

Andersson Elffers Felix

Naleven en handhaving van het rijverbod

Tegengaan van doorrijden tijdens
het rijverbod op grond van art. 9
WVV 1994

Utrecht, 3 juni 2010

GV144/rapport/001a

Inhoud

1 Inleiding 3

- 1.1 Achtergrond 3
- 1.2 Vraag aan AEF 3
- 1.3 Aanpak 4
- 1.4 Over dit rapport 5

2 Context 6

- 2.1 Aantallen bestuurders 6
- 2.2 Juridische afbakening 6
- 2.3 Bestuurders: wie zijn dat? 8

3 Bevindingen 11

- 3.1 Gedrag en gedragspatronen 11
- 3.2 Algemene bevindingen: waar kan de huidige praktijk worden verbeterd? 12

4 Maatregelen 15

- 4.1 Uitgangspunten 15
- 4.2 Maatregel 1: Actieve en gerichte communicatie richting de bestuurder 16
- 4.3 Maatregel 2: Leasemaatschappijen inzicht geven in rijverboden 17
- 4.4 Maatregel 3: Inzetten van de wijkagent 19
- 4.5 Maatregel 4: Versterken toezicht op inleveren rijbewijs 21
- 4.6 Maatregel 5: Vergroten pakkans door bredere inzet ANPR 22
- 4.7 Maatregel 6: Artikel 9 WVV 1994-feiten verankeren in de beleid- en beheercyclus van de politie 24
- 4.8 Maatregel 7: Verbreden reguliere alcoholcontroles 26
- 4.9 Maatregel 8: Creëren bevoegdheid om het voertuig voor een bepaalde periode in te nemen 27
- 4.10 Verder: Geen rijbewijs geen kenteken 29
- 4.11 Tot slot: de lange termijn 29

Bijlage 1: Lijst van geïnterviewden 30

Bijlage 2: Deelnemers bijeenkomst 18 maart 2010 31

Bijlage 3: Deelnemers brede expertmeeting 15 april 2010 32

Bijlage 4: Artikel 9 Wegenverkeerswet 1994 33

Bijlage 5: Artikel 124 Wegenverkeerswet 1994 34

Bijlage 6: Bronnen 37

1 Inleiding

De verkeersveiligheid in Nederland is groot. Nederland behoort tot de wereldtop op het gebied van verkeersveiligheid en wil deze positie graag behouden en verder verbeteren. De ambitie van het Kabinet is te komen tot een verdere vergroting van de verkeersveiligheid. Eén van de manieren waarop dit kan is de veroorzakers van verkeersonveiligheid harder aan te pakken. Hierbij hoort ook het investeren in de naleving van en het gericht en effectiever handhaven van bestuurders met een ontzegging van de rijbevoegdheid of een ongeldig verklaard rijbewijs. Ondanks dat het deze bestuurders (tijdelijk) verboden wordt een motorrijtuig te besturen, leidt dit niet altijd tot het beoogde effect. Een deel van de bestuurders besluit toch weer achter het stuur te gaan zitten. Zowel maatschappelijk als politiek wordt dit niet acceptabel geacht.

1.1 Achtergrond

In de Tweede Kamer is veiligheid in het verkeer een regelmatig terugkerend thema. Ook rondom het thema 'doorrijden tijdens een rijverbod' heeft de Kamer op verschillende momenten met de Minister van Verkeer en Waterstaat van gedachten gewisseld.

