

**217**

Onderzoek en beleid

## **Wegenverkeerswet 1994**

Evaluatie van de wijzigingen 1998

**D.E.G. Moolenaar**

**P.P.J. Groen**

**A.G. Mein**

**B.S.J. Wartna**

**M. Blom**

**Bju** | Boom Juridische uitgevers



**Wetenschappelijk Onderzoek- en  
Documentatiecentrum**

---

## Onderzoek en beleid

De reeks Onderzoek en beleid omvat de rapporten van door het WODC van het Ministerie van Justitie verricht onderzoek.

Opname in de reeks betekent niet dat de inhoud van de rapporten het standpunt van de Minister van Justitie weergeeft.

---

Exemplaren van dit rapport kunnen worden besteld bij het distributiecentrum van Boom Juridische uitgevers:

Boom distributiecentrum te Meppel

Tel. 0522-23 75 55

Fax 0522-25 38 64

E-mail [bdc@bdc.boom.nl](mailto:bdc@bdc.boom.nl)

Voor ambtenaren van het Ministerie van Justitie is een beperkt aantal gratis exemplaren beschikbaar.

Deze kunnen worden besteld bij:

Bibliotheek WODC, kamer KO 14

Postbus 20301, 2500 EH Den Haag

Deze gratis levering geldt echter slechts zolang de voorraad strekt.

De integrale tekst van de WODC-rapporten is gratis te downloaden van [www.wodc.nl](http://www.wodc.nl).

Op [www.wodc.nl](http://www.wodc.nl) is ook nadere informatie te vinden over andere WODC-publicaties.

© 2004 WODC

*Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.*

*Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912 jo. het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351, zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471, en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprerecht (Postbus 882, 1180 AW Amstelveen). Voor het overnemen van een gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (art. 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.*

*No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.*

ISBN 90-5454-402-3

NUR 824

# Voorwoord

In 1998 is de Wegenverkeerswet 1994 gewijzigd. De toenmalige minister van Justitie, Korthals, heeft destijds aan de Tweede Kamer toegezegd om de wijzigingen te evalueren. In 2001 is het WODC aan deze evaluatie begonnen, maar vanwege de specialistische materie en de lange looptijden van sommige verkeerszaken is de evaluatie pas in 2003 afgerond.

Een groot aantal mensen heeft meegewerkt aan deze evaluatie. De auteurs willen met name Martin Mak en Karin van Tuijn voor hun inzet en deskundigheid hartelijk danken. Daarnaast willen de auteurs ook hun dank betuigen aan alle interviewde personen en deelnemers aan de discussiemiddag voor hun vrijwillige inzet.

Debora Moolenaar



# Inhoud

<b>Samenvatting</b>	<b>9</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>15</b>
1.1 Probleemstelling	16
1.2 Onderzoeksvragen	16
1.3 Werkwijze	17
1.3.1 Kwantitatieve analyse	17
1.3.2 Kwalitatieve analyse	19
1.4 Opbouw	20
<b>2 Vervolg en berechting</b>	<b>21</b>
2.1 Strafmaat	22
2.1.1 Ernstige snelheidsovertredingen	25
2.1.2 Rijden onder invloed	26
2.1.3 Onverzekerd rijden	28
2.2 Combinaties van straffen	30
2.3 Inbeslagname en verbeurdverklaring motorrijtuig	32
2.4 Wijzigingen ten aanzien van de OBM	35
2.4.1 Tenuitvoerlegging	35
2.4.2 Verdere toepassing OBM	36
2.5 Verhoging strafmaxima bij veroorzaken ongeval met dodelijke afloop of lichamelijk letsel	37
2.6 Recidive	42
2.7 Samenvatting en conclusie	44
<b>3 Invorderingen</b>	<b>47</b>
3.1 Invordering van rijbewijzen	48
3.2 OBM na invordering	49
3.3 Doorlooptijd na invordering	52
3.4 Samenvatting en conclusie	55
<b>Summary</b>	<b>57</b>
<b>Bijlage 1 Stand van afdoening en registratie</b>	<b>60</b>
<b>Bijlage 2 Belangrijkste wijzigingen in 1998 in de Wegenverkeerswet 1994</b>	<b>62</b>
<b>Bijlage 3 Vragenlijst interviews</b>	<b>66</b>
<b>Bijlage 4 Geraadpleegde deskundigen</b>	<b>68</b>
<b>Bijlage 5 Afkortingenlijst</b>	<b>69</b>



## 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 (OBM<sup>1</sup>), 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.



# 1 Inleiding

Op 24 juni 1998 is de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) gewijzigd (Stb. 375, 1998). Deze wijziging komt voort uit de wens van de Tweede Kamer voor een strengere aanpak van gevaarlijk rijgedrag in het verkeer. De belangrijkste wijzigingen zijn:

1. verhoging van de maximumstraffen voor ernstige vormen van roekeloos rijgedrag (gevangenisstraf van 9 jaar indien degene die schuldig is aan een verkeersongeval dat tot de dood heeft geleid onder invloed was van alcohol of de maximumsnelheid ernstig heeft overschreden)
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 (OBM), 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 rij-ontzegging verlengd met het aantal dagen dat hij/zij te laat is
4. OBM kan worden opgelegd bij veroordeling wegens enkele commune misdrijven (namelijk artikel 287, 289, 301, 302, 303, doodslag en moord en zware vormen van mishandeling) waarbij een motorrijtuig als middel of wapen is gebruikt.

Wijzigingen 1 en 4 zijn met onmiddellijke ingang in werking getreden, terwijl wijzigingen 2 en 3 pas per 1 oktober 1998 in werking zijn getreden (Stb. 376, 1998).

Bij de wijziging is toegezegd aan de Tweede Kamer dat de wetswijziging twee jaar na inwerkingtreding geëvalueerd zal worden. Deze termijn bleek echter veel te kort. De wijzigingen in de wet zijn slechts van toepassing op mensen die na de ingangsdatum van de wet een overtreding begaan. Vervolgens vergt het doorlopen van de juridische molen enige tijd. Ook gaat er enige tijd overheen voordat de geautomatiseerde registratie beschikbaar komt voor analyse. Derhalve kon niet eerder dan vier jaar na ingang van de wet begonnen worden aan de evaluatie. Indien eerder aan deze evaluatie begonnen was, zou op een groot deel van de verdachten nog de oude WVW 1994 van toepassing zijn geweest.

Naast de wetswijzigingen komt in het onderzoek ook een aantal onderwerpen aan de orde die in moties genoemd zijn en waarvan de minister heeft toegezegd deze in de evaluatie te betrekken (zie TK 24 112, nr. 13 en 15). Het betreft hier de tijd die verstrijkt tussen invordering van het rijbewijs en de eerste zitting bij de rechter, en aanscherping van de regels inzake inbeslagname en verbeurdverklaring van het motorrijtuig bij ernstige verkeersdelicten.

### **1.1 Probleemstelling**

De evaluatie heeft tot doel na te gaan of de wijzigingen van de WVV 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? Wat zijn eventuele knelpunten en hoe zouden deze opgelost kunnen worden?

Om deze vragen te beantwoorden is voor een tweeledige aanpak gekozen. Ten eerste is op basis van kwantitatieve gegevens bekeken of zich vóór en na de wetswijziging grote verschillen in wijze van afdoening door de rechtelijke macht voordoen. Ten tweede is aan een beperkt aantal deskundigen naar hun mening gevraagd over die onderwerpen waarover geen kwantitatieve gegevens waren.

### **1.2 Onderzoeksvragen**

Voor de evaluatie is een groot aantal onderzoeksvragen geformuleerd. Deze kunnen in twee categorieën verdeeld worden. De eerste categorie vragen gaat over de vervolging en berechting in het algemeen en over de verhoging van de maximumstraffen voor ernstige vormen van roekeloos rijgedrag in het bijzonder:

- Hoe zwaar zijn de straffen die worden opgelegd voor de verschillende verkeersdelicten?
- Worden combinaties van straffen gegeven?
- Zijn de bestaande strafmodaliteiten voldoende?
- Hoe vaak wordt bij inbeslagname van het motorrijtuig deze ook daadwerkelijk verbeurdverklaard door de rechter?
- Moet het motorrijtuig altijd in beslag genomen en verbeurdverklaard worden bij excessieve snelheidsovertredingen?
- Is er bekend hoe vaak recidive voorkomt van overtredingen van de WVV 1994? Krijgen recidiverende overtreeders hogere straffen?

De tweede categorie vragen gaat over invorderingen en inhoudingen van het rijbewijs en OBM:

- Hoe vaak leidt een invordering of inhouding van het rijbewijs tot een OBM die door de rechter wordt opgelegd?

- Hoe gaan rechters om met het verweer dat de verdachte het rijbewijs nodig heeft voor werk?
- Wat is de gemiddelde doorlooptijd van een strafzaak waar een rijbewijs is ingevorderd?
- Hoe vaak wordt OBM opgelegd bij commune misdrijven?
- Is er behoefte aan het opnemen van de ontzegging van de rijbevoegdheid als bijkomende straf in het Wetboek van Strafrecht?

Daarnaast zijn er nog drie algemene onderzoeksvragen geformuleerd:

- Zijn de wetwijzigingen bekend bij politie, officieren, rechters en wetenschappers?
- Hoe vaak maken politie, officieren en rechters gebruik van de nieuwe mogelijkheden? Is er een toename sinds de wetwijziging?
- Zien de deskundigen knelpunten in de (uitvoering van de) regelgeving? Wat zijn mogelijke oplossingen?

Aan het begin van het onderzoek in 2001 waren nog enkele additionele onderzoeksvragen geformuleerd. Deze zijn echter in overleg met de opdrachtgever komen te vervallen omdat zij inmiddels niet meer relevant waren, onder andere vanwege nieuwe wetsvoorstellen.

### 1.3 Werkwijze

Voor deze evaluatie is een kwantitatieve en kwalitatieve analyse gemaakt. De werkwijze van de kwantitatieve analyse staat beschreven in paragraaf 1.3.1 en die van de kwalitatieve analyses in 1.3.2. De uitkomsten van beide analyses zijn besproken tijdens een discussiemiddag met een aantal experts die niet eerder bij de kwalitatieve analyses zijn betrokken.

#### 1.3.1 Kwantitatieve analyse

Voor de kwantitatieve analyse is de periode 1996 tot en met 2000 bekeken. Er is onder andere gebruikgemaakt van gegevens uit Rapsody Strafrechtketen, het beleidsinformatiesysteem van het OM. De gegevens zijn ter beschikking gesteld door het Parket Generaal. Om het effect van de wijzigingen van de WVV 1994 te bekijken zijn die zaken geselecteerd waarbij een verkeersdelict, gepleegd tussen 1 januari 1996 en 31 december 2000, aan de orde was.

Als verkeersdelicten zijn aangemerkt overtredingen van artikelen van de WVV 1994, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990) en de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM). Het RVV 1990 is meegenomen omdat daarin de snelheidsovertredingen strafbaar zijn gesteld. Met name voor de evaluatie van de wijzigingen die verband houden met overschrijding van de maximumsnelheid is het dus van belang om de RVV 1990 mee te nemen. De WAM is meegenomen omdat er een koppeling is tussen de WAM en

de WVV 1994 waardoor veranderingen in de WVV 1994 direct van invloed zijn op de WAM.

Als uitgangspunt voor de vergelijking tussen de oude en de gewijzigde WVV 1994 is de pleegdatum gekozen, omdat in principe de wet die geldig is ten tijde van het plegen van het delict van toepassing is op de verdachte. Als er gevoegd wordt en een zaak dus betrekking heeft op meerdere gepleegde feiten met verschillende pleegdata, dan is de pleegdatum van het laatstgepleegde verkeersdelict bepalend. Dit betekent dat in de tabellen in dit rapport de cijfers over 1998 zowel betrekking kunnen hebben op delicten die gepleegd zijn onder de oude wet als onder de nieuwe wet. Vanaf 1999 hebben alle cijfers alleen betrekking op delicten gepleegd onder de nieuwe wet.

De gebruikte gegevens dateren van augustus 2002. Omdat het enige tijd duurt voordat uitspraken van de rechter worden geregistreerd, is voor een deel van de 'recente' zaken nog geen afdoening bekend. Tabel 1 in bijlage 1 geeft het aantal geregistreerde zaken en de stand van afdoening per augustus 2002. Met name bij de interpretatie van de cijfers uit 2000 moet rekening gehouden worden met het feit dat nog niet alle zaken zijn afgerond.

Naast gegevens over het totaal aantal verkeerszaken gaat het rapport ook in op een aantal specifieke verkeersdelicten, zoals rijden onder invloed, ernstige snelheidsovertredingen en onverzekerd rijden. Voor de analyse in dit rapport zijn vooral de *excessieve* snelheidsovertredingen van belang. Dit zijn snelheidsovertredingen met een overschrijding van de maximumsnelheid van meer dan 50 kilometer per uur. Helaas bevat Rapsody geen informatie over de mate van overschrijding. Voor excessieve snelheidsovertredingen mag het OM echter geen transactie aanbieden. Daarom zijn bij wijze van benadering alle snelheidsovertredingen bekeken waarvoor het OM geen transactie heeft aangeboden. Omdat het OM echter nooit verplicht is om een transactie aan te bieden kan deze categorie ook andere snelheidsovertredingen bevatten. Daarom zullen snelheidsovertredingen waarvoor het OM geen transactie heeft aangeboden om verwarring te voorkomen in het vervolg *ernstige* snelheidsovertredingen worden genoemd. De overige snelheidsovertredingen die bij het OM worden geregistreerd en de snelheidsovertredingen die bij het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) geregistreerd worden, blijven hier dus buiten beschouwing.

Opmerkelijk is dat het aantal snelheidsovertredingen dat bij het OM komt, in 2000 een sterke afname laat zien. Dit komt omdat in 2000 het Transactie Registratie Innings- en Informatie Afhandeling Systeem (TRIAS) landelijk is ingevoerd. Hierdoor worden veel OM-transacties administratief afgehandeld door het CJIB. Deze transacties zien we dus niet meer terug in Rapsody, het registratiesysteem van het OM.



Eén van de wetwijzigingen heeft betrekking op invorderingen. Echter, niet alle parketten houden historische gegevens over invorderingen bij.<sup>2</sup> Slechts bij negen van de negentien arrondissementen is deze informatie beschikbaar (Den Bosch, Breda, Roermond, Arnhem, Zutphen, Den Haag, Amsterdam, Haarlem en Assen). Ook de Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW) is niet in staat om historische informatie te leveren over invordering van rijbewijzen. Daarom worden de gegevens van deze negen arrondissementen opgehoogd naar een landelijk totaal. Tabel 2 in bijlage 1 vermeldt de wegingsfactor waarmee het aantal geregistreerde invorderingen vermenigvuldigd zal worden om een landelijk beeld te krijgen.

Kort samengevat kent het kwantitatieve deel van het onderzoek dus een viertal beperkingen. Ten eerste zijn in 2002 nog niet alle zaken met een pleegdatum in 2000 afgedaan. Ten tweede worden de excessieve snelheidsovertredingen benaderd door naar de snelheidsovertredingen te kijken waarvoor het OM geen transactie heeft aangeboden, de zogenaemde ernstige snelheidsovertredingen. Ten derde ontbreken een aantal OM-transacties in het gegevensbestand omdat zij sinds 2000 administratief worden afgehandeld via TRIAS. En ter vierde houden slechts negen arrondissementen historische gegevens over invorderingen bij, waardoor er een schatting gemaakt moet worden van het landelijk totaal.

### *1.3.2 Kwalitatieve analyse*

In eerste instantie zou voor de kwalitatieve analyse een ‘expert-meeting’ georganiseerd worden. Het aantal experts op dit terrein is echter beperkt en het bleek een lastige klus om deze mensen op hetzelfde tijdstip bij elkaar te krijgen. Daarom is in vrij laat stadium van het onderzoek besloten om geen ‘expert-meeting’ te organiseren maar om interviews te houden. Deze interviews zijn uitgevoerd door ES&E. Vanwege het beperkte budget en het beperkte aantal experts zijn er slechts zes interviews gehouden. De vragen hebben vooral betrekking op de onderzoeksvragen die niet met de kwantitatieve analyse beantwoord kunnen worden. De vragenlijst is opgenomen in bijlage 3. De geïnterviewde personen zijn afkomstig van de politie, OM, zittende magistratuur (ZM), advocatuur en de wetenschap (zie bijlage 4).

Omdat het aantal interviews beperkt was, is tot slot nog een discussiemiddag georganiseerd waaraan verschillende mensen uit de rechtspraak, de weten-

<sup>2</sup> Tot 1996 werden alle invorderingen door het OM geregistreerd in COMPAS. Een directe koppeling naar de rijbewijzenregistratie van de RDW bestond destijds niet. Sinds 1996 is een nieuw systeem genaamd ROMA in gebruik, dat het OM in staat stelt rechtstreeks de gegevens van de RDW te muteren. Dit maakt dat veel eerder voor alle partijen bekend is of een bepaald rijbewijs ingevorderd is of weer is teruggegeven. Nadeel van het nieuwe systeem is dat de mutaties niet als historisch gegeven worden bewaard, en dat registratie in COMPAS niet meer noodzakelijk is, waardoor ook dat systeem geen informatie meer kan bieden over inhoudingen. Bij 9 van de 19 arrondissementen is men de invorderingen na de invoering van het ROMA systeem toch in COMPAS blijven registreren.

schap en het beleid hebben deelgenomen. Ook deze deelnemers staan vermeld in bijlage 4.

