

Samenvatting

Op 24 juni 1998 is de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) gewijzigd. Deze wijziging komt voort uit de wens van de Tweede Kamer om te komen tot een strengere aanpak van gevaarlijk rijgedrag in het verkeer. De belangrijkste wijzigingen zijn:

1. verhoging van de maximumstraffen voor ernstige vormen van roekeloos rijgedrag
2. aanscherping van de regeling inzake de invordering en inhouding van het rijbewijs, in het bijzonder
 - het opnemen van een wettelijke verplichting voor de politie een rijbewijs in te vorderen wanneer de maximumsnelheid is overtreden met 50 kilometer per uur of meer
 - het opnemen van de bevoegdheid van de officier van justitie het rijbewijs vervolgens in te houden wanneer de maximumsnelheid is overschreden met 70 kilometer per uur of meer
3. wijziging van de regeling inzake de bijkomende straf van ontzegging van de rijbevoegdheid (OBM¹), namelijk:
 - de periode van OBM gaat pas in op de datum die staat vermeld in het schriftelijk bericht dat de veroordeelde hierover heeft ontvangen (i.p.v. datum onherroepelijk worden van de rechterlijke uitspraak);
 - als de veroordeelde het rijbewijs op een later tijdstip inlevert dan hem door het Openbaar Ministerie (OM) is gemeld, wordt de duur van de rijontzegging verlengd met het aantal dagen dat hij/zij te laat is
4. OBM kan worden opgelegd bij veroordeling wegens enkele commune misdrijven waarbij een motorrijtuig als middel of wapen is gebruikt.

Deze evaluatie heeft tot doel na te gaan of de wijzigingen van de WVW 1994 worden toegepast zoals de wetgever heeft beoogd. Met andere woorden: in welke mate maken politie, officieren van justitie en rechters gebruik van de nieuwe mogelijkheden in de Wegenverkeerswet? Daarnaast is er een aantal vragen dat gesteld is naar aanleiding van de wijziging van de WVW 1994. Hoe zwaar zijn de straffen die worden opgelegd voor de verschillende verkeersdelicten? Hoe vaak leidt een invordering of inhouding van het rijbewijs tot een OBM die door de rechter wordt opgelegd? Wat is de gemiddelde doorlooptijd van een strafzaak waar een rijbewijs is ingevorderd per arrondissement? Hoe vaak wordt bij inbeslagname van de auto deze ook daadwerkelijk verbeurdverklaard door de rechter? Worden combinaties van straffen gegeven? Is bekend hoe vaak recidive voorkomt van overtredingen van de WVW 1994? Krijgen recidiverende overtreeders hogere straffen? Voor al deze vragen is de periode 1996 tot en met 2000 bekeken. Ook is een aantal deskundigen afkomstig uit de politie, het Openbaar Ministerie, de rechterlijke macht, de advocatuur en de wetenschap geïnterviewd. Daarnaast is een discussiemiddag georganiseerd met deskundigen uit de wetenschap, de rechtspraak en het beleid.

1 Letterlijk: Ontzegging van de Bevoegdheid Motorrijtuigen te besturen.

In de bestraffingen van WVV 1994-delicten doet zich een interessante ontwikkeling voor in de periode 1996-2000. De transactiebedragen stijgen. Het absolute aantal taakstraffen neemt ook toe, maar het relatieve aandeel niet. In de vrijheidsstraffen doen zich geen veranderingen voor. Deze ontwikkelingen zijn niet voor alle delictcategorieën hetzelfde. Zo zijn rechters bij ernstige snelheidsovertredingen sneller geneigd tot het opleggen van boetes, die doorgaans niet zo hoog zijn. Er worden minder voorwaardelijke OBM-en opgelegd maar het aandeel onvoorwaardelijke OBM-en blijft hetzelfde. In absolute aantallen stijgen de onvoorwaardelijke OBM-en sterk. Net als bij de boetes, gaat het daarbij vooral om kortdurende OBM-en. Bij rijden onder invloed veranderen het aantal OBM-en en het aantal vrijheidsstraffen vrijwel niet. Bij onverzekerd rijden dalen de transactiebedragen. De overige straffen voor dit delict blijven gelijk.

Het aantal verbeurdverklaringen van het in beslag genomen motorrijtuig neemt voor alle verkeersdelicten toe, met name voor onverzekerd rijden en ernstige snelheidsovertredingen. In 2000 wordt 40% van de in beslag genomen motorrijtuigen wegens onverzekerd rijden verbeurdverklaard. Bij rijden onder invloed is dit slechts 20% en bij ernstige snelheidsovertredingen komt het in 8% van de gevallen voor.