Op 3 juli 2008 dienden de leden Roefs (PvdA) en De Rouwe (CDA) een motie in¹. Hierin werd de regering gevraagd om 'de (on)mogelijkheden, voordelen en nadelen in kaart te brengen om de aanschaf en tenaamstelling van een auto alleen nog met een geldig rijbewijs mogelijk te maken, met als doel veroordeelde overtreeders uit het verkeer te weren'. Tijdens een Algemeen Overleg over verkeersveiligheid, op 23 september 2008, zegde de minister aan de Kamer toe onderzoek te zullen doen naar de mogelijkheden om grove verkeersovertreders aan te pakken door middel van zowel technische middelen als ook door andere middelen zoals voorlichting. Bij dit onderzoek moet ook de motie van de leden Roefs en De Rouwe worden betrokken. In reactie op deze motie en de daarop volgende toezegging geeft de minister op 11 december 2009 in twee verschillende brieven² aan dat hij, na onderzoek, niets voelt voor de suggestie die is gedaan in de genoemde motie, omdat bestuurders zonder geldig rijbewijs dan in de anonimiteit verdwijnen.

1.2 Vraag aan AEF

Het directoraat-generaal Mobiliteit (DGMO) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Andersson Elffers Felix (AEF) gevraagd om nader onderzoek te doen naar en advies uit te brengen over de wijze waarop - zoveel mogelijk - voorkomen kan worden dat bestuurders met een ontzegging van de rijbevoegdheid of een ongeldig verklaard rijbewijs op grond van artikel 9 WVV alsnog een auto gaan besturen.

Dit rapport bevat geen kwantitatief deel met cijfermateriaal over bijvoorbeeld aantallen bestuurders die doorrijden met een ontzegging van de rijbevoegdheid of een ongeldig verklaard rijbewijs. Dit is expliciet afgesproken met de opdrachtgever bij de start van dit project, omdat parallel met dit project een onderzoek door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is afgerond. De SWOV heeft het afgelopen jaar uitgebreid onderzoek gedaan op dit terrein. In het bijzonder ten aanzien van doorrijders met een ontzegging van de rijbevoegdheid (OBM) heeft het onderzoek van de SWOV, in het licht van dit

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 29398 nr. 110

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 29398, nr. 195 en nr. 196

project, waardevol materiaal opgeleverd. Voor wat betreft de kwantitatieve analyse verwijzen wij daarom naar het rapport van de SWOV, '*Rijden zonder geldig rijbewijs*'³.

1.3 Aanpak

AEF heeft allereerst de stukken bestudeerd die door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn aangedragen. Daarnaast is gebruik gemaakt van materiaal dat is aangedragen door betrokken partijen (zie bijlagen 1 en 2). AEF heeft vervolgens gekozen voor een aanpak waarin de interactie met stakeholders een belangrijke sleutel vormde.

Interviews

In het kader van de interviewreeks heeft AEF gesprekken gevoerd met de betrokken stakeholders: de Dienst Wegverkeer (RDW), het Openbaar Ministerie (Landelijk Parket Team Verkeer), het Ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK), het Ministerie van Justitie, de Politieacademie, het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), de Vereniging Verkeersslachtoffers (VVS), het politiekorps Noord-Oost Gelderland, het Nederlands Politie Instituut (NPI) en het politiekorps Hollands-Midden. Voor een overzicht van alle geïnterviewden, zie bijlage 1.

AEF heeft in de interviews in kaart gebracht op welke wijze de desbetreffende organisaties betrokken zijn bij het vraagstuk van doorrijders, maar ook op welke wijze zij contact hebben met doorrijders, welke mogelijke verbeteringen zij zien in bestaande processen en welke nieuwe maatregelen zouden kunnen helpen. De gesprekken verliepen in een open en constructieve sfeer. De bevindingen vormden het basismateriaal voor twee bijeenkomsten: een bijeenkomst voor ervaringsdeskundigen die in hun werk direct contact hebben met doorrijders en een brede expertmeeting.

Bijeenkomst handhavers en trainers

Deze bijeenkomst was gericht op een (kleine) groep professionals die in hun werkpraktijk te maken hebben met doorrijders. De aanwezigen waren afkomstig van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), het korps Gelderland-Zuid, de verkeerspolitie Rotterdam-Rijnmond en het CBR, aangevuld met een gedragspsycholoog/onderzoeker van SWOV (zie bijlage 2).