Als in dit rapport gesproken wordt over respondenten, kunnen dit zowel deelnemers aan de interviews als deelnemers aan de discussiemiddag geweest kunnen zijn. Omdat verkeerszaken regionaal zeer verschillend kunnen zijn, kan de mening van een respondent niet zonder meer worden doorgetrokken naar een algemene conclusie.

#### **1.4 Opbouw**

Het rapport is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 gaat in op de vervolging en berechting in het algemeen en over de verhoging van de maximum straffen voor ernstige vormen van roekeloos rijgedrag in het bijzonder. Hoofdstuk 3 beantwoordt de onderzoeksvragen die betrekking hebben op invorderingen en inhoudingen van het rijbewijs en OBM.

## 2 Vervolging en berechting

Dit hoofdstuk gaat in op de ontwikkelingen in vervolging en berechting op grond van de WVV 1994, in het bijzonder de verhoging van de maximumstraffen voor ernstige vormen van roekeloos rijgedrag. De wetgever heeft de maximumstraffen voor dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld (art. 175 WVV 1994) in 1998 verhoogd, omdat er bij de rechterlijke macht behoefte bestond aan 'meer armslag teneinde ook in bepaalde gevallen van zeer ernstig roekeloos rijgedrag recht te kunnen doen' (TK 24 112, nr. 9, p. 8-9). Deze behoefte werd tot uitdrukking gebracht in het arrest van het Hof Arnhem in de Porsche-zaak. Het Hof merkte op dat het wettelijke strafmaximum geen adequate bestraffing mogelijk maakte, zodat slechts aanpassing van het wettelijk strafmaximum uitkomst kon bieden. Bovendien wordt in de nieuwe wet ernstige overschrijding van de maximumsnelheid als strafverzwarende omstandigheid aangemerkt. De strafverzwarende grond met betrekking tot dronkenschap was voorheen ook al in de wet te vinden. De strafmaxima zijn als volgt verhoogd:

- verkeersongeval met dodelijke afloop: van 1 jaar naar 3 jaar (art. 175 lid 1 sub a).
- verkeersongeval met lichamelijk letsel: van 9 maanden naar 1 jaar (art. 175 lid 1 sub b).
- verkeersongeval met dodelijke afloop, veroorzaakt door rijden onder invloed of door ernstige overschrijding snelheid: van 3 jaar naar 9 jaar (art. 175 lid 2 sub a).
- verkeersongeval met lichamelijk letsel, veroorzaakt door rijden onder invloed of door ernstige overschrijding snelheid: van 2 jaar naar 3 jaar (art. 175 lid 2 sub b).

De letterlijke tekst van artikel 175 WVV 1994 is te vinden in bijlage 2.

Verder is de regeling van de tenuitvoerlegging van de OBM gewijzigd. Oorspronkelijk was de datum waarop de ontzegging van de rijbevoegdheid inging, gekoppeld aan het vonnis van de strafrechter. Dit had twee bezwaren. Ten eerste was een bij verstek veroordeelde (hetgeen bij verkeerszaken regelmatig voorkomt) vaak niet op de hoogte van het feit dat er een ontzegging tegen hem liep. Daardoor was het zeer lastig om hem te veroordelen wegens het rijden tijdens een ontzegging, wanneer hij toch reed en achter het stuur werd aangetroffen. Ten tweede kon de veroordeelde de tenuitvoerlegging van de ontzegging relatief makkelijk frustreren door zijn rijbewijs niet in te leveren. Na afloop van de ontzeggingstermijn mocht betrokkene dan gewoon weer rijden.

Voor deze problemen zijn in de wijzigingen van 1998 twee oplossingen geformuleerd. De OBM gaat nu pas in na uitreiking van een desbetreffende mededeling van het OM, en de termijn wordt eventueel verlengd als het rijbewijs niet tijdig door de veroordeelde is ingeleverd (WVV 1994 art. 180). Wie zijn rijbewijs dus nooit inlevert, mag in beginsel nooit meer rijden.

Waar een verkeersgedraging het karakter had van een algemeen misdrijf, zoals doodslag, moord of (zware) mishandeling (met voorbedachte rade), in het bijzonder artikel 287, 289, 301, 302 en 303 Sr, bood noch de WVV 1994 noch het Wetboek van Strafrecht de mogelijkheid om een ontzegging van de rijbevoegdheid

op te leggen. Als de officier van justitie de verdachte langere tijd uit het gemotoriseerd wilde verkeer halen, moest hij dus voor een vervolging wegens een verkeersdelict kiezen in plaats van een algemeen delict, hetgeen een onderwaardering van de ernst van het gepleegde feit zou betekenen. Om dit bezwaar te ondervangen, is het bij de wijzigingen van 1998 mogelijk geworden dat OBM wordt opgelegd bij commune misdrijven, indien het misdrijf is gepleegd met een motorrijtuig (WVW 1994 art. 179a).

De letterlijke teksten van artikel 164, 179a en 180 WVW 1994 zijn te vinden in bijlage 2.

Naar aanleiding van deze wijziging zijn de volgende onderzoeksvragen gesteld:

- Hoe zwaar zijn de straffen die worden opgelegd voor de verschillende verkeersdelicten?
- Worden combinaties van straffen gegeven?
- Is er behoefte aan het opnemen van de ontzegging van de rijbevoegdheid als bijkomende straf in het Wetboek van Strafrecht?
- Hoe vaak wordt OBM opgelegd bij commune misdrijven (art. 179a WVW 1994)?
- Hoe vaak wordt bij inbeslagname van de auto, deze ook daadwerkelijk verbeurdverklaard door de rechter?
- Moet het motorrijtuig altijd in beslag genomen en verbeurdverklaard worden bij excessieve snelheidsovertredingen?
- Zijn de bestaande strafmodaliteiten voldoende?
- Zijn de wetswijzigingen bekend bij politie, officieren, rechters en wetenschappers?
- Hoe vaak maken politie, officieren en rechters gebruik van de nieuwe mogelijkheden? Is er een toename sinds de wetswijziging?
- Is er bekend hoe vaak recidive voorkomt van overtredingen van de WVW 1994? Krijgen recidiverende overtreeders hogere straffen?
- Zien de deskundigen knelpunten in de (uitvoering van de) regelgeving? Wat zijn mogelijke oplossingen?

Paragraaf 2.1 geeft een overzicht van de strafmaat voor verkeersdelinquenten in het algemeen. In paragraaf 2.2 worden veelvoorkomende combinaties van straffen bekeken. Paragraaf 2.3 gaat in op inbeslagnames en verbeurdverklaringen. In paragraaf 2.4 komt de verhoging van de strafmaxima bij veroorzaken van een ongeval aan bod. Paragraaf 2.5 gaat over recidive van verkeersdelinquenten. Tot slot eindigt paragraaf 2.6 met een samenvatting. De gehanteerde werkwijze en de beperkingen van de gegevensbestanden zijn reeds beschreven in de inleiding.

## **2.1 Strafmaat**

In deze paragraaf staat de zwaarte van de strafmaat voor verkeersdelicten centraal. Er wordt gekeken naar de ontwikkelingen in transacties met het OM, boetes, OBM-en, vrijheidsstraffen en taakstraffen.

**Tabel 1 Transacties OM voor verkeersdelicten, naar pleegjaar laatste delict**

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal	97.334	87.782	90.063	103.849	43.373
waarvan <sup>b</sup>					
tot en met € 100	7%	10%	7%	6%	6%
€ 101 tot en met € 200	64%	63%	53%	54%	46%
€ 201 tot en met € 500	28%	26%	40%	39%	45%
meer dan € 500	1%	1%	1%	1%	3%

a Van de categorie totale verkeersdelicten met een pleegdatum in 2000 is 5,6% nog niet afgedaan.

b prijzen 1996.

Bron: Rapsody

**Tabel 2 Boetes voor verkeersdelicten, afgedaan door de rechter naar pleegjaar laatste delict**

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	70.744	67.430	68.997	77.606	66.122
waarvan					
voorwaardelijke boete	718	768	777	1.106	974
(deels) onvoorwaardelijke boete	61.194	58.455	60.047	67.634	56.725
waarvan <sup>b</sup>					
tot en met € 200	25%	29%	24%	23%	24%
€ 201 tot en met € 500	56%	51%	54%	57%	52%
€ 501 tot en met € 1000	16%	18%	19%	17%	21%
€ 1001 tot en met € 2000	2%	2%	3%	3%	3%
meer dan € 2000	0%	0%	0%	0%	0%

a Van de categorie totale verkeersdelicten met een pleegdatum in 2000 is 5,6% nog niet afgedaan.

b prijzen 1996.

Bron: Rapsody

In 2000 werd bijna de helft van alle verkeerszaken afgedaan door het OM. Tabel 1 geeft een overzicht van de transactiebedragen die met het OM overeengekomen zijn, waarbij gecorrigeerd is voor inflatie. Vanwege de landelijke invoering van TRIAS is het aantal transacties dat in Rapsody geregistreerd wordt in 2000 sterk gedaald. Hierdoor kunnen geen uitspraken gedaan worden over 2001. Uit de cijfers voor 1999 blijkt echter dat er een verschuiving naar hogere transactiebedragen plaatsvindt.

Tabellen 2 tot en met 4 geven het aantal afdoeningen wegens verkeersdelicten door de rechter. In ruim 85% van de afgedane zaken wordt een onvoorwaardelijke boete opgelegd. Er lijkt zich in 2000 een verschuiving voor te doen richting

**Tabel 3 OBM voor verkeersdelicten, afgedaan door de rechter naar pleegjaar laatste delict**

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	70.744	67.430	68.997	77.606	66.122
Waarvan					
voorwaardelijke OBM	11.224	10.855	12.066	12.606	10.489
(deels) onvoorwaardelijke OBM	11.856	11.601	12.194	12.710	12.573
Waarvan					
tot en met 14 dagen	0%	0%	0%	0%	0%
14 dagen tot en met 1 maand	1%	1%	1%	1%	1%
1 maand tot en met 3 maanden	10%	9%	9%	9%	11%
3 maanden tot en met 6 maanden	51%	51%	52%	52%	49%
6 maanden tot en met 1 jaar	33%	34%	33%	32%	33%
1 jaar tot en met 2 jaar	5%	5%	5%	5%	5%
2 jaar tot en met 4 jaar	1%	1%	1%	1%	1%
meer dan 4 jaar	0%	0%	0%	0%	0%

a Van de categorie totale verkeersdelicten met een pleegdatum in 2000 is 5,6% nog niet afgedaan.

Bron: Rapsody

**Tabel 4 Vrijheidsstraffen en taakstraffen voor totaal verkeersdelicten, afgedaan door de rechter naar pleegjaar laatste delict**

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	70.744	67.430	68.997	77.606	66.122
Waarvan					
taakstraf <sup>b</sup>	1.272	1.400	1.496	1.778	2.187
voorwaardelijke vrijheidsstraf	3.448	3.746	4.100	4.259	3.787
(deels) onvoorwaardelijke vrijheidsstraf	2.728	2.741	2.905	3.258	3.282
Waarvan					
tot en met 14 dagen	65%	67%	66%	66%	65%
14 dagen tot en met 1 maand	20%	22%	20%	22%	22%
1 maand tot en met 3 maanden	12%	9%	11%	9%	10%
3 maanden tot en met 6 maanden	3%	2%	2%	2%	2%
meer dan 6 maanden	1%	1%	1%	1%	1%

a Van de totale verkeersdelicten met een pleegdatum in 2000 is 5,6% nog niet afgedaan.

b De categorie taakstraf omvat het oude arbeid ten algemeen nutte (ATAN) en de nieuwe werk- en leerstraffen.

Bron: Rapsody

hogere boetes. Deze verschuiving is echter niet significant en kan veroorzaakt worden door het feit dat 5,6% van de zaken nog niet is afgedaan. Het aandeel onvoorwaardelijke OBM-en en de duur daarvan is niet veranderd. De respondenten zien ook geen reden voor meer en/of langere OBM-en. Relatief gezien zijn er in 2000 meer taakstraffen en (onvoorwaardelijke) vrijheidsstraffen opgelegd dan in voorgaande jaren. De stijging is echter niet significant. De

**Tabel 5 Boetes voor ernstige snelheidsovertredingen, afgedaan door de rechter naar pleegjaar laatste overtreding**

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	4.619	3.072	3.279	4.363	6.903
waarvan					
voorwaardelijke boete	5	7	10	15	56
(deels) onvoorwaardelijke boete	4.289	2.870	3.095	4.107	6.372
waarvan <sup>b</sup>					
tot en met € 200	22%	25%	10%	7%	27%
€ 201 tot en met € 500	70%	65%	71%	73%	62%
€ 501 tot en met € 1000	7%	10%	17%	18%	10%
€ 1001 tot en met € 2000	1%	1%	2%	2%	1%
meer dan € 2000	0%	0%	0%	0%	0%

a Van de categorie ernstige snelheidsovertredingen met een pleegdatum in 2000 is 12,3% nog niet afgedaan.

b prijzen 1996.

Bron: Rapsody

vrijheidsstraffen duren niet langer dan voorheen. In absolute aantallen zijn de taakstraffen sterk toegenomen.

Uit de interviews met deskundigen blijkt dat de meeste respondenten het sanctie-instrumentarium van de Wegenverkeerswet adequaat achten. In dit verband wordt vanuit de praktijk nog een enkel uitvoeringsprobleem naar voren gebracht. De recidivetermijn voor ernstige verkeersovertredingen zou moeten worden verlengd. De onderzoeksinstrumenten (buiten heterdaad) naar doorrijden na een ongeval zouden moeten worden uitgebreid, bijvoorbeeld met de bevoegdheid het motorrijtuig in beslag te nemen.

In de volgende paragrafen worden cijfers gepresenteerd over een aantal specifieke verkeersdelicten zoals ernstige snelheidsovertredingen, rijden onder invloed en onverzekerd rijden.

### 2.1.1 Ernstige snelheidsovertredingen

Bijna 60% van de ernstige snelheidsovertredingen wordt afgedaan door de rechter. De rechter legt meestal een boete en/of een OBM op. Vrijheidsstraffen en taakstraffen voor ernstige snelheidsovertredingen worden vrijwel niet opgelegd. Het zijn er minder dan 10 per jaar. Derhalve zijn deze zaken hier buiten beschouwing gelaten.

Tabel 5 geeft een overzicht van de hoogte van de boetes voor ernstige snelheidsovertredingen. Hierbij dient te worden aangetekend dat ruim 12% van de ernstige snelheidsovertredingen nog niet is afgedaan. Het is niet uitgesloten dat dit relatief zwaardere zaken zijn. Uit de tabel blijkt dat er in 2000 relatief meer lagere boetes zijn opgelegd. Ook in absolute aantallen zijn met name de lagere boetes

**Tabel 6 OBM voor ernstige snelheidsovertredingen, afgedaan door de rechter naar pleegjaar laatste overtreding**

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	4.619	3.072	3.279	4.363	6.903
waarvan					
voorwaardelijke OBM	2.388	1.555	1.781	2.504	1.657
(deels) onvoorwaardelijke OBM	306	285	399	624	653
waarvan					
tot en met 14 dagen	0%	0%	1%	1%	1%
14 dagen tot en met 1 maand	4%	3%	4%	4%	9%
1 maand tot en met 3 maanden	7%	12%	12%	24%	23%
3 maanden tot en met 6 maanden	78%	78%	76%	66%	64%
meer dan 6 maanden	11%	8%	8%	5%	3%

a Van de categorie ernstige snelheidsovertredingen met een pleegdatum in 2000 is 12,3% nog niet afgedaan.

Bron: Rapsody

**Tabel 7 Transacties OM voor rijden onder invloed, naar pleegjaar laatste delict**

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal	11.924	13.077	12.803	12.260	12.159
waarvan <sup>b</sup>					
tot en met € 100	2%	3%	2%	3%	4%
€ 101 tot en met € 200	21%	22%	16%	16%	15%
€ 201 tot en met € 500	75%	72%	80%	76%	75%
meer dan € 500	3%	3%	2%	6%	7%

a Van de categorie rijden onder invloed met een pleegdatum in 2000 is 2,4% nog niet afgedaan.

b prijzen 1996.

Bron: Rapsody

fors gestegen. Waarschijnlijk zijn dit zaken waarbij de rechter voorheen geen boete oplegde. De hogere boetes (meer dan € 500) zijn met hetzelfde percentage gestegen als het totaal aantal afdoeningen. Tabel 6 geeft een overzicht van de duur van de OBM-en. Er worden relatief minder voorwaardelijke OBM-en opgelegd. Het aandeel onvoorwaardelijke OBM-en is echter niet significant gestegen. In absolute aantallen is de stijging wel fors, waarbij de toename vooral in de kortdurende OBM-en zit. Net als bij de boetes lijken dit vooral zaken te zijn waarvoor de rechter voorheen geen OBM oplegde.

### 2.1.2 Rijden onder invloed

Ruim 40% van het aantal zaken voor rijden onder invloed werd in 2000 door het OM afgedaan. Tabel 7 geeft een overzicht van de transactiebedragen voor dit delict. Er doet zich een lichte verschuiving richting hogere bedragen voor.



**Tabel 8 Boetes voor rijden onder invloed, afgedaan door de rechter naar pleegjaar laatste delict**

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	17.278	17.924	18.290	18.076	18.815
waarvan					
voorwaardelijke boete	127	129	108	145	150
(deels) onvoorwaardelijke boete	15.487	16.221	16.630	16.276	16.894
waarvan <sup>b</sup>					
tot en met € 200	4%	5%	3%	3%	5%
€ 201 tot en met € 500	45%	42%	40%	39%	40%
€ 501 tot en met € 1000	46%	47%	51%	51%	50%
€ 1001 tot en met € 2000	5%	5%	6%	7%	6%
meer dan € 2000	0%	0%	0%	0%	0%

a Van de categorie rijden onder invloed met een pleegdatum in 2000 is 2,4% nog niet afgedaan.

b prijzen 1996.

