaar wordt versterkt door het feit dat er momenteel al een flinke uitbreiding van het aantal geautomatiseerde handhavingsmiddelen plaatsvindt. De boeteopbrengsten voor deze huidige uitbreiding zijn al in 2023 begroot en zijn vervolgens in de algemene middelen opgenomen, deze kunnen daarom nu helaas niet alsnog gebruikt worden voor een verlaging van de verkeersboetes. Omdat ik het onwenselijk acht om de druk op de strafrechtketen verder te verhogen en het risico te lopen dat door een enorme toename van het aantal verkeerszaken andere ernstige zaken niet kunnen worden behandeld, zie ik een verdere intensivering van de geautomatiseerde handhaving momenteel niet als optie om de disbalans op te lossen. De komende jaren zal echter wel gemonitord worden of er ruimte ontstaat om het aantal geautomatiseerde handhavingsmiddelen toch verder uit te breiden en met de extra boeteopbrengsten de verkeersboetes te verlagen, en tegelijkertijd de verkeershandhaving te versterken.

Interne disbalans verbeteren

Om de interne disbalans (die tussen de boetes op grond van de Wahv en de feitgecodeerde boetes binnen het strafrecht) op te lossen heeft het OM geadviseerd om de Wahv-boetes specifiek in de jaren 2024 en 2025 niet te indexeren zodat deze weer gelijkgetrokken konden worden met de straftarieven doordat het OM die in 2024 en 2025 wel zou indexeren. Zoals bekend zijn de boetes dit jaar en vorig jaar echter wel geïndexeerd en heeft er vorig jaar daarnaast een aanvullende verhoging van de Wahv-boetes plaatsgevonden van 4,3%.

Indien ik de komende jaren alsnog zou besluiten de boetes niet te indexeren om deze zo gelijk te trekken met de verkeersboetes op basis van het strafrecht, zijn ook hier kosten mee gemoeid waarvoor momenteel geen dekking is op de begroting van JenV. Uitgaande van een jaarlijkse indexering van 2% gaat het hierbij om een bedrag van ongeveer 20 miljoen euro structureel voor elk jaar dat niet wordt geïndexeerd. Drie jaar niet indexeren betekent dus een kostenpost van 20 miljoen euro in het eerste jaar, oplopend

⁵ Hoewel de meeste overtredingen die met deze handhavingsmiddelen worden geconstateerd in principe buiten de strafrechtketen om worden afgehandeld, gaat het bij de zwaardere snelheidsovertredingen en het deel van de zaken waartegen in bezwaar en beroep wordt gegaan, wel om een extra belasting van de strafrechtketen.

naar 60 miljoen euro structureel, en naar verhouding meer bij hogere inflatie zoals door De Nederlandsche Bank (DNB) voorspeld voor de komende jaren.

Omdat er geen dekking is om de boetes te verlagen of ze tijdelijk niet te indexeren is een scenario doorgerekend waarbij de boetes voor de lichtste overtredingen, de bulk van de boetes, binnen de Wahv iets worden verhoogd, zodat er mogelijk financiële ruimte beschikbaar zou komen om de hogere boetes, een beperkter aantal, onder de Wahv te kunnen verlagen. Hiermee zou de interne disbalans in het verkeersboetesysteem verlicht worden omdat die disbalans met name bij de hoogste boetes op grond van de Wahv zit.

Het OM heeft echter negatief geadviseerd op dit scenario. Hiermee zou volgens het OM de systematiek van het tarievenhuis binnen de Wahv worden verstoord. 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 gevaarstelling. Uitgangspunt daarbij is dat de straffen de ernst en strafwaardigheid van strafbare gedragingen uitdrukken.