De gewijzigde regeling voor de OBM heeft de technische problemen die zich in het verleden in de uitvoeringspraktijk voordeden weggenomen. De regeling blijft wel enigszins kwetsbaar op het punt van de registratie, de betekening en door het niet inleveren van rijbewijzen.

Het Openbaar Ministerie vordert waar mogelijk een OBM indien een commuun misdrijf is begaan met een motorrijtuig. De rechtsprekende macht legt in zo'n geval waar mogelijk een OBM op. Enkele respondenten hebben enige aarzeling bij de toegevoegde waarde van de regeling. De respondenten zijn verdeeld over de vraag of de OBM als bijkomende straf moet worden opgenomen in het Wetboek van Strafrecht.

De vraag is of het hogere strafmaximum voor het veroorzaken van een ongeval (art. 6 WVV 1994) en toevoegen van 'excessieve snelheidsovertreding' als strafverzwarende omstandigheid in een behoefte aan hogere straffen heeft voorzien. Uit rechtbankgegevens blijkt dat slechts in incidentele gevallen hogere straffen dan voorheen worden opgelegd, en dan met name in geval van strafverzwarende dronkenschap. Volgens de respondenten laten het Openbaar Ministerie en de rechtsprekende macht waar mogelijk een excessieve snelheidsoverschrijding meewegen als strafverzwarende omstandigheid. De respondenten kennen de regeling vooral een belangrijke signaalwerking toe. Maar er bestaat enige twijfel over de toegevoegde waarde van het hogere strafmaximum voor het veroorzaken van een ongeval. De substantieel zwaardere straffen lijkt de rechterlijke macht te hebben gereserveerd voor doodslag in het verkeer en niet voor het culpose misdrijf van artikel 6 WVV 1994. De respondenten kunnen geen uitspraken doen over het effect van de wetswijzigingen op het rijgedrag.

Uit recidivecijfers blijkt dat na 5 jaar 34% van de veroordeelde verkeersdelinquenten weer voor een verkeersdelict veroordeeld wordt. Gemiddeld hebben veroordeelden van verkeersdelicten na 5 jaar twee nieuwe verkeersdelicten gepleegd. Maar de verschillen zijn groot per type delict. Zo is 41% van de veroordeelden wegens onverzekerd rijden na 5 jaar weer veroordeeld voor onverzekerd rijden. Van de veroordeelden wegens rijden zonder rijbewijs is 32% na 5 jaar weer veroordeeld voor rijden zonder rijbewijs. En van de veroordeelden wegens rijden onder invloed is 28% na 5 jaar weer veroordeeld voor rijden onder invloed.

Zowel uit de vervolgings- en berechtingscijfers als de interviews blijkt dat politie en justitie gebruikmaken van een aantal van de nieuwe mogelijkheden die de WVV 1994 hun biedt. Bij een overschrijding van de maximumsnelheid met meer dan 50 kilometer per uur is de politie verplicht het rijbewijs in te vorderen. Dit gebeurt ook, gezien de stijging van het aantal ingevorderde rijbewijzen wegens ernstige snelheidsovertredingen in de negen arrondissementen die historische gegevens over invorderingen bijhouden. In ongeveer 90% van de zaken die voor de rechter komen en waarbij een rijbewijs is ingevorderd wegens ernstige snelheidsovertreding wordt een OBM opgelegd, waarvan de helft voorwaardelijk. Invorderingen wegens rijden onder invloed die voor de rechter komen, eindigen bijna altijd met een oplegging van een OBM, waarvan de ruim de helft onvoorwaardelijk.

Politie en Openbaar Ministerie beoordelen de nieuwe invorderingsregeling als goed uitvoerbaar en kennen deze een belangrijke signaalwerking toe. De rechtspreekende macht sluit zich aan bij de praktijk van politie en Openbaar Ministerie, maar houdt ruimte voor een eigen afweging, waarbij ook rekening wordt gehouden met zwaarwegende persoonlijke omstandigheden van een verdachte.