Bron: Rapsody

**Tabel 9 OBM voor rijden onder invloed, afgedaan door de rechter naar pleegjaar laatste delict**

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	17.278	17.924	18.290	18.076	18.815
waarvan					
voorwaardelijke OBM	5.303	5.565	5.843	5.756	5.766
(deels) onvoorwaardelijke OBM	6.861	6.867	7.129	7.017	7.005
waarvan					
tot en met 14 dagen	0%	0%	0%	0%	0%
14 dagen tot en met 1 maand	1%	1%	1%	1%	1%
1 maand tot en met 3 maanden	12%	11%	11%	11%	12%
3 maanden tot en met 6 maanden	43%	42%	43%	43%	42%
6 maanden tot en met 1 jaar	40%	42%	40%	41%	41%
1 jaar tot en met 2 jaar	4%	4%	4%	5%	4%
2 jaar tot en met 4 jaar	0%	0%	0%	0%	0%
meer dan 4 jaar	0%	0%	0%	0%	0%

a Van de categorie rijden onder invloed met een pleegdatum in 2000 is 2,4% nog niet afgedaan.

Bron: Rapsody

Iets meer dan helft van het aantal zaken voor rijden onder invloed wordt door de rechter afgedaan. De rechter legt boetes, OBM-en, en, in tegenstelling tot ernstige snelheidsovertredingen, ook taakstraffen en vrijheidsstraffen op voor rijden onder invloed. Tabel 8 laat zien dat de boetebedragen niet veranderen. Uit tabel 9 blijkt dat zich bij de OBM-en vrijwel geen verschuivingen voordoen: aantal en duur blijven min of meer gelijk. Ook het aantal vrijheidsstraffen blijft blijkens tabel 10 min of meer gelijk. Of zich wijzigingen in de duur van de vrijheidsstraffen voordoen, is vooralsnog onduidelijk. De iets hogere

**Tabel 10** Vrijheidsstraffen en taakstraffen voor rijden onder invloed, afgedaan door de rechter naar pleegjaar laatste delict

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	17.278	17.924	18.290	18.076	18.815
waarvan					
taakstraf <sup>b</sup>	522	531	550	685	775
voorwaardelijke vrijheidsstraf	1.773	1.708	1.672	1.522	1.445
(deels) onvoorwaardelijke vrijheidsstraf	460	428	377	420	397
waarvan					
tot en met 14 dagen	75%	76%	74%	70%	75%
14 dagen tot en met 1 maand	18%	20%	20%	24%	18%
1 maand tot en met 3 maanden	6%	4%	6%	4%	6%
3 maanden tot en met 6 maanden	0%	0%	0%	1%	1%
meer dan 6 maanden	0%	0%	0%	0%	0%

a Van de categorie rijden onder invloed met een pleegdatum in 2000 is 2,4% nog niet afgedaan.

b De categorie taakstraf omvat de oude ATAN en de nieuwe werk- en leerstraffen.

Bron: Rapsody

**Tabel 11** Transacties OM voor onverzekerd rijden, naar pleegjaar laatste delict

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal	8.865	5.970	6.266	6.697	1.787
waarvan <sup>b</sup>					
tot en met € 100	34%	55%	53%	56%	38%
€ 101 tot en met € 200	8%	7%	1%	0%	23%
€ 201 tot en met € 500	58%	38%	46%	43%	39%
meer dan € 500	0%	0%	0%	0%	0%

a Van de categorie onverzekerd rijden met een pleegdatum in 2000 is 8,7% nog niet afgedaan.

b prijzen 1996.

Bron: Rapsody

vrijheidsstraffen in 1999 lijken een uitschieter te zijn. Het aantal taakstraffen is licht toegenomen ten koste van de voorwaardelijke vrijheidsstraffen.

### 2.1.3 Onverzekerd rijden

Ongeveer 30% van het aantal zaken wegens onverzekerd rijden werd in 2000 door het OM afgedaan. Hierin zit een duidelijke dalende trend. Tabel 11 geeft een overzicht van de transactiebedragen voor dit delict. Opmerkelijk is dat het aantal transacties in 2000 sterk gedaald is. Waarschijnlijk wordt een groot aantal transacties voor dit delict afgehandeld via TRIAS. Hierdoor kunnen geen uitspraken gedaan worden over verschuivingen in de hoogte van de transacties voor 2000. In 1999 is echter een significante verschuiving naar lagere bedragen te zien.

**Tabel 12 Boetes voor onverzekerd rijden, afgedaan door de rechter naar pleegjaar laatste delict**

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	23.279	19.565	18.636	23.650	17.983
waarvan					
voorwaardelijke boete	313	313	279	502	321
(deels) onvoorwaardelijke boete	19.867	16.732	16.086	20.478	15.547
waarvan <sup>b</sup>					
tot en met € 200	14%	16%	14%	12%	17%
€ 201 tot en met € 500	82%	81%	84%	85%	80%
€ 501 tot en met € 1000	3%	2%	2%	2%	3%
€ 1001 tot en met € 2000	0%	0%	0%	0%	0%
meer dan € 2000	0%	0%	0%	0%	0%

a Van de categorie onverzekerd rijden met een pleegdatum in 2000 is 8,7% nog niet afgedaan.

b prijzen 1996.

Bron: Rapsody

**Tabel 13 OBM voor onverzekerd rijden, afgedaan door de rechter naar pleegjaar laatste delict**

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	23.279	19.565	18.636	23.650	17.983
waarvan					
voorwaardelijke OBM	765	687	878	1.014	774
(deels) onvoorwaardelijke OBM	2.235	2.090	2.181	2.487	2.041
waarvan					
tot en met 14 dagen	0%	0%	0%	0%	0%
14 dagen tot en met 1 maand	0%	0%	0%	0%	1%
1 maand tot en met 3 maanden	3%	2%	1%	2%	1%
3 maanden tot en met 6 maanden	86%	89%	89%	88%	89%
6 maanden tot en met 1 jaar	8%	7%	7%	8%	8%
1 jaar tot en met 2 jaar	2%	1%	1%	1%	1%
2 jaar tot en met 4 jaar	0%	0%	0%	0%	0%
meer dan 4 jaar	0%	0%	0%	0%	0%

a Van de categorie onverzekerd rijden met een pleegdatum in 2000 is 8,7% nog niet afgedaan.

Bron: Rapsody

Ruim 60% van het aantal zaken wegens onverzekerd rijden wordt door de rechter afgedaan. Ook hier legt de rechter het volledige bereik aan straffen op. Tabel 12 laat zien dat het merendeel van de boetes onder de € 500 ligt. Uit tabel 13 blijkt dat zich bij de OBM-en vrijwel geen verschuivingen voordoen: aantal en duur blijven min of meer gelijk. Ook het aantal vrijheidsstraffen en taakstraffen blijft blijkens tabel 14 min of meer gelijk.

**Tabel 14** Vrijheidsstraffen en taakstraffen voor onverzekerd rijden, afgedaan door de rechter naar pleegjaar laatste delict

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	23.279	19.565	18.636	23.650	17.983
waarvan					
taakstraf <sup>b</sup>	148	138	123	159	98
voorwaardelijke vrijheidsstraf	324	260	284	350	201
(deels) onvoorwaardelijke vrijheidsstraf	1.049	865	848	980	943
waarvan					
tot en met 14 dagen	74%	79%	77%	79%	78%
14 dagen tot en met 1 maand	15%	14%	14%	14%	16%
1 maand tot en met 3 maanden	8%	6%	6%	5%	5%
3 maanden tot en met 6 maanden	3%	1%	2%	1%	1%
meer dan 6 maanden	0%	0%	1%	0%	0%

a Van de categorie onverzekerd rijden met een pleegdatum in 2000 is 8,7% nog niet afgedaan.

b De categorie taakstraf omvat de oude ATAN en de nieuwe werk- en leerstraffen.

Bron: Rapsody

## 2.2 Combinaties van straffen

In principe kunnen alle zelfstandige straffen in combinatie met elkaar opgelegd worden. Alleen taakstraffen en vrijheidsstraffen kunnen in de periode 1996-2000 niet in combinatie worden opgelegd, omdat toen de taakstraf nog geen zelfstandige straf was, maar een alternatief voor de onvoorwaardelijke vrijheidsstraf. Overigens is in een aantal gevallen reeds de taakstraf nieuwe stijl opgelegd ondanks het feit dat de pleegdatum voor de ingangsdatum van de Wet taakstraffen ligt. In de tabellen worden alleen combinaties weergegeven die in meer dan één procent van de gevallen voorkomen.

Bij verkeerszaken komen veel verschillende combinaties van straffen voor. Tabel 15 geeft de top 9. De onvoorwaardelijke geldboete is de populairste straf.

Ook nu is het mogelijk om ernstige snelheidsovertredingen, rijden onder invloed en onverzekerd rijden eruit te lichten. Tabel 16 geeft de combinaties van straffen voor ernstige snelheidsovertredingen. In 1996 werd naast een onvoorwaardelijke geldboete in 52% van de zaken nog heel vaak een voorwaardelijke OBM opgelegd. Opmerkelijk is dat dit percentage in 200 meer dan gehalveerd is. Bijna 60% van de zaken eindigt 'slechts' in een onvoorwaardelijke geldboete. Andere combinaties komen nauwelijks voor. Interessant is dat de voorwaardelijke OBM steeds minder wordt opgelegd.

Uit tabel 17 blijkt dat bij de meeste zaken voor rijden onder invloed een onvoorwaardelijke geldboete eventueel in combinatie met een onvoorwaardelijke of voorwaardelijke OBM wordt opgelegd. Verder is er een klein aantal zaken waarbij

**Tabel 15 Meest voorkomende (combinaties van) straffen voor verkeersdelicten, pleegjaar 1996 en 2000, afgedaan door de rechter**

	1996	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	70.744	66.122
waarvan		
onvoorwaardelijke geldboete	56%	53%
voorwaardelijke OBM + onvoorwaardelijke geldboete	15%	15%
onvoorwaardelijke OBM + onvoorwaardelijke geldboete	10%	11%
voorwaardelijke vrijheidsstraf + onvoorwaardelijke OBM + onvoorwaardelijke geldboete	3%	2%
onvoorwaardelijke vrijheidsstraf + onvoorwaardelijke OBM	2%	2%
voorwaardelijke vrijheidsstraf + onvoorwaardelijke geldboete	1%	2%
onvoorwaardelijke vrijheidsstraf	1%	2%
onvoorwaardelijke taakstraf + onvoorwaardelijke OBM	1%	1%
voorwaardelijke geldboete	1%	1%
overig	3%	4%
geen straf	7%	6%

a Van de categorie totaal verkeersdelicten met een pleegdatum in 2000 is 5,6% nog niet afgedaan.

Bron: Rapsody

**Tabel 16 Meest voorkomende (combinaties van) straffen voor ernstige snelheidsovertreding, pleegjaar 1996 en 2000, afgedaan door de rechter**

	1996	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	4.619	6.903
waarvan		
onvoorwaardelijke geldboete	35%	59%
voorwaardelijke OBM + onvoorwaardelijke geldboete	52%	24%
onvoorwaardelijke OBM + onvoorwaardelijke geldboete	7%	9%
overig	0%	1%
geen strafoplegging	7%	7%

a Van de categorie ernstige snelheidsovertredingen met een pleegdatum in 2000 is 12,3% nog niet afgedaan.

Bron: Rapsody

ook nog een taakstraf of een vrijheidsstraf wordt opgelegd. Andere combinaties komen sporadisch voor. Er hebben zich over de jaren geen verschuivingen voorgedaan.

Tabel 18 tot slot geeft de meest voorkomende combinaties van straffen wegens onverzekerd rijden. De onvoorwaardelijke geldboete is verreweg de meest opgelegde straf.

**Tabel 17 Meest voorkomende (combinaties van) straffen voor rijden onder invloed, pleegjaar 1996 en 2000, afgedaan door de rechter**

	1996	2000 <sup>a</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	17.278	18.815
waarvan		
voorwaardelijke OBM + onvoorwaardelijke geldboete	29%	29%
onvoorwaardelijke geldboete	25%	28%
onvoorwaardelijke OBM + onvoorwaardelijke geldboete	25%	25%
voorwaardelijke vrijheidsstraf + onvoorwaardelijke OBM + onvoorwaardelijke geldboete	8%	6%
onvoorwaardelijke taakstraf <sup>b</sup> + onvoorwaardelijke OBM	2%	2%
onvoorwaardelijke vrijheidsstraf + onvoorwaardelijke OBM	2%	2%
voorwaardelijke vrijheidsstraf + voorwaardelijke OBM + onvoorwaardelijke geldboete	1%	1%
overig	3%	4%
geen strafoplegging	4%	4%

a Van de categorie rijden onder invloed met een pleegdatum in 2000 is 2,4% nog niet afgedaan.

b De categorie taakstraf omvat het oude arbeid ten algemeen nutte (ATAN) en de nieuwe werk- en leerstraffen.

Bron: Rapsody

**Tabel 18 Meest voorkomende (combinaties van) straffen voor onverzekerd rijden, pleegjaar 1996 en 2000, afgedaan door de rechter**

	1996	2000 <sup>a</sup>
totaal afgedaan door de rechter	23.279	17.983
waarvan		
onvoorwaardelijke geldboete	76%	76%
onvoorwaardelijke OBM + onvoorwaardelijke geldboete	5%	6%
onvoorwaardelijke vrijheidsstraf + onvoorwaardelijke OBM	3%	4%
voorwaardelijke OBM + onvoorwaardelijke geldboete	3%	4%
voorwaardelijke geldboete	1%	2%
onvoorwaardelijke vrijheidsstraf	1%	1%
overig	2%	2%
geen strafoplegging	8%	6%

a Van de categorie onverzekerd rijden met een pleegdatum in 2000 is 8,7% nog niet afgedaan.

Bron: Rapsody

### 2.3 Inbeslagname en verbeurdverklaring motorrijtuig

In een motie heeft de Tweede Kamer gevraagd of de regels inzake inbeslagname en verbeurdverklaring van het motorrijtuig bij een ernstige inbreuk op de

verkeersveiligheid aangescherpt konden worden (TK 24 112, nr. 15). De minister van Justitie heeft geantwoord dat hiervoor reeds een richtlijn van het OM bestaat. Het was echter onduidelijk in hoeverre deze richtlijn ook toegepast wordt. Deze paragraaf tracht op deze vraag een antwoord te geven. Helaas is de vraag hoe vaak een in beslag genomen motorrijtuig later verbeurd wordt verklaard, niet met zekerheid te beantwoorden. Bekend is wel of een verbeurdverklaring is uitgesproken, maar niet welke voorwerpen verbeurd zijn verklaard. Van de inbeslagname is wel bekend welke voorwerpen het betreft, maar de rechter kan ook voorwerpen verbeurdverklaren die niet in beslag genomen zijn. Theoretisch is het dus mogelijk dat van een verdachte een auto in beslag wordt genomen, maar dat de rechter een ander voorwerp verbeurd verklaart. Dit is voor de hier beschouwde verkeersdelicten weinig waarschijnlijk.

Voor tabel 19 in deze paragraaf zijn de volgende aannames gedaan:

- Als in een verkeerszaak een motorrijtuig in beslag genomen is, maar geen andere voorwerpen, en er is een verbeurdverklaring uitgesproken, dan betreft de verbeurdverklaring dat motorrijtuig.
- Als naast een motorrijtuig nog andere voorwerpen in beslag zijn genomen en er wordt een verbeurdverklaring uitgesproken, dan is het onduidelijk of het motorrijtuig verbeurd is verklaard.
- Als er geen motorrijtuig in beslag is genomen, maar wel een ander voorwerp, en er is een verbeurdverklaring uitgesproken, dan betreft de verbeurdverklaring dat andere voorwerp en geen motorrijtuig.
- Als er in een verkeerszaak geen voorwerpen in beslag genomen zijn, maar er is wel een verbeurdverklaring, dan is onduidelijk of die verbeurdverklaring het motorrijtuig betreft waarmee het verkeersdelict is gepleegd.

In de praktijk blijken twijfelgevallen zich nauwelijks voor te doen. In een aantal gevallen biedt het OM een transactie aan. Afstand doen van in beslag genomen voorwerpen kan hiervan een onderdeel zijn. Dit is in de registratie niet na te gaan.

Uit tabel 19 blijkt een dalende lijn in het aantal inbeslagnames. Maar sinds de nieuwe wetgeving is het percentage verbeurdverklaringen over de hele linie toegenomen, het sterkst bij ernstige snelheidsovertredingen en onverzekerd rijden. Er zijn echter grote verschillen tussen de diverse verkeersdelicten onderling. Bij ernstige snelheidsovertredingen waarbij het motorrijtuig in beslag is genomen, wordt dat het motorrijtuig slechts 8% van de inbeslagnames verbeurdverklaard. Daarentegen wordt bij rijden onder invloed ongeveer 20% van de inbeslagnames verbeurdverklaard en bij onverzekerd rijden ongeveer 40%.

Het wekt bij de respondenten verbazing dat inbeslagname niet vaker wordt toegepast. Blijkbaar is inbeslagname niet prominent in beeld bij het beleid. Daarnaast ervaart de politie het als zeer demotiverend dat in beslag genomen motorrijtuigen vrij snel worden teruggegeven. Nader onderzoek naar inbeslagnames zouden de respondenten als zeer wenselijk ervaren.

