

Verkeersboetes inkomensafhankelijk maken, is dat een goed idee? Nee, stelt verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen. Ja, zegt politiek econoom Merel van Rooy.

De positie van Merel van Rooy is meteen helder: verkeersovertreders die goed verdienen, moeten hogere verkeersboetes krijgen dan verkeersovertreders met een laag inkomen. Voor hetzelfde vergrijp. De politiek econoom — ambtenaar op een ministerie ('welk, vind ik voor dit thema niet relevant') en lokaal actief voor de PvdA — werkt aan een boek over de problemen waarin mensen kunnen komen door boetes en vooral uit de hand gelopen aanmaningen. Ze staat in de startblokken om voor haar visie te pleiten. Haar gesprekspartner is Gerard Tertoolen. Tertoolen is verkeerspsycholoog en veelgevraagd mobiliteits- en veiligheidsadviseur, en heeft zijn zijn kantoor nabij het Centraal Station van Utrecht beschikbaar gesteld voor De Ontmoeting.

'Iedereen heeft te maken met verkeer', zegt de verkeerspsycholoog, 'dat maakt mijn vak ook zo interessant. Die 30 km-limiet in Amsterdam bijvoorbeeld, daar zijn veel wegen helemaal niet ingericht om 30 km te rijden.' Van Rooy vouwt haar handen om een kop thee en komt ter zake. Zijn inkomensafhankelijke boetes een goed idee of niet?

'Ken je dat EO-programma "Waar doen ze het van?"', vraagt ze. 'Daarin zie je een miljonairsfamilie een auto van drie ton auto kopen en met plezier op de staart trappen. Ze hebben €360 in de maand aan verkeersboetes ...'

Tertoolen knikt en vult aan: '... die ze vooraf incalculeren'.

Van Rooy vervolgt: 'Terwijl de andere familie met vijf kinderen in het programma moet sappelen en een betalingsregeling bij het Centraal Justitiele Incassobureau heeft voor een zelfde soort boete. Dus de één zit er maandenlang aan vast en de ander tikt het af.'

'Het is maar een heel kleine groep die hoge boetes lachend aftikt', relativeert Tertoolen.

'En bovendien zijn boetes vermijdbaar. Verkeersboetes zijn niet bedoeld om achterliggende sociaaleconomische problemen op te lossen. Ze zijn bedoeld om mensen erop te wijzen dat ze zich misdragen in het verkeer, dat ze daarmee gevaar veroorzaken.'

Van Rooy: 'Ik zeg ook niet dat er niet beboet moet worden.'

Tertoolen: 'Maar wat je eigenlijk zegt is dat we overtredingen voor sommige burgers moeten gaan subsidiëren.'

Het laatste woord raakt een gevoelige snaar bij Van Rooy. 'Nee, de redenering is dat je moet *voelen* wat je fout hebt gedaan. Moet het dan een gelijke *straf* zijn, of moet de *boete* gelijk zijn? Ik denk het eerste.'

Tertoolen: 'Laten we niet doen net alsof mensen niet anders kunnen dan de wet breken. Ze moeten geen overtredingen maken. Zo simpel is het.'

Van Rooy: 'Rijke mensen toch ook niet?'

'Nee, niemand moet dat doen', houdt Tertoolen vast. 'Kijk, alles wat er gebeurt in het leven op financieel gebied hakt er bij sommige mensen meer in dan bij anderen. Die verschillen *zijn* er, dat zijn sociale vraagstukken die veel dieper liggen. En als je daar niet mee eens bent, moet je wat aan die verschillen gaan doen. Mensen die gelijksoortige overtredingen maken behoren op een zelfde manier bestraft te worden.'

Politiek econoom Van Rooy: 'Dat vind ik niet rechtvaardig.'

Tertoolen: 'Maar wat is dan eerlijk? Wat doe je met iemand met weinig geld en groot gezin, en iemand die weinig geld heeft en alleen leeft? Mensen verschillen op zoveel verschillende aspecten. Dat moet je niet met een boete systeem willen corrigeren.'

Het gesprek valt even stil en de filosofische discussie over wat eerlijk is, en gelijk, lijkt voorlopig geparkeerd.

Tertoolen, pragmatisch: 'Inkomensafhankelijke boetes zijn niet naar mijn idee niet wenselijk en niet uitvoerbaar, te complex.'

Van Rooy: 'Het is natuurlijk heel veel werk ook om exact iemands draagkracht vast te stellen. Je moet eerst persoonlijk schuld vaststellen en dan iemands inkomen uitzoeken, en daar een soort berekening op loslaten. In Duitsland doen ze het gewoon door te gokken hè. Je kunt ook kijken naar de waarde van auto — wist je trouwens dat mensen in een BMW, Landrover, Volvo en Tesla de meeste boetes krijgen en rijders van Daewoo, Daihatsu of Suzuki veel minder?'

Het verschil ook tussen leaserijders en auto-eigenaren laat Van Rooy rusten.