Het OM vindt het onwenselijk om de laagste boetes binnen de Wahv te verhogen zonder dat er sprake is van een maatschappelijke herwaardering van de ernst van de overtredingen onder deze rubriek. Dit standpunt van het OM wordt door het kabinet onderschreven. Van het verlagen van de hoogste boetes zou bovendien, zoals ook al eerder aangegeven, een negatief signaal uit kunnen gaan naar bestuurders over de strafwaardigheid van deze overtredingen. Het verlagen van deze boetes en het verhogen van de boetes voor de lichtste overtredingen zou gevolgen kunnen hebben voor de maatschappelijke acceptatie van het verkeersboetesysteem. Het verhogen van de laagste boetes in dit scenario is helaas onvermijdelijk omdat de kosten voor het verlagen van de hoogste boetes gedekt moeten worden. Indien de laagste boetes niet verhoogd zouden worden, zou dit scenario ruim 26 miljoen euro per jaar kosten, waarvoor geen dekking is. Ook met het verhogen van de laagste boetes is op voorhand echter niet met zekerheid te zeggen dat dit scenario budgetneutraal doorgevoerd kan worden. Dit heeft te maken met de afrondingssystematiek die voor verkeersboetes wordt gehanteerd. De kosten voor dit scenario kunnen daardoor alsnog oplopen tot 12 miljoen euro per jaar. Om bovengenoemde redenen is dit scenario uiteindelijk onwenselijk gebleken.

Externe disbalans verbeteren

Om de disbalans tussen de boetehogtes voor feitgecodeerde overtredingen ten opzichte van de boetes voor andere

overtredingen te verbeteren, zouden alle feitgecodeerde boetes kunnen worden verlaagd. Daar is, zoals eerder aangegeven, geen dekking voor binnen het beschikbare budget van JenV. Deze disbalans kan ook verbeteren wanneer de door rechters op te leggen boetes voor commune delicten, hoger zouden worden. Dat raakt echter aan de rechterlijke straftoemingsvrijheid. Ook indien wel besloten zou worden alle feitgecodeerde Wahv-tarieven te verlagen, waarvoor dus geen financiële dekking is, blijft de rechterlijke straftoemeting, die niet automatisch meebeweegt met de indexeringen, problematisch met het oog op toekomstige tariefwijzigingen en meer algemeen de mogelijkheid van het voeren van straftoemingsbeleid. Met het oog op een meer structurele oplossing is het daarom wenselijk om ook te kijken naar de ontwikkeling van de rechterlijke straftoemeting in verkeerszaken. Hiermee geef ik ook opvolging aan het advies van het OM, om hier nader onderzoek naar te doen. De uitkomsten van dit onderzoek bieden mogelijk aanknopingspunten om hierover met de Rechtspraak in gesprek te gaan, bijvoorbeeld over het op regelmatige basis aanpassen van de LOVS-oriëntatiepunten.

Voorkomen dat de disbalans verergert

Om te voorkomen dat de ontstane disbalans tussen de sanctiestelsels in de toekomst wordt verergerd, is het in de eerste plaats van belang dat de feitgecodeerde boetes, los van de jaarlijkse indexering, niet meer aanvullend verhoogd worden. Eerder heb ik uw Kamer reeds toegezegd dat ik niet over zal gaan tot dergelijke verhogingen.⁶ In het rapport van het OM worden naast de aanbevelingen die zien op het oplossen van de reeds ontstane disbalans tussen de sanctiestelsels ook enkele aanbevelingen gedaan die gericht zijn op het voorkomen van een nieuwe disbalans. Hieronder ga ik op deze aanbevelingen in.

Heldere overlegstructuur

Een heldere overlegstructuur kan volgens het OM bijdragen aan het voorkomen van het verergeren van de disbalans. Om opvolging te geven aan dit onderdeel van het advies en meer ruimte te creëren voor overleg tussen het OM, JenV en lenW over de tariefwijzigingen van de verkeersboetes, zal de start van het proces voor de jaarlijkse indexering met ingang van dit jaar worden vervroegd. Concreet betekent dit dat niet langer de CPI van juni maar die van

⁶ Commissiedebat strafrechtelijke onderwerpen op 4 september 2024 en Commissiedebat Verkeersveiligheid op 19 februari 2025.

maart gebruikt zal gaan worden voor de indexering van het feitgecodeerde stelsel.