**Tabel 19: Inbeslagnames motorrijtuig, afgedaan door OM of rechter, naar pleegjaar**

	1996	1997	1998	1999	2000
<i>Alle verkeersdelicten</i>					
Totaal aantal inbeslagnames	2.443	2.444	2.247	2.145	2.013
Waarvan					
afgedaan door rechter, motorrijtuig verbeurdverklaard	24%	23%	24%	32%	31%
afgedaan door rechter, motorrijtuig niet verbeurdverklaard	45%	45%	41%	41%	44%
afgedaan door OM <sup>a</sup>	31%	32%	34%	27%	25%
<i>Ernstige snelheidsovertredingen</i>					
Totaal aantal inbeslagnames	49	35	49	69	61
Waarvan					
afgedaan door rechter, motorrijtuig verbeurdverklaard	4%	0%	0%	0%	8%
afgedaan door rechter, motorrijtuig niet verbeurdverklaard	73%	91%	80%	75%	84%
afgedaan door OM <sup>a</sup>	22%	9%	20%	25%	8%
<i>Rijden onder invloed</i>					
Totaal aantal inbeslagnames	143	144	119	135	132
Waarvan					
afgedaan door rechter, motorrijtuig verbeurdverklaard	15%	13%	11%	22%	19%
afgedaan door rechter, motorrijtuig niet verbeurdverklaard	61%	64%	66%	53%	58%
afgedaan door OM <sup>a</sup>	24%	23%	23%	24%	23%
<i>Onverzekerd rijden</i>					
Totaal aantal inbeslagnames	1.003	940	802	800	634
Waarvan					
afgedaan door rechter, motorrijtuig verbeurdverklaard	26%	25%	29%	40%	38%
afgedaan door rechter, motorrijtuig niet verbeurdverklaard	37%	36%	32%	28%	33%
afgedaan door OM <sup>a</sup>	36%	39%	40%	32%	29%

a Indien het OM de zaak heeft afgedaan, is het motorrijtuig weliswaar niet verbeurdverklaard, maar kan er wel sprake zijn geweest van een transactie met afstandsverklaring.

Bron: Rapsody

Aan de respondenten is gevraagd of het wenselijk is om het motorrijtuig altijd in beslag te nemen en verbeurd te verklaren in het geval van een excessieve snelheidsovertreding. De meeste respondenten ontraden dit. Inbeslagname is



immers bedoeld als voorlopige maatregel met het oog op een verbeurdverklaring. Uit de praktijk blijkt dat die zelden volgt. Volgens de respondenten zijn daarvoor diverse redenen. Ten eerste staat de waarde van het te verbeurdverklaren motorrijtuig zelden in verhouding tot de ernst van het delict. Tabel 8 liet zien dat boetes voor ernstige snelheidsovertredingen zelden de € 2000 te boven gaan, terwijl veel ernstige snelheidsovertredingen worden gepleegd met dure auto's waarvan de dagwaarde ver boven de € 2000 ligt. Ten tweede is de verbeurdverklaring van lease-auto's problematisch, omdat die niet aan de dader zelf toebehoren en leasemaatschappijen de kosten van een verbeurdverklaring zelden doorberekenen aan de dader. Als de wetgever op dit punt een nadere voorziening zou treffen, zodat verbeurdverklaring ook in die gevallen mogelijk wordt, zou dit ongetwijfeld leiden tot doorberekening van de kosten aan de gebruiker. Dat zou de effectiviteit van het instrument inbeslagneming en verbeurdverklaring flink bevorderen. Ten derde wordt het vanwege bovengenoemde twee redenen om niet tot verbeurdverklaring over te gaan vaak als oneerlijk ervaren om mensen die toevallig een goedkope privé-auto hebben, dan wel een verbeurdverklaring op te leggen. Verder is een respondent van mening dat de uitvoeringslasten onevenredig hoog zouden worden.

## **2.4 Wijzigingen ten aanzien van de OBM**

Ten aanzien van de OBM zijn in 1998 twee belangrijke wijzigingen aangebracht in de WWV 1994. Ten eerste is de regeling voor de tenuitvoerlegging gewijzigd. Dit komt aan de orde in paragraaf 2.4.1. Ten tweede is de toepassing van OBM als maatregel verbreed. Paragraaf 2.4.2 gaat hierop nader in.

### **2.4.1 Tenuitvoerlegging**

Met de wetwijziging is geregeld dat de OBM pas ingaat na uitreiking van een desbetreffende mededeling van het OM, en dat de termijn (van rechtswege) wordt verlengd als het rijbewijs niet tijdig door de veroordeelde is ingeleverd. Omdat Rapsody geen gegevens bevat over de tenuitvoerlegging van straffen, kunnen hierover geen cijfers worden gepresenteerd. Ook de RDW biedt hier geen uitkomst omdat de RDW geen historische gegevens bewaart.

De respondenten uit de interviews zijn van mening dat met de wijziging van de regeling de problemen die zich in het verleden voordeden in de uitvoering zijn verholpen. Wel heeft de nieuwe regeling geleid tot meer administratieve rompslomp. In de praktijk houdt het Openbaar Ministerie bij de tenuitvoerlegging van de OBM echter niet meer dan in het verleden rekening met persoonlijke omstandigheden van de verdachte. Een respondent merkt in dit verband nog op dat de officier van justitie, met het oog op de rechtsbescherming van de verdachte, zou moeten beschikken over de bevoegdheid om aan een gratieverzoek opschortende werking te verlenen.

De respondenten onderstrepen het belang van een goede registratie van de inhouding en de OBM, in het bijzonder als het rijbewijs niet is ingeleverd. Dit vergroot de pakkans op rijden tijdens een ontzegging (art. 9 WVV). Meer in het algemeen blijven (geringe) gevallen problematisch waarin betekening van een rechterlijke uitspraak waarbij een OBM is opgelegd niet mogelijk is omdat de verdachten onvindbaar zijn. Ook blijft problematisch de (kleine) categorie verdachten en die stellen het rijbewijs te hebben verloren of het te hebben ingeleverd terwijl het Openbaar Ministerie het niet heeft ontvangen. De politie zou over de bevoegdheid moeten beschikken een niet eerder ingeleverd rijbewijs op te halen, aldus één van de respondenten.

Wel heeft de politie in algemene zin behoefte aan een betere terugkoppeling door het Openbaar Ministerie over inhoudingen en de tenuitvoerlegging van de OBM. Meer in het bijzonder zou de politie graag ruimere beschikking hebben over informatie over inhoudingen en de OBM ten behoeve van gerichte lokale surveillance. Nu kan de politie alleen op individuele basis informatie krijgen over inhoudingen en de OBM.

De respondenten zijn het erover eens dat het registratiesysteem ROMA, een module van COMPAS, verbeterd moet worden. Ten eerste kunnen een aantal aspecten van de tenuitvoerlegging niet goed geregistreerd worden (bijvoorbeeld einddatum en beslismomenten). Ten tweede heeft de politie behoefte aan meer informatie over inhoudingen en OBM ten behoeve van gerichte acties. Ten derde is het niet mogelijk om informatie ten behoeve van managementrapportages en onderzoek uit het systeem te halen.

#### **2.4.2 Verdere toepassing OBM**

Een andere wijziging is de mogelijkheid om OBM bij commune misdrijven op te leggen, indien dit misdrijf gepleegd is met een motorrijtuig. Helaas zijn hierover ook geen gegevens beschikbaar, omdat het betreffende wetsartikel (WVV 1994 art. 179a) als zodanig niet wordt geregistreerd. Op zich komt OBM bij commune misdrijven wel voor, maar uit de registratie wordt niet duidelijk waarvoor de OBM is opgelegd. De OBM is dat geval namelijk opgelegd voor een subsidiair ten laste gelegde feit maar helaas bevat Rapsody hierover geen informatie.

Volgens de geïnterviewde deskundigen maken het Openbaar Ministerie en de rechtsprekende macht waar mogelijk gebruik van de regeling om een OBM te vorderen c.q. op te leggen in het geval dat een commune misdrijf is begaan met een motorrijtuig, maar het komt nog relatief weinig voor. Enkele respondenten hebben enige aarzeling omtrent de toegevoegde waarde uit oogpunt van straf-toemeting, gelet op de zwaarte van de straffen die reeds zijn gesteld op de desbetreffende (commune) strafbare feiten. Andere respondenten vragen zich af of de commune misdrijven genoemd in artikel 179a WVV 1994 wel de juiste zijn en of artikel 179a WVV 1994 niet uitgebreid zou moeten worden met de bedreiging

(art. 285 Sr). De respondenten zijn van mening dat er nog te weinig bekend is over de toepassing van artikel 179a WvW 1994 en vinden dat er meer onderzoek op dit gebied noodzakelijk is.

De OBM zou niet als bijkomende straf in het Wetboek van Strafrecht moeten worden opgenomen, omdat de OBM als sanctie nauw is gerelateerd aan verkeersgevaarlijk gedrag met een motorrijtuig, aldus de meeste respondenten. Enkele andere respondenten bepleiten dit juist wel. Zij zien de OBM als een passende sanctie op misbruik (op welke wijze dan ook) van de bevoegdheid om een motorrijtuig te besturen. Deze sanctie is in lijn met het groeiende aantal veroordelingen voor doodslag en mishandeling in verkeerszaken. Een respondent zou de reikwijdte van dit artikel graag uitgebreid zien met bedreiging (met een motorrijtuig).

## **2.5 Verhoging strafmaxima bij veroorzaken ongeval met dodelijke afloop of lichamelijk letsel**

Zoals in de inleiding vermeld, is één van de belangrijkste wetwijzigingen dat de strafmaxima voor het veroorzaken van een ongeval verhoogd zijn en dat naast rijden onder invloed ook excessieve snelheidsovertredingen een strafverzwarende grond zijn geworden. Dit leidt tot de vraag of officieren en rechters ook van deze nieuwe regeling gebruikmaken. De vraag hoe vaak officieren gebruikmaken van de nieuwe sancties kan echter niet worden beantwoord. Eisen worden slecht geregistreerd. Ook bestaan er geen requireerlijnen voor dit wetartikel. Deze zijn echter wel in de maak omdat daaraan bij officieren en rechters toch behoefte bestaat. Daarom gaat deze paragraaf slechts in op de door de rechter opgelegde sancties.

Uit de gegevens blijkt dat bij de betreffende zaken het gewijzigde artikel 175 WvW 1994 *niet* wordt geregistreerd, maar alleen de artikelen waarnaar artikel 175 verwijst (art. 6 eventueel in combinatie met artikel 8 en/of artikel 163 WvW 1994). Hierbij stuiten we op twee onoverkomelijke problemen:

- Uit die onderliggende artikelen valt niet af te leiden of er sprake was van lichamelijk letsel of een dodelijke afloop. Daarom kan de toepassing van de verhoogde strafmaxima niet voor elk onderdeel van artikel 175 afzonderlijk worden geanalyseerd.
- Er kunnen geen uitspraken gedaan worden over de toepassing van strafverzwarende omstandigheden. Om rijden onder invloed of excessieve snelheid als strafverzwarende omstandigheid te laten meewegen hoeft het desbetreffende artikel (art. 8 of art. 163 WvW 1994) zelf niet ten laste gelegd te worden. Er is geen landelijk beleid hieromtrent: of de strafverzwarende omstandigheid ook daadwerkelijk ten laste gelegd wordt, hangt van het arrondissement af. In die gevallen dat alleen artikel 6 WvW 1994 ten laste is gelegd, kan er dus wel degelijk sprake zijn geweest van rijden onder invloed of excessieve snelheid.

**Tabel 20** Verorzaken ongeval niet in combinatie met rijden onder invloed of excessieve snelheidsovertredingen, afgedaan door de rechter, naar pleegjaar en duur onvoorwaardelijke vrijheidsstraf<sup>a</sup>

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>b</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	613	668	673	671	667
waarvan					
geen vrijheidsstraf	65%	69%	68%	66%	75%
voorwaardelijke vrijheidsstraf	26%	22%	22%	25%	20%
(deels) onvoorwaardelijk vrijheidsstraf	9%	9%	10%	9%	5%
(Deels) onvoorwaardelijke vrijheidsstraf	57	58	70	58	33
<i>naar duur onvoorwaardelijk deel</i>					
t/m 9 maanden	57	56	68	52	26
9 maanden t/m 1 jaar	0	0	1	4	2
1 t/m 2 jaar	0	1	1	1	4
2 t/m 3 jaar	0	1	0	1	1
meer dan 3 jaar	0	0	0	0	0
<i>in procenten</i>					
t/m 9 maanden	100%	97%	97%	90%	79%
9 maanden t/m 1 jaar	0%	0%	1%	7%	6%
1 t/m 2 jaar	0%	2%	1%	2%	12%
2 t/m 3 jaar	0%	2%	0%	2%	3%
meer dan 3 jaar	0%	0%	0%	0%	0%

a Eventueel in combinatie met ander verkeersdelict maar niet met andere delicten dan verkeersdelicten. Zaken waarbij naast WVV 1994 artikel 6 en eventueel andere verkeersdelicten nog andere (niet WVV 1994) feiten een rol speelden zijn uitgesloten omdat in die zaken de andere feiten mogelijk de strafmaat hebben bepaald.

b Van de categorie overige verkeerszaken met een pleegdatum in 2000 is 5,0% nog niet afgedaan.

Bron: Rapsody

Er kan dus alleen een beeld gegeven worden van de strafmaat in zaken met betrekking tot veroorzaken van een ongeval (ongeacht de afloop). Of de strafverzwarende omstandigheden rijden onder invloed of ernstige snelheidsovertreding zijn toegepast, kan niet direct uit de geregistreerde cijfers worden opgemaakt.

Tabel 20 geeft het aantal door de rechter afgedane zaken wegens dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld (art. 6 WVV). Zaken waarbij de verdachte daarnaast veroordeeld is voor artikel 8 WVV zijn niet in deze tabel opgenomen. Deze zaken worden in tabel 21 behandeld, omdat we ervanuitgaan dat in die gevallen veelal de stafverzwarende grond dronkenschap is toegepast. Het bleek helaas niet mogelijk om de strafverzwarende grond van ernstige overschrijding van de maximumsnelheid op dezelfde wijze te benaderen. Gevallen waarin een ongeval wordt veroorzaakt terwijl de maximumsnelheid is overschreden zijn nauwelijks in de registratie te vinden.<sup>3</sup> Dat is mogelijk te wijten

**Tabel 21 Verorzaken ongeval in combinatie met rijden onder invloed, afgedaan door de rechter, naar pleegjaar en duur onvoorwaardelijke vrijheidsstraf<sup>a</sup>**

	1996	1997	1998	1999	2000 <sup>b</sup>
Totaal afgedaan door de rechter	162	135	144	132	123
waarvan					
geen vrijheidsstraf	41%	46%	43%	39%	44%
voorwaardelijke vrijheidsstraf	32%	29%	31%	39%	31%
(deels) onvoorwaardelijk vrijheidsstraf	27%	25%	26%	23%	25%
(Deels) onvoorwaardelijke vrijheidsstraf	44	34	37	30	31
<i>naar duur onvoorwaardelijk deel</i>					
t/m 2 jaar	44	34	37	28	26
2 t/m 3 jaar	0	0	0	1	3
meer dan 3 jaar	0	0	0	1	2
<i>in procenten</i>					
t/m 2 jaar	100%	100%	100%	93%	84%
2 t/m 3 jaar	0%	0%	0%	3%	10%
meer dan 3 jaar	0%	0%	0%	3%	6%

a Eventueel in combinatie met ander verkeersdelict maar niet met andere delicten dan verkeersdelicten. Zaken waarbij naast WVV 1994 art. 6 en eventueel andere verkeersdelicten nog andere (niet WVV 1994) feiten een rol speelden zijn uitgesloten omdat in die zaken de andere feiten mogelijk de strafmaat hebben bepaald.

b Van de categorie overige verkeerszaken met een pleegdatum in 2000 is 5,0% nog niet afgedaan.

Bron: Rapsody

aan het feit dat rijden onder invloed een misdrijf betreft, terwijl een ernstige overschrijding van de maximumsnelheid een overtreding inhoudt.

Opmerkelijk is dat er in 2000 relatief weinig (deels) onvoorwaardelijke vrijheidsstraffen voor het veroorzaken van een ongeval zijn opgelegd (zie tabel 20). Het is niet duidelijk of hier werkelijk sprake is van een daling. Ongeveer vijf procent van de delicten die 2000 zijn gepleegd, is nog niet afgedaan. Er is een goede kans dat dit de wat moeilijkere zaken zijn, die wellicht ook voor een zwaardere straf in aanmerking komen.

De vraag is nu of de wetwijziging in een reële behoefte tot zwaardere straffen heeft voorzien. Uit tabel 20 blijkt dat in 1996 er geen vrijheidsstraffen van meer dan 9 maanden werden opgelegd voor het veroorzaken van een ongeval niet in combinatie met rijden onder invloed of ernstige snelheidsovertredingen.

3 Men zou een combinatie van WVV 1994 art. 6 met één van de artikelen 20, 21, 22, 62 (bord A1 of A3) van het RVV 1990 verwachten. Deze combinatie wordt echter zelden geregistreerd: in de periode 1996-2000 zijn slechts elf zaken met deze combinatie in het bestand te vinden.

In 2000 duurt ongeveer 20% van de vrijheidsstraffen voor dit delict langer dan 9 maanden. Vanwege de kleine aantallen kan niet worden vastgesteld of deze verschuiving significant is.