De respondenten kunnen geen uitspraken doen over het effect van de wetswijzigingen op het rijgedrag. In dit verband ervaart niet iedere respondent de pakans als bijzonder hoog. De politie spreekt de behoefte uit aan een betere terugkoppeling door het Openbaar Ministerie over de toepassing van de regeling (inhouding en OBM). Meer in het bijzonder zou de politie ruimer de beschikking willen hebben over informatie over inhoudingen en de OBM, ten behoeve van preventieve acties.

De doorlooptijden van zaken waarbij een rijbewijs is ingevorderd variëren. Formeel moeten zaken die misdrijven betreffen binnen zes maanden ter zitting komen. Zaken die overtredingen betreffen moeten binnen vier maanden ter zitting komen. Van de verkeerszaken met een invordering van het rijbewijs komt driekwart op zitting. De rest wordt door het OM afgedaan. Van de zaken die naar de rechter gaan, komt ruim 73% binnen zes maanden op zitting. Ongeveer 90% van de zaken wegens rijden onder invloed waarbij het rijbewijs is ingevorderd, komt voor de rechter. Hiervan komt 78% binnen 6 maanden op zitting. Van de

zaken wegens ernstige snelheidsovertredingen komt 55% binnen 4 maanden ter zitting. Bij rijden onder invloed komt dus ruim 20% niet op tijd op zitting, en bij ernstige snelheidsovertredingen komt zelfs 45% niet op tijd op zitting.

Bij bovenstaande conclusies dienen een paar kanttekeningen geplaatst te worden. Bij verbeurdverklaringen wordt niet geregistreerd wat er verbeurdverklaard is. Aangenomen is dat hetgeen in beslag genomen is ook verbeurdverklaard wordt. Uitsplitsing naar dood door schuld en lichamelijk letsel bij verkeersongevallen is niet mogelijk. Of recidivisten hogere straffen krijgen, is niet na te gaan: het desbetreffende wetsartikel (art 179 lid 4 en 5 WVV 1994) wordt niet geregistreerd. Slechts 9 van de 19 arrondissementen houden historische gegevens over invorderingen bij. Daarom is voor de vragen die betrekking hadden op invorderingen een schatting gemaakt van het landelijk totaal. Inhoudingen van het rijbewijs door de officier van justitie worden helemaal niet geregistreerd in Rapsody, evenals de eis van de officier van justitie in rechtszaken.

Aanbevelingen

De meeste respondenten achten het sanctie-instrumentarium van de Wegenverkeerswet adequaat. Zij ontraden in dit verband verplichte inbeslagname en verbeurdverklaring van een motorrijtuig in geval van een excessieve snelheidsovertreding omdat deze straf qua financiële consequenties niet in verhouding staat tot de ernst van het delict. Daarnaast hebben zij enkele suggesties gedaan ter verdere verbetering van de onderzochte regelingen. De recidivetermijn voor ernstige verkeersovertredingen zou moeten worden verlengd en overtredingen die administratief zijn afgedaan, zouden ook moeten kunnen meewegen bij de beoordeling of er sprake is van recidive. De onderzoeksinstrumenten (buiten heterdaad) naar doorrijden na een ongeval zouden moeten uitgebreid, bijvoorbeeld met een bevoegdheid het motorrijtuig in beslag te nemen.

Momenteel ligt bij de Tweede Kamer een wetsvoorstel waarin onder andere wordt voorgesteld om roekeloosheid als strafverzwarende omstandigheid aan artikel 6 WVV 1994 toe te voegen. Volgens de respondenten geven het huidige cijfermateriaal en hun ervaring met de rechtspraak echter geen aanleiding tot het opnemen van roekeloosheid of een andere nieuwe strafverzwarende omstandigheid in artikel 6 WVV 1994. Een aantal respondenten adviseert om de vertrouwde met de verhoogde maximumstraffen (art. 175 WVV 1994) binnen het Openbaar Ministerie te verbeteren.

Als verbeterpunt noemen de respondenten het registratiesysteem ROMA, dat de registratie van de inhoudingen en de OBM bevat, en daarmee de informatie ten behoeve van Openbaar Ministerie, politie, management en onderzoek. De respondenten zijn van mening dat meer onderzoek nodig is naar inbeslagnames en de toepassing van artikel 179a WVV 1994 (OBM bij commune misdrijven)

omdat er te weinig bekend is over het beleid hieromtrent. Dossieronderzoek naar doodslaggevallen in het verkeer zouden meer licht kunnen werpen op kwantitatieve omvang van deze kwalificatie bij zeer ernstige verkeersongevallen en de daaruit voortvloeiende strafoplegging.