Indexering wettelijke grensbedragen

Het OM heeft in het rapport ook geadviseerd om een aantal wettelijke grensbedragen mee te nemen in de jaarlijkse indexering. Het gaat dan bijvoorbeeld om het bedrag vanaf wanneer een boete wordt opgenomen in de justitiële documentatie of het bedrag waarboven hoger beroep tegen een Wahv-boete mogelijk is. Doordat deze bedragen nu niet standaard meestijgen met de boetes kan dit er bijvoorbeeld toe leiden dat meer (lichte) overtredingen in aanmerking komen voor een aantekening op de justitiële documentatie terwijl dat oorspronkelijk niet de bedoeling was voor die overtredingen. Ook zou dit als gevolg kunnen hebben dat op den duur steeds meer Wahv-feiten in aanmerking komen voor hoger beroep, ook de feiten die (in elk geval op het moment van inwerkingtreding van de daaraan ten grondslag liggende wet) volgens de wetgever een zaak van gering belang betreffen, waardoor volstaan zou moeten kunnen worden met de beoordeling door één rechterlijke instantie. Het niet periodiek indexeren van de grensbedragen, terwijl de boetebedragen wel geïndexeerd worden, heeft dus gevolgen voor zowel de burger als voor de belasting op de Rechtspraak en het OM.

Het advies van het OM om de wettelijke grensbedragen jaarlijks te indexeren, neem ik echter niet over. Het gaat hierbij namelijk om de afgrenzing van strafvorderlijke bevoegdheden en rechten. Net boven of net onder het bedrag zitten heeft grote processuele gevolgen. Het risico van jaarlijks wisselende grensbedragen is dat dit tot onduidelijkheden en processuele complicaties in de praktijk kan leiden. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot onduidelijkheid over de vraag of een boete geregistreerd moet worden in de justitiële documentatie en of tegen een bepaalde boete wel of geen hoger beroep kan worden ingediend. Wel is het mogelijk om deze wettelijke grensbedragen incidenteel bij te stellen middels het aanpassen van de wet. Momenteel bekijk ik samen met het OM welke grensbedragen opgehoogd zouden moeten worden en of hiervoor een wetstraject zou kunnen en moeten worden gestart.

Tweejaarlijks indexeren

Het OM adviseert in het rapport om de feitgecodeerde boetes in plaats van jaarlijks, tweejaarlijks te indexeren. Hiermee zou

aangesloten worden op de indexering van de in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht opgenomen wettelijke boetecategorieën die ook tweejaarlijks geïndexeerd worden. Het OM acht dit wenselijk omdat de bovengrens voor de Wahv-boetes is gekoppeld aan het bedrag van de eerste boetecategorie uit het Wetboek van Strafrecht. Daarnaast kan het tweejaarlijks indexeren volgens het OM grote schommelingen in de indexering aan de hand van de CPI dempen. Ook kan een lagere frequentie van indexeren in de ogen van het OM ruimte bieden voor het meegroeien van de rechterlijke straftoemeting, hetgeen de externe balans ten goede zou komen.

Ook aan dit onderdeel van het advies kan ik geen opvolging geven. In de eerste plaats omdat ook hier aanzienlijke structurele kosten aan kleven waarvoor ik geen dekking heb. Bij tweejaarlijks indexeren zou er gebruik gemaakt worden van de consumentenprijsindex over twee jaar (de totale inflatie over twee jaar). Er wordt dan steeds één jaar niet geïndexeerd, waardoor er in dat jaar minder boeteopbrengsten zijn dan wanneer er wel geïndexeerd zou worden. Daarnaast vindt de indexering dan plaats over een lager bedrag dan wanneer tussentijds nog een keer geïndexeerd zou zijn. Uitgaande van een jaarlijkse indexering met 2% gaat het om een bedrag van gemiddeld zo'n 10 miljoen euro per jaar. Bij tweejaarlijks indexeren zou de verhoging wellicht op een redelijker gemiddeld percentage per jaar uitkomen, maar hier staat echter tegenover dat de boetes dan eens per twee jaar juist met een grotere stap omhoog gaan. Dit kan mogelijk leiden tot een lagere maatschappelijke acceptatie van de verkeersboetes.

Toezegging CD strafrechtelijke onderwerpen 4 september 2024

Tijdens het commissiedebat strafrechtelijke onderwerpen op 4 september 2024 heb ik het lid El Abassi (DENK) toegezegd in de beleidsreactie op dit rapport ook toe te lichten waarom het bij inflatie logisch is om de feitgecodeerde boetes aan de hand van dat inflatiepercentage te indexeren om zo de relatieve zwaarte van de sanctie gelijk te houden. Tijdens dit debat werd door het lid El Abassi ook de vraag gesteld of deze boetes dan niet juist verlaagd zouden moeten worden omdat mensen door de inflatie al minder te besteden hebben en een boete daardoor al grotere gevolgen heeft voor de betrokkene.