Tabel 21 laat eenzelfde beeld zien voor het veroorzaken van een ongeval in combinatie met rijden onder invloed. In 1996 werden geen vrijheidsstraffen hoger dan 2 jaar opgelegd. In 2000 duurt 16% van de vrijheidsstraffen voor dit delict meer dan 2 jaar. Ook hier verhinderen de kleine aantallen een uitspraak over de significantie van deze verschuiving.

Opvallend is echter dat vrijheidsstraffen van meer dan 3 jaar slechts incidenteel voorkomen, en dan slechts ingeval van dronkenschap. Indien er al sprake was van een excessieve snelheidsovertreding, is nooit zwaarder gestraft dan 3 jaar. Blijkbaar is er weinig behoefte aan een straf in de buurt van het maximum van 9 jaar in het geval dat de rechter veroordeelt voor artikel 6 WVV 1994. De respondenten geven dat er wel vaker OBM voor dit delict wordt opgelegd.

Volgens de geïnterviewde deskundigen maken het OM en de ZM waar mogelijk wel gebruik van de regeling om een ernstige snelheidsoverschrijding als strafverzwarende omstandigheid te laten meewegen. Het gebruikmaken van de regeling heeft vooral een belangrijke signaalwerking. Het gaat echter niet om veel gevallen. Het probleem kan zijn dat de ernstige snelheidsovertreding achteraf moeilijk is vast te stellen. De politie komt meestal pas ter plekke als het ongeval reeds is geschied. Technisch onderzoek moet dan uitsluitel bieden. Enkele respondenten tekenen aan dat ernstige verkeersongevallen (zoals bedoeld in art. 175 1a en b WVV 1994) die samenhangen met alleen een ernstige snelheidsoverschrijding als zodanig niet vaak voorkomen. Het merendeel van de ernstige ongevallen hangt samen met een verkeersfout (geen voorrang verlenen, inhalen, door rood rijden) al dan niet in combinatie met een ernstige snelheidsovertreding, of het gebruik van te veel alcohol.

Een aantal respondenten vraagt zich dan ook af wat de toegevoegde waarde is van de wijzigingen uit 1998 en of het hier niet symboolwetgeving betreft. De strafmaat past ook minder goed in de sanctiesystematiek van de Wegenverkeerswet. Er is bovendien geen zicht op het preventieve effect van de regeling. Enkele respondenten merken op dat de vertrouwdheid met de verhoogde strafmaxima verbeterd zou kunnen worden. De wijziging is weliswaar bekend, maar er wordt weinig gebruik van gemaakt omdat er geen richtlijnen zijn en omdat er bij de parketten weinig specialisten zijn, aldus de respondenten.

Overigens is het relatief lage aantal gevallen waarin 'zeer ernstig roekeloos rijgedrag' zwaarder is bestraft dan voorheen mogelijk was, deels te verklaren uit het feit dat een behoorlijk aantal ernstige verkeersdelicten geresulteerd heeft in een succesvolle veroordeling wegens (poging tot) doodslag of mishandeling. Dit is in overeenstemming met de opvatting van de regering dat het mogelijk moest

blijven in bepaalde gevallen doodslag ten laste te leggen (TK 24 112, nr. 9, p. 9). De aanvankelijk levende vrees dat het Porsche-arrest in de weg zou staan aan een veroordeling wegens doodslag, is grotendeels door de praktijk gelogenstraft. Het Openbaar Ministerie heeft een duidelijke keuze gemaakt om meer vervolgingen wegens doodslag te entameren. De laatste jaren zijn er dan ook steeds meer succesvolle veroordelingen wegens (poging tot) doodslag geweest. Nader dossieronderzoek dan wel registratie van doodslaggevallen in het verkeer zou meer licht kunnen werpen op de kwantitatieve omvang van deze kwalificatie bij zeer ernstige verkeersongevallen en de daaruit voortvloeiende strafoplegging.

In aansluiting op de strekking van de wetwijziging uit 1998 heeft de regering recent een nieuw wetsvoorstel ingediend. Het wetsvoorstel beoogt 'een adequate bestrafing mogelijk te maken in alle gevallen waarin sprake is van zeer onvoorzichtig gedrag waarbij welbewust en met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico's worden genomen'. (TK 28 484, nr. 3, p. 10). De hoge strafmaxima zijn dan dus niet meer alleen gereserveerd voor hard rijden of dronkenschap, maar er kunnen eveneens andere gedragingen onder vallen, zoals het lezen van een routekaart of telefoneren.

Voorgesteld wordt een aparte strafverzwarende grond van roekeloosheid in het commune strafrecht en de Wegenverkeerswet in te voeren. De voorgestelde strafmaxima voor artikel 6 worden dan als volgt. Zwaar lichamelijk letsel of dood door schuld kan gestraft worden met een maximum van 1,5 respectievelijk 3 jaar. Indien de schuld bestaat uit roekeloosheid, kan een maximumstraf van 3 respectievelijk 6 jaar opgelegd worden. Indien sprake is van de strafverzwarende omstandigheid dronkenschap of ernstige snelheidsovertreding, kunnen de maximumstraffen met de helft worden verhoogd. 'Gewone' schuld kan gestraft worden met 2,25 respectievelijk 4,5 jaar. Roekeloosheid met 4,5 respectievelijk 9 jaar.

Tegen de achtergrond van deze bevindingen is het de vraag of het invoeren van de strafverzwarende grond roekeloosheid voorziet in een behoefte. Uit tabel 20 volgt dat het nu geldende strafmaximum voor dood door schuld zonder strafverzwarende omstandigheid (3 jaar) ruimschoots voldoet. Kennelijk bestaat er in de rechtspraak geen behoefte een hogere straf op te leggen dan nu mogelijk is voor andere gevallen van roekeloos gedrag dan louter dronkenschap. Rechters houden in hun oordeel reeds rekening met de schuldgraad en de gevolgen van het ongeval. Invoering van dit ontwerp dwingt de rechter tot het maken van onderscheid tussen gevallen van 'gewone schuld' en 'roekeloosheid' zonder dat blijkens het cijfermateriaal zijn weerslag heeft op de straf die wordt opgelegd. Dit wettigt derhalve de vraag of de invoering van een – in tegenstelling tot dronkenschap moeilijk te definiëren – juridisch criterium als roekeloosheid zal leiden tot hogere straffen dan de maximumstraf die is gesteld op 'gewone' schuld.

## 2.6 Recidive

Bij het meten van de recidive van de WVV 1994 wijkt de aanpak af van de voorgaande analyses. De gegevens voor het recidiveonderzoek zijn afkomstig van de onderzoek- en beleidsdatabase voor de justitiële documentatie (OBJD). Dit bestand bevat informatie over de justitiecontacten van alle personen die sinds 1996 verdachte waren in een Nederlandse strafzaak. Voor deze studie werden alle verdachten geselecteerd die in 1997 naar aanleiding van een WVV 1994-delict in aanraking kwamen met justitie. Ook het RVV 1990 en de WAM zijn meegenomen in de analyse. Dit leverde een groep op van 145.969 'verkeersdelinquenten'. Ruim 86 procent van deze groep is van het mannelijk geslacht, de helft was ten tijde van het uitgangsdelict in 1997 ouder dan 34 jaar en ruim driekwart is in Nederland geboren.<sup>4</sup>

Om de recidive van deze verdachten vast te stellen is per persoon nagegaan of er zich na de uitgangzaak een nieuw justitiecontact heeft voorgedaan vanwege een overtreding van enig artikel van de WVV 1994. Niet alle overtredingen van de WVV 1994 komen in de OBJD terecht. De registratie blijft beperkt tot de misdrijven en de zware overtredingen, dat wil zeggen delicten waarop een vrijheidsstraf of een boete van meer dan € 90 (voorheen f 200) staat. In tabel 22 staan de belangrijkste WVV 1994-delicten weergegeven. Snelheidsovertredingen kwamen in 1997 het vaakst in de OBJD voor, gevolgd door rijden onder invloed. Het misdrijf 'veroorzaken ongeval' kwam veel minder vaak voor. Bijna negentig procent van alle uitgangzaken werd met een transactie of een boete afgedaan.

In tabel 22 staan ook de percentages recidivisten vermeld. Het aandeel verkeersdelinquenten dat opnieuw wordt vervolgd voor een verkeersdelict (d.i. de zgn. *speciale* recidive) loopt op van bijna 15 procent na 1 jaar tot 34 procent na een periode van 5 jaar. Kijken we naar *specifieke* recidive, waarbij het gaat om het herhaald overtreden van hetzelfde artikel, dan valt een aantal zaken op. Herhaling van delicten als 'verlaten plaats ongeval' en 'veroorzaken ongeval' komt nauwelijks voor. Na 5 jaar komt het percentage specifieke recidivisten na deze delicten niet boven de 11 procent. Het percentage recidivisten dat opnieuw vervolgd wordt voor 'rijden onder invloed' is iets lager dan bij de verkeersdelicten in het algemeen. Na 5 jaar is ruim een kwart van alle 'dronken rijders' opnieuw voor dit delict met justitie in aanraking gekomen. De percentages specifieke recidive na 'onverzekerd rijden' en 'rijden zonder rijbewijs' liggen hoger. De daders van 'onverzekerd rijden' vervallen relatief vaak in herhaling. Dit zullen veelal (minderjarige) bromfietzers zijn. Herhaling van het delict 'rijden zonder rijbewijs' komt ook relatief vaak voor, de percentages bij dit delict zijn in elk geval hoger dan die van de verkeersrecidive in het algemeen. Ruim vijf

4 B.S.J. Wartna & M. Blom, 'WODC-recidive monitor: recidive onder verkeersdelinquenten', WODC, Den Haag, verwacht 2003.



**Tabel 22 Speciale recidive na overtreding van de meest voorkomende delicten in de Wegenverkeerswet 1994**

	1997		Percentage recidivisten (cumulatief)			
	aantal	na 1 jaar	na 2 jaar	na 3 jaar	na 4 jaar	na 5 jaar
Alle WVV 1994-delicten	145.969	15%	23%	28%	32%	34%
snelheidsovertreding	58.865	6%	10%	14%	18%	21%
rijden onder invloed	36.029	11%	16%	21%	24%	28%
onverzekerd rijden	17.739	22%	30%	34%	38%	41%
rijden zonder rijbewijs	12.187	20%	26%	28%	30%	32%
verlaten plaats ongeval	6.652	5%	7%	7%	8%	9%
veroorzaken ongeval	946	2%	2%	2%	2%	2%

Bron: OBJD

procent van de daders van 'rijden zonder rijbewijs' is jonger dan achttien jaar (dit tegenover één procent voor alle andere uitgangsdelicten).

In de gevallen waarin te hard rijden werd bestraft met een OBM ligt de specifieke recidive binnen 1 jaar op 18%, oplopend tot 27% in het tweede jaar. Dit is aanzienlijk hoger dan voor het totaal aantal snelheidsovertreders (6% na 1 jaar en 10% na 2 jaar). Overigens is onduidelijk of recidivisten die eerder veroordeeld zijn tot een OBM, bij een nieuw delict ook een langere OBM krijgen. Het desbetreffende wetsartikel (art. 179 lid 4 en 5 WVV 1994) wordt namelijk niet geregistreerd. Naar aanleiding hiervan geven de respondenten aan dat officieren en rechters ook graag eerder begane verkeersovertredingen die administratief zijn afgehandeld, de zogenaamde Mulder-feiten, zouden willen laten meewegen in hun oordeel. Momenteel is dat niet mogelijk, omdat deze niet geregistreerd worden in de justitiële documentatie.

Naast het percentage recidivisten kunnen we ook kijken naar het *aantal* nieuwe justitiecontacten voor verkeersdelicten. Eén jaar na het plegen van het uitgangsdelict (in 1997) hebben de recidivisten gemiddeld 1,3 nieuwe verkeersdelicten gepleegd. Dit is de zogenaamde *recidivefrequentie*. Na 2 jaar zijn er gemiddeld 1,5 nieuwe verkeersdelicten gepleegd, na 3 jaar is het gemiddelde opgelopen naar 1,8, na 4 jaar 1,9 en na 5 jaar is de recidivefrequentie 2,2. Met andere woorden: na 5 jaar hebben verdachten van verkeersdelicten gemiddeld meer dan twee nieuwe verkeersdelicten gepleegd.

De kans op recidive onder verkeersdelinquenten is afhankelijk van een aantal factoren. Op de eerste plaats van de justitiële voorgeschiedenis: hoe groter het aantal justitiecontacten voorafgaand aan de uitgangszaak in 1997, hoe groter de kans op latere verkeersrecidive. Ook de duur van het strafrechtelijk verleden speelt een rol. Verkeersdelinquenten die al langer 'crimineel actief' zijn, vertonen een verhoogd risico op recidive. Vrouwelijke verkeersdelinquenten recidiveren

minder vaak dan mannen. De kans dat een man opnieuw een verkeersdelict begaat, is twee maal zo groot als dat een vrouw dat doet. En ten slotte blijkt uit de analyses dat verkeersdelinquenten die niet in Nederland geboren zijn over het algemeen vaker recidiveren dan verkeersdelinquenten die wel in Nederland geboren zijn. Dit geldt overigens niet alleen voor de verkeersrecidive. Personen die in het buitenland geboren zijn recidiveren sowieso vaker. Met name de groep van de Nederlandse Antillen springt eruit. De kans dat zij vervolgd worden voor een nieuw verkeersdelict is twee keer zo groot als de kans op WVV 1994-recidive in de groep verkeersdelinquenten geboren in Nederland.

## **2.7 Samenvatting en conclusie**

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 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.

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 die eerder veroordeeld zijn tot een OBM, bij een nieuwe veroordeling een langere OBM opgelegd krijgen, is niet na te gaan: het desbetreffende wetsartikel (art. 179 lid 4 en 5 WVV 1994) wordt niet geregistreerd.

De meeste respondenten achten het sanctie-instrumentarium van de Wegenverkeerswet adequaat. Zij ontraden in dit verband verplichte inbeslagname van een motorrijtuig in geval van een excessieve snelheidsovertreding omdat deze straf qua financiële gevolgen 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 geeft 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 vertrouwdheid met de verhoogde maximumstraffen (art. 175 WVV 1994) binnen het Openbaar Ministerie te verbeteren.

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 zou meer licht kunnen werpen op de kwantitatieve omvang van deze kwalificatie bij zeer ernstige verkeersongevallen en de daaruit voortvloeiende strafoplegging.

### 3 Invorderingen

In 1998 sprak de Tweede Kamer de wens uit om meer preventieve maatregelen en lik-op-stuksancties op te leggen aan gemotoriseerde bestuurders die probleemgedrag ten toon spreiden. Eén van de wijzigingen betreft een aanscherping van de regelingen inzake de invordering en inhouding van rijbewijzen. Zoals potentieel gevaarlijke verdachten van ernstige delicten door middel van voorarrest uit het maatschappelijk verkeer mogen worden gehouden, mogen potentieel gevaarlijke verdachten van ernstige verkeersdelicten voor een bepaalde periode uit het gemotoriseerd verkeer worden gehouden totdat de strafrechter over hun zaak heeft geoordeeld, of, indien bij die uitspraak de bestuurder een OBM is opgelegd, tot het tijdstip waarop die OBM ingaat. De verdachte kan uit het gemotoriseerd verkeer worden gehouden door middel van een invordering of inhouding van het rijbewijs. Een invordering betekent dat de verdachte zijn rijbewijs moet overhandigen aan de politie. Zijn zaak wordt vervolgens naar het OM gestuurd en de officier van justitie beslist of de verdachte zijn rijbewijs wel of niet terugkrijgt. Indien de officier besluit om het rijbewijs niet terug te geven is er sprake van een inhouding. Artikel 164 van de WVV 1994 biedt hiertoe de wettelijke mogelijkheid. Nieuw hierin is dat de politie nu verplicht is het rijbewijs in te vorderen bij overschrijding van de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur of meer (WVV 1994 art. 164 lid 2 onder c). Voorheen was dat alleen toegestaan bij ernstige gevallen van rijden onder invloed en veroorzaken van ernstig gevaar op de weg. Wel moet de politie de verdachte staande houden. Verder is in de wet vastgelegd dat de officier van justitie bevoegd is om het rijbewijs in te houden bij overschrijding van de maximumsnelheid van 70 kilometer per uur of meer (WVV 1994 art. 164 lid 4). Eerdere teruggave vindt plaats indien ernstig rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat de rechter geen onvoorwaardelijke OBM zal opleggen van een langere duur dan de tijd van invordering of inhouding, of indien het onderzoek van de zaak op de terechtzitting niet binnen zes maanden na de dag van invordering is aangevangen.

Deze wijzigingen leiden tot de volgende onderzoeksvragen:

- Hoe vaak leidt een invordering of inhouding van het rijbewijs tot een OBM die door de rechter wordt opgelegd?
- Zijn de wetswijzigingen bekend bij politie, officieren, rechters en wetenschappers?
- Hoe vaak maken politie, officieren en rechters gebruik van de nieuwe mogelijkheden? Is er een toename sinds de wetswijziging?
- Wat is de gemiddelde doorlooptijd van een strafzaak waar een rijbewijs is ingevorderd per arrondissement?
- Hoe gaan rechters om met het verweer dat de verdachte het rijbewijs nodig heeft voor werk?
- Zien de deskundigen knelpunten in de (uitvoering van de) regelgeving? Wat zijn mogelijke oplossingen?

Paragraaf 3.1 gaat in op de praktijk van invordering van rijbewijzen. Paragraaf 3.2 legt de relatie tussen invordering en OBM. De doorlooptijden komen aan bod in paragraaf 3.3. Tot slot volgt een samenvatting in paragraaf 3.4.