Ze vervolgt: 'Mensen zeggen soms: neem dan iemands vermogen mee in de berekening, of het uitgavenpatroon. Je kunt ook vijf categorieën van welvaart maken. In Duitsland vinden ze privacy heel belangrijk, dus daar beboeten ze naar beroepsgroep.' Tertoolen schudt zijn hoofd: 'Dat vind ik heel erg gevaarlijk, los van het feit dat ik een dergelijk systeem afkeur, want dan ga je binnen dat systeem ook weer onzekerheden en ongelijkheden creëren. Daarbij, als je kijkt naar het belastbaar belastbare inkomen, dan worden mensen die op illegale manieren veel geld verdienen, nog eens dubbel beloond.'

Het gesprek gaat terug naar de basis: gaat het om verkeersveiligheid of om rechtvaardigheid, en wat is dat?

Voor de verkeersveiligheid is grote pakkans veel belangrijker dan boetes, zegt de verkeerspsycholoog. Hij zegt 'sowieso' voorstander te zijn van een puntenrijbewijs, omdat dat 'in dat systeem overtredingen alle mensen even hard raken'. 'Dat je dus je rijbewijs kunt kwijtraken.'

Van Rooy stemt in: 'Het wrange is dat het puntenrijbewijs op de politieke agenda stond. Het is alleen niet ingevoerd omdat er dan minder geld in het laatje komt. Toen afgelopen jaar de boetes werden verhoogd, ben ik in het beleid gedoken. Ik schrok dat geld verdienen daarin zo centraal staat. En het kabinet geeft het ook ruitertlijk toe, dat ze dat doen om de staatskas te spekken.'

Tertoolen: 'Dat was een grote misser. Dan denken mensen al snel: het is dus alleen maar autootje pesten. Terwijl je wilt dat de overheid zich inspant voor de verkeersveiligheid. Die flitspalen staan er toch echt voor controle op snelheid of door rood rijden.'

Van Rooy: 'Uiteindelijk wil je naar nul boetes toe. Dat iedereen zich gewoon aan die regels houdt. Maar de boetes kunnen wat mij betreft alvast wel 30% lager, zoals ook het OM wil. Ik denk ook dat je naast inkomensafhankelijke boetes vaste boetes moet houden voor lichte overtredingen.'

Tertoolen: 'Degene die een 'zware' overtreding maken, doen dat echt bewust. Zij weten dat ze fout bezig zijn. Ze zitten te bellen of te appen, ze zijn dronken, al die levensgevaarlijke dingen. Dat kan echt niet; rijk of arm.'

‘Dus als je niet kunt betalen, moet je de boete maar niet rijden?’ vat Van Rooy samen.

‘Maar dan kom je uit bij klassenjustitie.’ Tertoolen: ‘Dat heb ik ook niet gezegd. Dat geldt voor iedereen.’

Terug naar de filosofische discussie.

Tertoolen: ‘Nee, je moet die overtreding niet maken. Het feit dat er mensen zijn die zo’n boete eenvoudig kunnen betalen, pleit nogmaals voor een ander systeem dan boetes. Maar als je mensen die grote overtredingen maken, gaat helpen door ze geld te geven in verhouding tot mensen met meer geld ... dat is helemaal verkeerd.’

Van Rooy: ‘De pijn die je voelt, die moet gelijk zijn, daar gaat het om.’

Tertoolen: ‘Hoe kun je ooit zeggen dat de pijn gelijk is? Als ik een boete krijg, dan baal ik daar ontzettend van en denk ik: dat moet ik niet meer doen.’

Van Rooy: ‘Maar als je minder zou verdienen, dan zou je precies datzelfde effect hebben en er langer mee zitten, toch? Ik vind niet per se dat boetes voor rijken extreem hoog zouden moeten zijn. Ik ben ook niet voor boetes als inkomensbeleid. Ik vind dat je bij de strafmaat rekening moet houden dat de één veel meer geld heeft dan de ander.’

Tertoolen zegt de vraag te bezien vanuit de verkeerspsychologie en verkeersveiligheid, ‘niet vanuit een politiek standpunt’. Want waar zijn de boetes voor bedoeld? Vraagt hij retorisch. ‘Grotere verkeersveiligheid, en dan is een puntenrijbewijs veel effectiever.’ Ook Van Rooy zegt het rechtvaardig te vinden dat recidiveren ‘zwaarder telt’.

Gloort er een slotsom? De politiek econoom en de verkeerspsycholoog kijken elkaar aan: de boetes kunnen omlaag als de pakkans maar flink omhoog gaat.

Tertoolen: ‘Gedragsverandering is echt het punt. Er zijn dit jaar weer meer doden gevallen, er zijn weer meer ongelukken gebeurd. Iedereen, inclusief de minister, huilt twee weken lang krokodillentranen. En vervolgens gaan we op dezelfde voet verder en wordt er niet serieus ingegrepen.’

Van Rooy: ‘Helemaal eens.’

Merel van Rooy is politiek econoom en rijksambtenaar. Daarnaast is ze actief voor de PvdA en doet ze onderzoek naar de impact van verkeersboetes voor lage inkomens. Dit voorjaar komt over dit onderwerp een boek van haar hand, werktitel: De Boetefabriek.

Gerard Tertoolen is zelfstandig verkeerspsycholoog en gedragsexpert. Daarnaast is hij verbonden aan adviesbureau XTNT voor mobiliteitsvraagstukken bij overheid en bedrijfsleven. Hij treedt geregeld op in de media over verkeersveiligheid.