Er is voor deze systematiek gekozen met het idee dat het punitieve

karakter van een sanctie erin is gelegen dat een burger die een boete krijgt opgelegd, dat geldbedrag aan de overheid moet betalen en datzelfde bedrag dus niet kan besteden aan producten of diensten. Door de indexering te koppelen aan de ontwikkeling van de prijzen, wordt ervoor gezorgd dat door geldontwaarding de straf die de boete vormt relatief even zwaar blijft. Zo kan men steeds hetzelfde soort product of dienst niet meer kopen als gevolg van een boete. Om een voorbeeld te geven: bij een boete van 50 euro kan dat geld niet uitgegeven worden aan een nieuwe broek van 50 euro. Als die nieuwe broek een jaar later 55 euro kost, zou men bij gelijk houden van de boete in theorie 5 euro over houden. Door de boete dan ook naar 55 euro te laten stijgen, wordt dit met elkaar in balans gehouden. Op deze manier is de stijging feitelijk voor iedereen gelijk. Iedereen moet evenveel andere producten en/of diensten inleveren door de oplegde boete. Dit laat natuurlijk onverlet dat er afhankelijk van de inkomens- en/of vermogenspositie verschillen blijven bestaan in hoeveel financiële ruimte er nog over blijft na het betalen van de boete. Een boete kan daardoor voor personen met minder inkomen en vermogen wel zwaarder voelen. Dit verschil is echter inherent aan het gebruik van gefixeerde boetebedragen en volgt niet uit de indexering als zodanig. Daarnaast is het hier nog relevant om te benoemen dat de lonen historisch gezien de inflatie steeds volgen. Hoewel men bij een hoge inflatie dus weliswaar tijdelijk minder te besteden kan hebben, is het over algemeen zo dat dit daarna door de stijging van de lonen voor de meeste burgers ook weer rechtgetrokken wordt. Dit is ook de reden dat mijn ambtsvoorganger eerder al heeft aangekondigd niet over te stappen op een andere indexeringssystematiek.⁷

Vervolg

Helaas kan door voornoemde financiële beperkingen en de huidige druk op de Rijksbegroting op dit moment maar zeer beperkt opvolging worden gegeven aan het advies van het OM. 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. Wel zijn in deze brief maatregelen aangekondigd waarmee kan worden voorkomen dat de disbalans erger wordt.

⁷ Kamerstukken II, 2023-2024, 29398, nr. 1109.

De staatssecretaris Participatie en Integratie werkt nauw samen met de staatssecretaris Rechtsbescherming om problematische schulden effectief aan te pakken. In de brief van 4 april jl. hebben de voormalig staatssecretaris van Justitie en Veiligheid en de staatssecretaris Rechtsbescherming u geïnformeerd over de beleidsinitiatieven ten aanzien van de inning van sancties door het CJIB.⁸ Per 1 juni jl. is het CJIB gestart met het kwijtschelden van ophogingen bij verkeersboetes in gevallen van overmacht/onevenredig hardvochtige effecten.

Verder zullen de komende jaren zullen verschillende ontwikkelingen die mogelijk kunnen leiden tot een vermindering van de druk op de strafrechtketen worden gemonitord. Dit biedt op den duur wellicht ruimte de handhaving te intensiveren en met de opbrengsten daarvan de feitgecodeerde boetes te verlagen. Ook andere ontwikkelingen die er toe kunnen leiden dat de verschillende sanctiestelsels op den duur alsnog meer met elkaar in balans kunnen worden gebracht en dat de proportionaliteit kan worden verbeterd zullen worden gemonitord en waar nodig nader worden onderzocht. De relatie tussen de boetehogtes en de verkeersveiligheid zal hierin leidend zijn. Er zal dus naar oplossingen gezocht blijven worden voor het oplossen van de disbalans tussen de boetestelsels. Zodra ontwikkelingen hier aanleiding toe geven, zal ik uw Kamer hierover informeren.

De minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel

⁸ Kamerstukken II, 2024-2025, 29 279, nr. 931.