### 3.1 Invordering van rijbewijzen

Sinds de wetswijziging is de politie verplicht het rijbewijs in te vorderen bij overschrijding van de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur of meer. Een vergelijkbare verplichting tot invordering bestond al voor gevallen van rijden onder invloed, medewerking weigeren aan de blaastest of bloedproef en veroorzaken van ernstig gevaar op de weg. De vraag is in hoeverre sinds de wetswijziging invordering en inhouding ook bij snelheidsovertredingen plaatsvinden.

Helaas is in Rapsody geen informatie over inhoudingen van rijbewijzen beschikbaar. Ook de RDW kan hieromtrent geen historische gegevens leveren. Daarom wordt alleen gekeken naar het aantal invorderingen.

Slechts negen van de negentien arrondissementen houden historische gegevens over invorderingen bij en dus worden de gegevens van deze arrondissementen opgehoogd naar een landelijk totaal volgens de methode beschreven in de inleiding. Ook wordt gecorrigeerd voor het aantal zaken dat nog niet is afgedaan.

Tabel 23 laat zien dat sinds de wetswijziging het aantal ingevorderde rijbewijzen sterk gestegen is. Deze toename is vooral toe te schrijven aan invorderingen bij ernstige snelheidsovertredingen, die sterk zijn toegenomen van vrijwel niets tot ongeveer 2.800 in 2000. Daarentegen daalt het aantal invorderingen wegens rijden onder invloed.

De politie past de verplichting tot invordering veelvuldig toe, aldus de respondenten uit de interviews. De regeling wordt gestandaardiseerd toegepast, het is bij wijze van spreken een automatisme geworden. De officier van justitie past zijn bevoegdheid tot inhouding toe indien de zaak zich daartoe leent. Hij houdt zich in de regel aan de aanwijzing inzake de invordering van rijbewijzen.<sup>5</sup>

Het Openbaar Ministerie en de politie geven aan uit oogpunt van verkeersveiligheid de regeling in elk geval toe te passen in geval van ernstige snelheidsoverschrijdingen, ernstige ongevallen en excessen zoals agressief rijgedrag en straatraces. De regeling is goed uitvoerbaar, aldus de respondenten. De regeling wordt veelal toegepast in het kader van gerichte acties, waarbij de politie automobilisten staande houdt. De politie is tevreden over de regeling. In hun ogen gaat van toepassing een belangrijke signaalwerking uit. De respondenten kunnen echter niet goed beoordelen wat het effect is van de wetswijziging op het rijgedrag. Enkele respondenten ervaren de pakkans niet bijzonder hoog.

Een deel van de respondenten vindt dat de bandbreedte van 50 - 70 km zou moeten worden verruimd, waardoor beter rekening gehouden zou kunnen worden met de specifieke omstandigheden van het geval en de mate van gevaarstelling.

5 Aanwijzing van het College van Procureurs-Generaal aan de hoofden van de parketten van 8 oktober 2002, nr. 2002A010, Stcr. 2002, 208.

**Tabel 23 Ingevorderde rijbewijzen, naar pleegjaar en delicttype<sup>a</sup>**

	1996	1997	1998	1999	2000
Totaal	12.900	13.000	13.100	14.800	17.100
waarvan:					
ernstige snelheidsovertreding	5	5	60	1.300	2.800
rijden onder invloed	10.700	10.800	10.900	10.500	10.300

a Schatting van het landelijk totaal op basis van negen arrondissementen en gecorrigeerd voor niet afgedane zaken, afgerond op honderdtallen. Aantallen lager dan honderd zijn afgerond op vijftallen.

Bron: Rapsody

Soms is er al aanleiding om bij een snelheidsoverschrijding van 30 km over te gaan tot invordering (bijvoorbeeld in de bebouwde kom) en soms pas bij een overschrijding van meer dan 70 km (bijvoorbeeld op een lege snelweg). Een ander deel vindt dat de regeling ongewijzigd moet worden gelaten. Het gaat immers om een betrekkelijk ingrijpende bevoegdheid die juist om die reden op zoveel mogelijk geobjectiveerde wijze moet worden toegepast en die controleerbaar moet zijn.

De meeste respondenten vinden het niet nodig om het rijbewijs ook in te vorderen bij andere verkeersdelicten dan rijden onder invloed en ernstige snelheidsovertredingen. Enkele respondenten suggereren de regeling wel van toepassing te verklaren op ernstige snelheidsoverschrijdingen begaan met een bromfiets, waarbij in dat geval het bromfietscertificaat zou moeten worden ingevorderd c.q. ingehouden. Verder stelt één van de respondenten voor de eis tot staandehouding te schrappen en invordering van het rijbewijs ook mogelijk te maken in het geval van een aanrijding met een zeer ernstig gevolg (dood, zwaar lichamelijk letsel). Overigens is het ook mogelijk om het rijbewijs via een administratieve procedure via het Centraal Bureau Rijvaardigheden in te vorderen (art. 130 WVV 1994).

Eén respondent merkt op dat betrokkenen het veelal als onrechtvaardig ervaren als de invordering en inhouding samenvallen met de administratieve maatregel van ongeldigverklaring van het rijbewijs (art. 130 WVV 1994). Zij ervaren dit als een dubbele bestraffing. Men is veelal niet op de hoogte dat men dit risico loopt, hieraan zou dan ook meer bekendheid moeten worden gegeven.

### 3.2 OBM na invordering

Een invordering van het rijbewijs kan leiden tot opleggen van een OBM. De vraag is hoe vaak dat ook daadwerkelijk gebeurt. Overigens mag een OBM ook opgelegd worden als er geen invordering heeft plaatsgehad. Deze paragraaf presenteert hierover enkele cijfers. Naast het totaal aantal verkeersdelicten wordt er onderscheid gemaakt naar ernstige snelheidsovertredingen, rijden onder invloed en onverzekerd rijden.

**Tabel 24 Invorderingen en OBM voor verkeerszaken, afgedaan door de rechter<sup>a</sup>**

	1996	1997	1998	1999	2000
Totaal aantal verkeerszaken	69.800	67.800	71.100	80.300	72.800
zonder invordering rijbewijs	58.500	56.500	59.800	68.500	60.100
waarvan					
geen OBM opgelegd	77%	77%	75%	76%	76%
voorwaardelijke OBM	13%	13%	14%	14%	12%
(deels) onvoorwaardelijke OBM	10%	11%	11%	10%	12%
met invordering rijbewijs	11.300	11.300	11.300	11.800	12.700
waarvan					
geen OBM opgelegd	5%	5%	4%	7%	8%
voorwaardelijke OBM	36%	38%	39%	39%	38%
(deels) onvoorwaardelijke OBM	59%	57%	57%	54%	53%

a Schatting van het landelijk totaal op basis van negen arrondissementen en gecorrigeerd voor niet afgedane zaken, afgerond op honderdtallen. Door afrondingen is het mogelijk dat de aantallen niet tot het totaal optellen.

Bron: Rapsody

Tabel 24 geeft het overzicht voor alle verkeersdelicten. Hieruit blijkt duidelijk dat OBM vaker wordt opgelegd in de gevallen waar een rijbewijs is ingevorderd dan in de gevallen waarin dit niet gebeurd is. Bij invordering van het rijbewijs wordt in 2000 vergeleken met 1996 iets minder vaak een onvoorwaardelijke OBM opgelegd.

Tabel 25 geeft aan hoe de rechter omgaat met invorderingen in het geval van ernstige snelheidsovertredingen. Bijna de helft van de verdachten waarvan het rijbewijs is ingevorderd, krijgt een (deels) onvoorwaardelijke OBM opgelegd. Iets minder komt ervan af met een voorwaardelijke OBM. Slechts 10% krijgt helemaal geen OBM opgelegd. Aan verdachten van wie het rijbewijs niet is ingevorderd, wordt minder vaak een OBM opgelegd dan aan verdachten van wie wel het rijbewijs is ingevorderd. Opmerkelijk is dat in 2000 een groot deel van de verdachten waarvan het rijbewijs niet is ingevorderd geen OBM opgelegd krijgt. Dit komt doordat de groep die voorheen alleen maar een (on)voorwaardelijke OBM kreeg, nu waarschijnlijk eerst een invordering van het rijbewijs krijgt en dan een OBM.

De regeling voor invordering van het rijbewijs bij rijden onder invloed is niet ingrijpend gewijzigd. In de na de wijziging geldende wet is een bloedalcoholgehalte aan de gronden toegevoegd. Tabel 26 geeft het aantal zaken afgedaan door de rechter waarin OBM is opgelegd voor rijden onder invloed. Uit tabel 26 blijkt dat in ruim de helft van de zaken wegens rijden onder invloed waarin het



**Tabel 25 Invorderingen en OBM wegens ernstige snelheidsovertreding, afgedaan door de rechter<sup>a</sup>**

	1996	1997	1998	1999	2000
Totaal aantal zaken voor ernstige snelheidsovertredingen	4.100	2.800	3.300	4.700	8.800
zonder invordering rijbewijs	4.100	2.800	3.200	4.200	7.900
waarvan					
geen OBM opgelegd	36%	36%	32%	28%	73%
voorwaardelijke OBM	56%	53%	56%	61%	22%
(deels) onvoorwaardelijke OBM	8%	11%	12%	10%	5%
met invordering rijbewijs	10	10	60	500	900
waarvan					
geen OBM opgelegd	-	-	-	9%	11%
voorwaardelijke OBM	-	-	-	38%	43%
(deels) onvoorwaardelijke OBM	-	-	-	53%	46%

a Schatting van het landelijk totaal op basis van negen arrondissementen en gecorrigeerd voor niet afgedane zaken, afgerond op honderdtallen. Aantallen lager dan 100 zijn afgerond op vijftallen. Door afrondingen is het mogelijk dat de aantallen niet tot het totaal optellen.

Bron: Rapsody

rijbewijs is ingevorderd een (deels) onvoorwaardelijke OBM wordt opgelegd. Dit is beduidend vaker dan wanneer het rijbewijs niet is ingevorderd; in dat geval krijgt slechts 20% een (deels) onvoorwaardelijke OBM opgelegd.

Tabel 27 geeft een opmerkelijk beeld te zien voor het aantal invorderingen en OBM-en voor onverzekerd rijden. Bij onverzekerd rijden wordt het rijbewijs niet ingevorderd. Dit komt omdat de dader veelal minderjarig is en dus geen rijbewijs heeft. Het gaat in deze gevallen om onverzekerde bromfietsen of besturen van een motorrijtuig zonder rijbewijs. In ongeveer 13% van deze zaken wordt toch een OBM opgelegd. Indien de veroordeelde nog geen rijbewijs heeft, gaat de OBM volgens de nieuwe regeling in vanaf het moment dat de veroordeelde dit wel heeft en heeft ingeleverd.

Bij de beslissing tot een OBM houdt de rechter rekening met de persoonlijke omstandigheden van de verdachte. Bijvoorbeeld het feit dat de verdachte een kostwinner is die zijn auto voor werk nodig heeft, weegt veelvuldig mee in het oordeel van de rechter. Vaak zal het OM ook anticiperen op de vermoedelijke beslissing van de rechter. Als het OM verwacht dat de rechter geen of een korte OBM zal opleggen, zal zij het rijbewijs sneller teruggeven. Enkele respondenten merken op dat een snelle teruggave van het rijbewijs wel demotiverend werkt voor de politie en dat er geen signaalwerking van uitgaat.

**Tabel 26 Invorderingen en OBM voor rijden onder invloed, afgedaan door de rechter<sup>a</sup>**

	1996	1997	1998	1999	2000
Totaal aantal zaken voor rijden onder invloed	16.200	16.600	17.000	17.100	17.700
zonder invordering rijbewijs	6.600	7.000	7.300	7.700	8.500
waarvan					
geen OBM opgelegd	55%	56%	52%	51%	54%
voorwaardelijke OBM	25%	25%	27%	27%	26%
(deels) onvoorwaardelijke OBM	20%	19%	21%	22%	20%
met invordering rijbewijs	9.600	9.600	9.700	9.400	9.200
waarvan					
geen OBM opgelegd	4%	5%	4%	4%	5%
voorwaardelijke OBM	39%	40%	42%	43%	42%
(deels) onvoorwaardelijke OBM	57%	56%	55%	53%	53%

a Schatting van het landelijk totaal op basis van negen arrondissementen en gecorrigeerd voor niet afgedane zaken, afgerond op honderdtallen. Door afrondingen is het mogelijk dat de aantallen niet tot het totaal optellen.

Bron: Rapsody

**Tabel 27 Invorderingen en OBM voor onverzekerd rijden, afgedaan door de rechter<sup>a</sup>**

	1996	1997	1998	1999	2000
Totaal (zonder invordering rijbewijs)	23.800	21.000	20.200	25.200	22.100
waarvan					
geen OBM opgelegd	86%	84%	82%	85%	84%
voorwaardelijke OBM	3%	3%	4%	3%	3%
(deels) onvoorwaardelijke OBM	11%	13%	14%	12%	13%

a Schatting van het landelijk totaal op basis van negen arrondissementen en gecorrigeerd voor niet afgedane zaken, afgerond op honderdtallen.

Bron: Rapsody

### 3.3 Doorlooptijd na invordering

De Tweede Kamer heeft in 1998 door middel van een motie bij de Minister van Justitie erop aangedrongen dat de termijn waarbinnen een zaak met een ingevorderd rijbewijs behandeld moet worden door de rechter, van zes maanden voor misdrijven of vier maanden voor overtredingen naar één maand wordt teruggedrongen (TK 24 112, nr. 13). De Minister heeft deze motie niet overgenomen omdat hij deze korte termijn niet haalbaar acht. Als de zaak dan niet binnen de gestelde termijn behandeld wordt, moet het rijbewijs worden teruggegeven. Ver-

**Tabel 28 Van invordering tot zitting wegens totaal verkeersdelicten, naar pleegjaar<sup>a</sup>**

	1996	1997	1998	1999	2000
Totaal aantal invorderingen	12.600	12.700	12.800	14.400	16.700
waarvan					
n.v.t. (nog niet op zitting/registratiefout)	5	0	15	20	100
afgedaan door OM	1.300	1.400	1.500	2.600	3.800
op zitting gekomen	11.300	11.300	11.300	11.800	12.800
waarvan					
binnen 1 maand	0%	0%	0%	0%	0%
2 maanden	13%	14%	9%	12%	8%
4 maanden	37%	38%	47%	53%	51%
6 maanden	79%	71%	71%	71%	73%
aantal dagen tot 1 <sup>e</sup> zitting, gemiddelde	171	182	185	207	199
aantal dagen tot 1 <sup>e</sup> zitting, mediaan	103	115	132	169	162

a Schatting van het landelijk totaal op basis van negen arrondissementen en gecorrigeerd voor niet afgedane zaken, afgerond op honderdtallen. Aantallen lager dan 100 zijn afgerond op vijftallen. Door afrondingen is het mogelijk dat de aantallen niet tot het totaal optellen.

Bron: Rapsody

korting van de wettelijke termijnen zou er slechts toe leiden dat het rijbewijs vaker voortijdig moet worden teruggegeven. Dit kan tot effect hebben dat de rechter niet tot opleggen van een onvoorwaardelijke OBM overgaat (omdat het rijbewijs al is teruggegeven) of dat het moeilijker wordt een teruggegeven rijbewijs weer te laten afgeven om een toch opgelegde onvoorwaardelijke OBM te executeren.

Naar aanleiding van deze motie rees echter wel de vraag hoe lang het nu eigenlijk duurt voordat een zaak met een ingevorderd rijbewijs ter zitting komt. Tabellen 28 tot en met 30 geven hierop een antwoord. Opnieuw is er een uitsplitsing gemaakt tussen ernstige snelheidsovertredingen en rijden onder invloed. Onverzekerd rijden wordt niet apart behandeld omdat hiervoor vrijwel geen invorderingen plaatsvinden.

Tabel 28 geeft doorlooptijden van zaken wegens verkeersdelicten waarbij een rijbewijs is ingevorderd. Het aantal invorderingen is sinds 1998 sterk gestegen. Ongeveer 73% komt binnen zes maanden ter zitting. De gemiddelde doorlooptijd tot aan de eerste zitting is 199 dagen. Dit gemiddelde wordt echter erg vertekend door een beperkt aantal zeer lang lopende zaken. Daarom is het beter om naar de mediaan te kijken. Als men alle waarnemingen op duur sorteert, is de mediaan de middelste waarneming. De mediaan is in dit geval 162 dagen. In 1996 was dit nog 103 dagen. Hoewel driekwart dus nog binnen zes maanden op zitting komt, is de doorlooptijd wel degelijk toegenomen. Een respondent noemde als verklaring hiervoor dat het soms enige tijd duurt voordat de resultaat van een eventuele bloedproef beschikbaar komt.

**Tabel 29 Van invordering tot zitting wegens ernstige snelheids-overtredingen, naar pleegjaar<sup>a</sup>**

	1996	1997	1998	1999	2000
Totaal aantal invorderingen	5	5	60	1.300	2.800
waarvan					
n.v.t. (nog niet op zitting/registratiefout)	0	0	0	0	0
afgedaan door OM	5	0	50	1.100	2.400
op zitting gekomen	0	0	10	200	400
waarvan (cumulatief)					
binnen 1 maand	-	-	-	4%	1%
2 maanden	-	-	-	23%	12%
4 maanden	-	-	-	65%	55%
aantal dagen tot 1 <sup>e</sup> zitting, gemiddelde	-	-	-	181	249
aantal dagen tot 1 <sup>e</sup> zitting, mediaan	-	-	-	127	213

a Schatting van het landelijk totaal op basis van negen arrondissementen en gecorrigeerd voor niet afgedane zaken, afgerond op honderdtallen. Aantallen lager dan 100 zijn afgerond op vijftallen. Door afrondingen is het mogelijk dat de aantallen niet tot het totaal optellen.

Bron: Rapsody

**Tabel 30 Van invordering tot zitting wegens rijden onder invloed, naar pleegjaar<sup>a</sup>**

	1996	1997	1998	1999	2000
Totaal aantal invorderingen	10.700	10.800	10.900	10.500	10.300
waarvan					
n.v.t. (nog niet op zitting/registratiefout)	0	0	10	15	85
afgedaan door OM	1.100	1.200	1.200	1.100	1.000
op zitting gekomen	9.600	9.600	9.700	9.400	9.200
waarvan					
binnen 1 maand	0%	0%	0%	0%	0%
2 maanden	14%	15%	10%	12%	8%
4 maanden	40%	41%	51%	57%	56%
6 maanden	81%	74%	74%	75%	78%
aantal dagen tot 1 <sup>e</sup> zitting, gemiddelde	161	173	174	194	183
aantal dagen tot 1 <sup>e</sup> zitting, mediaan	148	161	143	135	127

a Schatting van het landelijk totaal op basis van negen arrondissementen en gecorrigeerd voor niet afgedane zaken, afgerond op honderdtallen. Aantallen lager dan 100 zijn afgerond op vijftallen. Door afrondingen is het mogelijk dat de aantallen niet tot het totaal optellen.

Bron: Rapsody

Sinds de wetswijziging is de politie verplicht om bij een overschrijding van de maximumsnelheid met meer dan 50 kilometer per uur het rijbewijs in te vorderen. Uit tabel 29 blijkt dat het aantal invorderingen op deze grond sterk gestegen is. Het merendeel wordt door het OM afgedaan. Slechts een zevende gaat door

naar de rechter. Hiervan komt ruim de helft binnen vier maanden ter zitting. Uit de cijfers blijkt duidelijk dat binnen één maand voor de rechter brengen geen haalbare kaart is. In 2000 is dit slechts in 1% van de zaken voorgekomen. Het mediane aantal dagen tot afdoening door rechter (en ook de mediaan) is binnen 1 jaar sterk toegenomen.

Bij rijden onder invloed bestond al langer de mogelijkheid om het rijbewijs in te vorderen. Uit tabel 30 blijkt dat het aantal invorderingen wegens rijden onder invloed licht is afgenomen in de periode 1996-2000. Ongeveer 90% van deze zaken stroomt door naar de rechter. Opvallend is dat het percentage zaken dat tussen de twee en zes maanden ter zitting komt sterk gestegen is. Blijkbaar zijn zaken die niet binnen vier maanden ter zitting komen relatief moeilijke zaken. De mediane tijd tot afdoening door de rechter is afgenomen in de periode 1996-2000.

### 3.4 Samenvatting en conclusie

Zowel uit de vervolging- 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.

Indien de maximumsnelheid met meer dan 50 kilometer per uur overschreden wordt, is sinds de wetwijziging invordering van het rijbewijs verplicht. 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 wetwijzigingen op het rijgedrag. In dit verband ervaart niet iedere respondent de pakkans 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. 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.

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.

# Summary

## Road Traffic Act 1994: evaluation of the changes in 1998

On June 24th, 1998 the Dutch Road Traffic Act 1994 was changed. The amendments were the result of the wish of the Dutch parliament for a tougher policy towards hazardous driving. The main modifications are:

1. higher maximum punishments for serious forms of reckless driving
2. compulsory requisition of the driver's license by the police when the speed limit was exceeded with more than 50 km per hour and a compulsory requisition of the driver's license by the public prosecutor when the speed limit was exceeded with more than 70 km per hour.
3. the term of disqualification from driving starts at the date mentioned in the official notification of the verdict. If the convict hands over his driver's license too late, the term of disqualification from driving is lengthened with the number days that the convict was late.
4. Disqualification from driving can also be imposed in cases of violent crime when the motor vehicle was used as a means or weapon.

The purpose of this evaluation is to see whether the changes in the Road Traffic Act 1994 are being enforced in a manner the legislator intended. In other words, do the police, public prosecutors, and judges make use of the new options in the Road Traffic Act 1994? The modification also led to a number of related questions. How severe are the punishments for various traffic offences? How often does a requisition of the driver's license lead to a disqualification from driving? What is the average duration of the period between requisition of the driver's license and a verdict? How often will a motor vehicle remain confiscated once it is confiscated by the police? Are combination of various types of punishments imposed? How often do convicts of a traffic offence relapse? Do repeat offenders of traffic offences get more severe punishments? To find an answer to these questions the period 1996-2000 is examined and several experts were invited to give their opinion.

The punishments show some interesting developments in the period 1996-2000. The average amount of the transactions with the public prosecutor is rising. The share of community services and the number of prison sentences do not change, but in absolute numbers the community services are rising. These developments vary for different types of traffic offences. For excessive speeding, which is defined as exceeding the speed limit with more than 50 kilometres per hour, more fines have been imposed. Also the number of disqualifications from driving due to excessive speeding is rising. For drunk driving the number of disqualifications from driving and the number of prison sentences remain stable. For driving without liability insurance the average amount of transactions with the public prosecutor diminishes. Other punishments for this type of traffic offence remain the same.

The number of confiscations of the motor vehicle is increasing. In 2000 about 25% of the confiscated motor vehicles by the police remain permanently confiscated in

cases of driving without liability insurance. For drunk driving this is 20% and for excessive speeding this is only 8%.

The new rules for disqualifications from driving work very well, although there is more red tape involved. If a crime has been committed using a motorvehicle, the a disqualification from driving is imposed. However de experts doubt the added value of this measure.

It remains unclear whether people causing traffic accidents are punished more severely. There are incidental cases where a prison sentence of more then 3 years is imposed, but only when the traffic accident was caused by drunk drivers. Traffic accidents caused by excessive speeding do not seem to lead to higher prison sentences. Thus the amendment which made excessive speeding an aggravated circumstance seems to be of little use.

Figures on repeat offenders show that after 5 years 34% of all traffic offenders are again convicted for a new traffic offence. The average is two new traffic offences but the figures vary by type of traffic offence. About 46% of the people who were convicted for driving without liability insurance are convicted for the same crime within 5 years. Of all people convicted for driving without a licence about 32% are again convicted for driving again without a licence within 5 years. And of all people convicted for drunk driving, approximately 28% are once more convicted for drunk driving within 5 years.

Figures on court cases show that police, public prosecutors and judges make use of the new options in the law. Since the amendment the figures show a large increase in the number of requisitioned driver's licenses due to excessive speeding. In about 90% of the cases due to excessive speeding where a driver's license was requisitioned and which went to court, a disqualification from driving is imposed, of which about half are suspended sentences. In cases where the driver's license was requisitioned by the police due to drunk driving a disqualification from driving is almost always imposed, the majority of which are unsuspended sentences.

Police an de public prosecutor's office find the new regulations regarding driver's license requisitioning very feasible. However the judges reserve the right to take a suspect's personal circumstances into account. It is not known whether the new rules lead to any adjustment of drivers' behaviour. Some experts do not consider the risk of getting caught very high. Police and the public prosecutor would like to have more information on requisitioned driver's licenses and disqualifications from driving.

The period from requisitioning the driver's license by the police and a verdict by a judge varies in length. Unless a transaction with the public prosecutor is possible, a suspect has to appear in court within six months if his driver's license was



requisitioned due to drunk driving, and within four months if his driver's license was requisitioned due to excessive speeding. About 75% of cases with a requisitioned driver's licence go to court, the other 25% ends in a transaction with the public prosecutor. Of all the cases that go to court, only 73% appear before a judge within six months. If the driver's licence was requisitioned due to drunk driving about 90% goes to court, of which 78% within six months. Of all cases in which the driver's license is requisitioned due to excessive speeding about 55% appear in court within 4 months. So in case of drunk driving more than 20% of these case does not go on trial on time en in case of excessive speeding 45% does not go on trial on time.

While evaluating the amendments to the Road Traffic Act 1994 several problems arose. Some changes could not be evaluated because there was little or no information available. Sometimes estimates had to be made.

### **Recommendations**

Most experts consider the current set of sanctions for the Road Traffic Act 1994 adequate. Therefore they advise against compulsory confiscations of the motorvehicle in case of excessive speeding, because the punishment is as far as financial consequences are concerned not proportional to the seriousness of offence. They advice that longer period and administrative fines should be considered when assessing if a suspect is a repeat offender.

Currently there is a proposal to change the Road Traffic Act, so that recklessness can also be an aggravated circumstance in case of a traffic accident. However according to the experts the figures presented here and their legal experience do not give any cause for such a change. Some experts advise to improve the familiarity of the public prosecutor's office with the more severe punishments for causing a traffic accident.

As a point of improvement the experts mention the computer system in which requisitioned driver's licenses and disqualifications from driving are registered. They also suggest more research should be done into confiscations of motorvehicles, the application of disqualifications from driving in cases where a crime has been committed using a motorvehicle, and convictions for manslaughter in stead of causing a traffic accident in cases where the victim has died.

# Bijlage 1

## Stand van afdoening en registratie

**Tabel 1 Verkeerszaken naar pleegjaar laatste verkeersdelict:  
stand van afdoening per augustus 2002**

	1996	1997	1998	1999	2000
<i>Niet-ernstige snelheidsovertredingen</i>	62.098	47.143	53.170	72.946	15.159
<i>waarvan:</i>					
nog niet afgedaan	0,0%	0,1%	0,2%	1,8%	3,5%
afgedaan door OM	87,3%	88,0%	86,7%	85,3%	82,5%
afgedaan door rechter	12,7%	12,0%	13,1%	12,8%	13,9%
<i>Ernstige snelheidsovertredingen</i>	7.405	5.217	6.843	10.412	11.651
<i>waarvan:</i>					
nog niet afgedaan	0,3%	0,2%	0,4%	1,0%	12,3%
afgedaan door OM	37,4%	41,0%	51,9%	57,1%	28,6%
afgedaan door rechter	62,3%	58,8%	47,8%	41,9%	59,2%
<i>Rijden onder invloed</i>	31.539	33.066	33.234	32.569	33.807
<i>waarvan:</i>					
nog niet afgedaan	0,1%	0,1%	0,2%	0,7%	2,4%
afgedaan door OM	45,5%	46,1%	45,2%	44,1%	42,4%
afgedaan door rechter	54,3%	53,7%	54,7%	55,2%	55,2%
<i>Onverzekerd rijden</i>	51.161	35.955	35.534	41.129	29.486
<i>waarvan:</i>					
nog niet afgedaan	0,2%	0,2%	0,3%	0,9%	8,7%
afgedaan door OM	54,4%	45,5%	47,4%	41,8%	30,4%
afgedaan door rechter	45,4%	54,3%	52,3%	57,4%	60,9%
<i>Overig verkeerszaken incl. combinaties excl. WAM</i>	60.065	69.206	66.357	63.825	51.770
<i>waarvan:</i>					
nog niet afgedaan	0,1%	0,1%	0,3%	0,9%	5,0%
afgedaan door OM	70,3%	69,0%	66,8%	64,2%	55,5%
afgedaan door rechter	29,7%	30,8%	33,0%	34,8%	39,4%
<i>Totaal verkeerszaken</i>	212.268	190.587	195.138	220.881	141.873
<i>waarvan:</i>					
nog niet afgedaan	0,1%	0,1%	0,2%	1,2%	5,6%
afgedaan door OM	66,6%	64,6%	64,5%	63,7%	47,8%
afgedaan door rechter	33,3%	35,3%	35,3%	35,1%	46,6%

Bron: Rapsody

**Tabel 2 Spreiding verkeerszaken naar pleegjaar en wegingsfactoren**

	1996	1997	1998	1999	2000
<i>Absoluut</i>					
Arrondissementen zonder registratie invorderingen	104.175	93.004	95.084	104.267	68.201
Arrondissementen met registratie invorderingen	111.393	101.195	103.598	120.238	77.196
<i>Procentueel</i>					
Arrondissementen zonder registratie invorderingen	48,3%	47,9%	47,9%	46,4%	46,9%
Arrondissementen met registratie invorderingen	51,7%	52,1%	52,1%	53,6%	53,1%
<i>Wegingsfactoren</i>					
Arrondissementen met registratie invorderingen	1,935	1,919	1,918	1,867	1,883

Bron: Rapsody

## **Bijlage 2**

# **Belangrijkste wijzigingen in 1998 in de Wegenverkeerswet 1994**

### **Artikel 164**

1. Op de eerste vordering van de in artikel 159, onderdelen a en b, bedoelde personen is de bestuurder van een motorrijtuig, tegen wie door een van die personen proces-verbaal wordt opgemaakt ter zake van overtreding van een bij of krachtens deze wet vastgesteld voorschrift, verplicht tot overgifte van het hem afgegeven rijbewijs dan wel het hem door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland afgegeven rijbewijs en, indien hem daar een internationaal rijbewijs is afgegeven, dat bewijs.
2. De in het eerste lid bedoelde vordering wordt gedaan in geval van overtreding van:
  - a. artikel 8, indien bij een onderzoek als bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, van die bepaling blijkt of, bij ontbreken van een dergelijk onderzoek, een ernstig vermoeden bestaat dat het alcoholgehalte van de adem van de bestuurder hoger is dan vijfhonderdzeventig microgram alcohol per liter uitgeademde lucht, onderscheidenlijk het alcoholgehalte van het bloed van de bestuurder hoger blijkt te zijn dan 1,3 milligram alcohol per milliliter bloed;
  - b. artikel 163, tweede, zesde, achtste of negende lid;
  - c. overschrijding van een krachtens deze wet vastgestelde maximumsnelheid met vijftig kilometer of meer, in geval van staandehouding van de bestuurder.
3. De in het eerste lid bedoelde vordering kan worden gedaan indien door de overtreding de veiligheid op de weg ernstig in gevaar is gebracht.
4. De ingevorderde bewijzen worden tegelijk met het proces-verbaal onverwijld opgezonden aan de officier van justitie. Indien bij het in het tweede lid, onderdeel a, bedoelde onderzoek is gebleken of, bij ontbreken van een dergelijk onderzoek, een ernstig vermoeden bestaat dat het alcoholgehalte van de adem van de bestuurder hoger was dan zeventienhonderdvijfentachtig microgram alcohol per liter uitgeademde lucht, onderscheidenlijk het alcoholgehalte van het bloed van de bestuurder hoger blijkt te zijn dan 1,8 milligram alcohol per milliliter bloed, indien de maximumsnelheid met zeventig kilometer of meer is overschreden, dan wel indien op grond van andere feiten of omstandigheden ernstig rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat de bestuurder opnieuw een feit als bedoeld in het tweede of derde lid zal begaan, is de officier van justitie bevoegd de ingevorderde bewijzen onder zich te houden, totdat de rechterlijke uitspraak in kracht van gewijsde is gegaan of, indien bij die uitspraak de bestuurder de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen onvoorwaardelijk is ontzegd, tot het tijdstip waarop de ontzegging ingaat. In het laatste geval levert de officier van justitie, na het bovenbedoelde tijdstip, het rijbewijs of de rijbewijzen in bij degene die dat bewijs of die bewijzen heeft afgegeven.
5. De officier van justitie is bevoegd de toepassing van de in het vierde lid bedoelde bevoegdheid te schorsen indien:

- a. de geldigheid van de bewijzen ingevolge artikel 131, derde lid, onderdeel *a*, voor alle categorieën van motorrijtuigen waarvoor zij zijn afgegeven, wordt geschorst;
  - b. de bewijzen ingevolge artikel 124 voor alle categorieën van motorrijtuigen waarvoor zij zijn afgegeven, ongeldig worden verklaard voor een bepaald deel van de geldigheidsduur;
  - c. een rechterlijke uitspraak waarbij de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen is ontzegd, voor tenuitvoerlegging vatbaar is geworden.
- De schorsing duurt voort zolang de bewijzen ingevolge de onderdelen *a*, *b* en *c* ongeldig zijn.
6. Indien de officier van justitie binnen tien dagen na de dag van invordering niet gebruik maakt van de in het vierde lid bedoelde bevoegdheid, geeft hij de ingevorderde bewijzen onverwijld terug aan de houder. Teruggave vindt eveneens plaats, indien ernstig rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat aan de houder in geval van veroordeling geen onvoorwaardelijke ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen zal worden opgelegd, dan wel geen onvoorwaardelijke ontzegging van langere duur dan de tijd gedurende welke de bewijzen zijn ingevorderd of ingehouden geweest, of indien het onderzoek van de zaak op de terechtzitting niet binnen zes maanden na de dag van invordering is aangevangen.
  7. In geval van toepassing van het eerste lid kan het motorrijtuig, voor zover geen andere bestuurder beschikbaar is of de bestuurder niet aanstonds voldoet aan de vordering, onder toezicht of, voor zover degene die het procesverbaal opmaakt zulks nodig oordeelt, in bewaring worden gesteld. In het laatste geval zijn de artikelen 170, tweede lid, tweede en derde volzin, vierde en vijfde lid, 171, 172 en 173, eerste lid, van deze wet en de artikelen 5:25, eerste lid, 5:26, 5:29, tweede en derde lid, 5:30, eerste, tweede en vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing. Teruggave van het motorrijtuig vindt slechts plaats, indien aan de vordering is voldaan.
  8. In geval van toepassing van het eerste of vierde lid kan elke belanghebbende bij klaagschrift daartegen opkomen. Zolang in de zaak nog geen vervolging is ingesteld, wordt het klaagschrift ingediend ter griffie van de rechtbank in het arrondissement waar het in het eerste lid bedoelde feit werd begaan, en anders ter griffie van het gerecht in feitelijke aanleg waarvoor de vervolging plaatsvindt, dan wel het laatst plaatsvond. Artikel 552 *a*, derde en vijfde lid, van het Wetboek van Strafvordering is verder van overeenkomstige toepassing. Het gerecht geeft zo spoedig mogelijk, na de belanghebbende, desverlangd bijgestaan door diens raadsman, te hebben gehoord, althans opgeroepen, zijn met redenen omklede beslissing, welke onverwijld aan de belanghebbende wordt betekend. Tegen de beslissing kan door het openbaar ministerie binnen veertien dagen daarna en door de belanghebbende binnen veertien dagen na de betekening beroep in cassatie worden ingesteld. De Hoge Raad beslist zo spoedig mogelijk.
  9. Indien de zaak eindigt zonder oplegging van straf of maatregel of met

zodanige oplegging, doch op grond van een feit waarvoor de toepassing van het eerste of vierde lid niet is toegelaten, kan de rechter op verzoek van de gewezen verdachte hem een vergoeding ten laste van de Staat toekennen voor de schade die hij ten gevolge van die toepassing heeft geleden. Onder schade is begrepen het nadeel dat niet in vermogensschade bestaat. De artikelen 89, derde tot en met zesde lid, 90, 91 en 93 van het Wetboek van Strafvordering zijn van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 175**

1. Overtreding van artikel 6 wordt gestraft met:
  - a. gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of geldboete van de vierde categorie, indien het een ongeval betreft waardoor een ander wordt gedood;
  - b. gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of geldboete van de derde categorie, indien het een ongeval betreft waardoor een ander lichamenlijk letsel wordt toegebracht.
2. Indien degene die schuldig is aan een van de in het eerste lid genoemde feiten, verkeerde in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste of tweede lid, dan wel na het feit niet heeft voldaan aan een bevel gegeven krachtens artikel 163, tweede, zesde, achtste of negende lid, of indien een van de in het eerste lid genoemde feiten is veroorzaakt of mede is veroorzaakt doordat hij een krachtens deze wet vastgestelde maximumsnelheid in ernstige mate heeft overschreden, wordt hij gestraft met:
  - a. gevangenisstraf van ten hoogste negen jaren of geldboete van de vijfde categorie in het geval, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a;
  - b. gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of geldboete van de vierde categorie in het geval, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b.

#### **Artikel 179a**

1. Bij veroordeling wegens een der in de artikelen 287 of 289 van het Wetboek van Strafrecht omschreven misdrijven kan de schuldige die het feit heeft gepleegd met een motorrijtuig dat hij ten tijde van het feit bestuurde of deed besturen, de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen voor ten hoogste tien jaren worden ontzegd.
2. Bij veroordeling wegens een der in de artikelen 301, 302 of 303 van het Wetboek van Strafrecht omschreven misdrijven kan de schuldige die het feit heeft gepleegd met een motorrijtuig dat hij ten tijde van het feit bestuurde of deed besturen, de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen voor ten hoogste vijf jaren worden ontzegd.

**Artikel 180**

1. Voor wat betreft de bijkomende straf van ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen is artikel 557, tweede lid, van het Wetboek van Strafvordering op rechterlijke uitspraken niet van toepassing.
2. De rechterlijke uitspraak is voor wat betreft de bijkomende straf niet voor tenuitvoerlegging vatbaar, zolang de termijn waarvoor de veroordeelde bij een andere rechterlijke uitspraak de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen is ontzegd, nog niet is verstreken.
3. Indien de rechterlijke uitspraak voor wat betreft de bijkomende straf voor tenuitvoerlegging vatbaar is geworden, geschiedt de tenuitvoerlegging niet dan nadat aan de veroordeelde in persoon een schrijven is uitgereikt, volgens de artikelen 587 en 588 van het Wetboek van Strafvordering, waarin het tijdstip van ingang en de duur van de ontzegging, de verplichting tot inlevering van het rijbewijs uiterlijk op dat tijdstip, alsmede het gevolg van niet tijdige inlevering worden medegedeeld.
4. De houder van een rijbewijs is, tenzij het is ingevorderd en niet is teruggegeven, verplicht dat rijbewijs in te leveren op het parket van het openbaar ministerie vanwaar hij het schrijven, bedoeld in het derde lid, heeft ontvangen, uiterlijk op het tijdstip van ingang van de ontzegging.
5. Teruggave van het rijbewijs vindt plaats zodra de termijn van de ontzegging is verstreken.
6. De termijn van ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen wordt van rechtswege verlengd met het aantal dagen dat is verstreken tussen het tijdstip waarop het rijbewijs ingevolge het vierde lid had moeten worden ingeleverd en het tijdstip waarop nadien die inlevering heeft plaatsgevonden.
7. De termijn van de ontzegging wordt voorts verlengd met de tijd dat de veroordeelde gedurende de ontzegging rechtens zijn vrijheid is ontnomen.
8. Voor de toepassing van het derde, vierde, vijfde en zesde lid wordt onder rijbewijs mede verstaan een rijbewijs, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen of in een andere Staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, waarvan de houder in Nederland woonachtig is.

## **Bijlage 3**

### **Vragenlijst interviews**

#### **1 Inleiding**

Allereerst een korte toelichting op de achtergrond en het doel van het onderzoek, de wijze waarop de gegevens zullen worden verwerkt.

1. Wanneer en hoe bent u op de hoogte geraakt van de wetswijzigingen in de WVV?
2. Is u bekend wat de achtergrond is van de wetswijzigingen?

#### **2 Regeling invordering en inhouding rijbewijs in geval van ernstige snelheidsovertreding (art. 164 WVV 1994)**

3. In hoeverre maakt de politie gebruik van de verplichting tot invordering van het rijbewijs? Waaruit blijkt dat?
4. In hoeverre maakt de officier van justitie gebruik van zijn bevoegdheid tot inhouding van het rijbewijs? Waaruit blijkt dat? Welke redenen liggen daaraan ten grondslag?
5. In hoeverre sluit de rechter met het opleggen van een OBM aan op de invordering en inhouding die daaraan vooraf is gegaan? In hoeverre wordt een klaagschrift ingediend tegen de invordering en inhouding en hoe wordt hier in de regel op beslist? Wat is hieruit af te leiden voor wat betreft de uitvoerbaarheid en effectiviteit van de maatregel?
6. In hoeverre is de wetswijziging goed uitvoerbaar en handhaafbaar? Welke knelpunten doen zich voor, hoe moeten die worden opgelost? Wat zijn de effecten op de werklust van politie, Openbaar Ministerie en rechtsprekende macht?
7. Wat is het effect van de wetswijziging op ernstige snelheidsovertredingen (voorzover u kunt beoordelen)? Wat is het effect van de maatregel op de recidive? Is er sprake van een preventief effect?
8. Verdient het aanbeveling de reikwijdte van artikel 164 WVV uit te breiden?

#### **3 Wijziging regeling OBM (art. 179a en 180 WVV 1994)**

9. Ervaart u de wijziging van de regeling OBM als een verbetering voor de uitvoeringspraktijk? Waaruit blijkt dat?
10. In hoeverre kan door de wetswijziging bij de tenuitvoerlegging van de OBM beter rekening worden gehouden met de belangen van de verdachte (waardoor oneigenlijke appellen en gratieverzoeken kunnen worden voorkomen)?
11. In hoeverre is de wetswijziging goed uitvoerbaar? Welke knelpunten doen zich voor, hoe moeten die worden opgelost? Wat zijn de effecten op de werklust van politie, Openbaar Ministerie en rechtsprekende macht?
12. In hoeverre wordt OBM gevorderd c.q. opgelegd ingeval van commune misdrijven? Welke redenen liggen daaraan ten grondslag?



**4 Verhoging maximumstraffen voor ernstige vormen van roekeloos rijgedrag (art. 175 WVV 1994)**

13. In hoeverre wordt bij het requiren c.q. opleggen van een gevangenisstraf rekening gehouden met de strafverzwarende omstandigheden als genoemd in het tweede lid van artikel 175 WVV? Maakt het nog verschil of het gaat om dronken rijden of om een ernstige snelheidsovertreding? Welke redenen liggen hieraan ten grondslag?
14. In hoeverre is de wetswijziging goed uitvoerbaar? Welke knelpunten doen zich voor, hoe moeten die worden opgelost? Wat zijn de effecten op de werklust van Openbaar Ministerie en rechtsprekende macht?
15. Wat is het effect van de wetswijziging op ernstige snelheidsovertredingen (voorzover u kunt beoordelen)? Wat is het effect van de maatregel op de recidive? Is er sprake van een preventief effect?
16. Wat is in algemene zin uw opvatting over het sanctie-instrumentarium van de WVV in relatie tot ernstige snelheidsovertredingen?

Heeft u tot slot nog opmerkingen of suggesties die in het kader van dit onderzoek zou willen meegeven?

# **Bijlage 4**

## **Geraadpleegde deskundigen**

### **Interviews**

Mevrouw mr. M. Barels, Raadsheer gerechtshof Arnhem  
De heer mr. A.H.J.M. Damen, Officier van Justitie arrondissementsparket Almelo  
De heer W. Hogendoorn, Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie  
Mevrouw mr. A.E.M. Röttgering, Advocaat De Roos & Pen advocaten, Amsterdam  
De heer mr. J.B.H.M. Simmelink, Universitair hoofddocent straf(proces)recht en verkeersstrafrecht, Katholieke Universiteit Brabant  
De heer W. Sterk, Chef Verkeersondersteuning, Regionale Operationele Ondersteunende Diensten, regiopolitie Rotterdam-Rijnmond

### **Discussiemiddag**

#### *Voorzitter*

Prof. mr. M. Otte, Vice-president Gerechtshof Arnhem, hoogleraar  
Rijksuniversiteit Groningen

#### *Deelnemers*

Mevr. mr. drs. C.C.M. van Deudekom, Ministerie van Justitie, Directie Wetgeving  
Mr. A.A. van Dijk, Rijksuniversiteit Groningen  
Dhr. P.P.J. Groen, Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum  
Dr. mr. A.E. Harteveld, Rijksuniversiteit Groningen  
Mevr. mr. S. van Meerbeke, Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Mr. A. Mein, ES&E  
Mevr. dr. D.E.G. Moolenaar, Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum  
Mr. E.A.K.G. Ruys, raadsheer Gerechtshof Arnhem  
Mevr. mr. dr. K.E van Tuijn, Ministerie van Justitie, Directie Rechtshandhaving  
Mr. R.P. Tuinenburg, Arrondissementsparket Amsterdam

## **Bijlage 5**

### **Afkortingenlijst**

CJIB	Centraal Justitieel Incassobureau
OBJD	onderzoek- en beleidsdatabase voor de justitiële documentatie
OBM	Ontzegging van de Bevoegdheid Motorrijtuigen te besturen
OM	Openbaar Ministerie
RDW	Rijksdienst voor het wegverkeer
RVV 1990	Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
Sr	Wetboek van Strafrecht
Stb	Staatsblad
TK	Tweede Kamer
TRIAS	Transactie Registratie Innings- en Informatie Afhandelingsysteem
WAM	Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen
WVV 1994	Wegenverkeerswet 1994
ZM	Zittende Magistratuur

# De WODC-rapporten

Om zo veel mogelijk belanghebbenden te informeren over de onderzoeksresultaten van het WODC wordt een beperkte oplage van de rapporten kosteloos verspreid onder functionarissen, werkgroepen en instellingen binnen en buiten het Ministerie van Justitie. Dit gebeurt aan de hand van een verzendlijst die afhankelijk van het onderwerp van het rapport opgesteld wordt. De rapporten in de reeks Onderzoek en beleid (O&B) worden uitgegeven door Boom Juridische uitgevers en zijn voor belangstellenden die niet voor een kosteloos rapport in aanmerking komen, te bestellen bij Boom distributiecentrum, postbus 400, 7940 AK Meppel, tel.: 0522-23 75 55, via e-mail: [bdc@bdc.boom.nl](mailto:bdc@bdc.boom.nl).

Een complete lijst van de WODC-rapporten is te vinden op de WODC-site ([www.wodc.nl](http://www.wodc.nl)). Daar zijn ook de uitgebreide samenvattingen te vinden van alle vanaf 1997 verschenen WODC-rapporten. Volledige teksten van de rapporten (vanaf 1999) zullen met terugwerkende kracht op de WODC-site beschikbaar komen. Hieronder volgen de titelbeschrijvingen van de in 2001, 2002, 2003 en 2004 verschenen rapporten.

**Huls, F.W.M., M.M. Schreuders, M.H. Ter Horst-van Breukelen, F.P. van Tulder (red.)**

*Criminaliteit en rechtshandhaving 2000; ontwikkelingen en samenhangen*

2001, O&B 189

**Jungmann, N., E. Niemeijer, M.J. ter Voert**

*Van schuld naar schone lei; evaluatie Wet Schuldsanering natuurlijke personen*

2001, O&B 190

**Leuw, Ed., N. Mertens**

*Evaluatie beginselenwet Tbswet Fokkens*

2001, O&B 191

**Huijbregts, G.L.A.M., F.P. van Tulder, D.E.G. Moolenaar**

*Model van justitiële jeugdvoorzieningen voor prognose en capaciteit*

2001, O&B 192

**Kruissink, M., C. Verwers**

*Het nieuwe jeugdstrafrecht; vijf jaar ervaring in de praktijk*

2001, O&B 193

**Verrest, P.A.M.**

*Ter vergelijking; een studie naar het Franse vooronderzoek in strafzaken*

2001, O&B 194

**Kamphorst, P.A., G.J. Terlouw**

*Van vast naar mobiel; een evaluatie van het experiment met elektronisch huisarrest voor minderjarigen als modaliteit voor de voorlopige hechtenis*

2002, O&B 195

**Moolenaar, D.E.G., F.P. van Tulder, G.L.A.M. Huijbregts, W. van der Heide**

*Prognose van de sanctiecapaciteit tot en met 2006*

2002, O&B 196

**Bokhorst, R.J., C.H. de Kogel, C.F.M. van der Meij**

*Evaluatie van de Wet BOB; fase 1: de eerste praktijkervaringen met de Wet bijzondere opsporingsbevoegdheden*

2002, O&B 197

**Kleemans, E.R., M.E.I. Brienen, H.G. van de Bunt m.m.v. R.F. Kouwenberg,  
G. Paulides, J. Barendsen**

*Georganiseerde criminaliteit in Nederland; tweede rapportage op basis van de  
WODC-monitor*  
2002, O&B 198

**Voert, M. ter, J. Kuppens**

*Schijn van partijdigheid rechters*  
2002, O&B 199

**Daalder, A.L.**

*Het bordeelverbod opgeheven; prostitutie in 2000-2001*  
2002, O&B 200

**Klijn, A.**

*Naamrecht*  
2002, O&B 201

**Kruissink, M., C. Verwers**

*Jeugdreclassering in de praktijk*  
2002, O&B 202

**Eshuis, R.J.J.**

*Van rechtbank naar kanton; evaluatie van de competentiegrensverhoging voor  
civiele handelszaken in 1999*  
2002, O&B 203

**Meijer, R.F., M. Grapendaal, M.M.J. van Ooyen, B.S.J. Wartna, M. Brouwers,**

**A.A.M. Essers**

*Geregistreeerde drugcriminaliteit in cijfers; achtergrondstudie bij het  
Justitieonderdeel van de Nationale Drugmonitor: Jaarbericht 2002*  
2003, O&B 204

**Tak, P.J.J.**

*The Dutch criminal justice system; organization and operation – second revised  
edition*  
2003, O&B 205

**Kromhout, M., M. van San**

*Schimmige werelden; nieuwe etnische groepen en jeugdcriminaliteit*  
2003, O&B 206

**Kogel, C.H. de, C. Verwers**

*De longstay afdeling van Veldzicht; een evaluatie*  
2003, O&B 207

**Moolenaar, D.E.G., G.L.A.M. Huijbregts**

*Sanctiecapaciteit 2007; een beleidsneutrale prognose*  
2003, O&B 208

**Eshuis, R.J.J.**

*Claims bij de rechtbank*  
2003, O&B 209

**Combrink-Kuiters, L., E. Niemeijer, M. ter Voert**

*Ruimte voor Mediation*  
2003, O&B 210

**W. van der Heide, A. Th.J. Eggen**

*Criminaliteit en rechtshandhaving 2001; ontwikkelingen en samenhangen*  
2003, O&B 211

**European Sourcebook**

*European Sourcebook of Crime and Criminal Justice Statistics – 2003*  
2003, O&B 212

**P.R. Smit, F.P. van Tulden, R.F. Meijer**

*Het ophelderingspercentage nader beschouwd*  
2003, O&B 213

**B.M. Dijksterhuis, M.J.G. Jacobs, W.M. de Jongste**

*De competentiegrens van enkelvoudige kamers in strafzaken*  
2003, O&B 214

**H.G. van de Bunt, C.R.A. van der Schoot**

*Prevention of Organised Crime; A situation approach*  
2003, O&B 215

**B.S.J. Wartna, N. Tollenaar**

*Bekende van Justitie; Een verkennend onderzoek naar de 'veelplegers' in de populatie van vervolgte daders*  
2004, O&B 216

**D.E.G. Moolenaar, P.P.J. Groen, A.G. Mein, B.S.J. Wartna, M. Blom**

*Wegenverkeerswet 1994; evaluatie van de wijzigingen 1998*  
2004, O&B 217