Tijdens deze bijeenkomst is gekeken naar de verschillende typen doorrijders die deze professionals tegenkomen in hun werkpraktijk en de motivatie van deze bestuurders om toch weer achter het stuur gaan zitten. Het betrof een bijeenkomst die gericht was op het krijgen van een beeld van de typen doorrijders die professionals in hun werk ontmoeten en de motieven van deze doorrijders. Dit met de bedoeling om in de maatregelen aansluiting te kunnen zoeken bij deze motieven. De bijeenkomst was nadrukkelijk niet bedoeld om daderprofielen samen te stellen op basis van kwantitatieve gegevens die beschikbaar zijn in verschillende bronssystemen.

Brede expertmeeting

Op 15 april 2010 vond de expertmeeting plaats. Dit betrof een brede bijeenkomst, waarbij ondermeer beleidsmakers van de betrokken departementen, de Vereniging

³ Vis, M.A., Goldenbeld, Ch. & Bruggen, B. van (2010), Rijden zonder geldig rijbewijs in Nederland, Schatting van de omvang en verkeersveiligheidseffecten in de periode 2003-2008. R_2010-13. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Verkeersslachtoffers (VVS), juristen en verschillende betrokken uitvoerders aanwezig waren. Zie voor het overzicht van de aanwezigen bijlage 3.

Het doel van deze dag was om op basis van de resultaten van de interviews en de bijeenkomst op 18 maart met handhavers en trainers te komen tot een selectie van een aantal maatregelen. Door deze opzet zijn de verschillende visies, belangen en uitvoeringpraktijken van betrokken partijen aan bod gekomen.

1.4 Over dit rapport

Er bestaat geen eenduidige term waarmee de bestuurders die onder de reikwijdte van dit rapport vallen, zijn te duiden. AEF hanteert ten behoeve van de leesbaarheid de term 'doorrijders met een rijverbod'. Hiermee doelen wij op bestuurders wie het op grond van artikel 9 uit de Wegenverkeerswet (WVW 1994) verboden is een voertuig te besturen of te doen besturen. De WVW 1994 kent ook andere rijverboden. Een voorbeeld hiervan is het rijverbod op grond van artikel 162. In dit artikel is geregeld dat een rijverbod kan worden opgelegd aan bestuurders die onder invloed van alcohol of andere verdovende middelen onvoldoende in staat zijn een voertuig behoorlijk te besturen. Deze rijverboden vallen niet onder de reikwijdte van dit rapport.

Dit rapport richt zich specifiek op bestuurders die het op grond van artikel 9 WVW 1994 verboden is een voertuig te besturen of te doen besturen:

- bestuurders ten aanzien van wie de overgifte van het rijbewijs is gevorderd
- bestuurders met een ontzegging van de rijbevoegdheid
- bestuurders met een geschorst rijbewijs
- bestuurders met een ongeldig verklaard rijbewijs.

Aan de door artikel 9 WVW 1994 benoemde categorieën wordt in dit rapport de categorie bestuurders met een ongeldig verklaard rijbewijs op grond van art. 124, lid 1 WVW 1994 toegevoegd.

Artikel 9 WVW 1994 bevat ook het verbod om motorrijtuigen te besturen als het rijbewijs is ingenomen op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving. Het innemen van het rijbewijs is in deze context een dwangmiddel dat kan worden ingezet om betaling af te dwingen. Aangezien het doel van het innemen van het rijbewijs als zodanig niet gericht is op het voorkomen dat een bestuurder deelneemt aan het verkeer laten we bestuurders van wie het rijbewijs is ingenomen op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving in dit rapport buiten beschouwing.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op deze doorrijders. Op welke doorrijders richten dit rapport en de voorgestelde maatregelen zich? We kijken naar de aantallen, de juridische afbakening van de groep doorrijders en het type bestuurders dat toch besluiten door te rijden na een rijverbod. Wie zijn zij? In hoofdstuk 3 wordt stil gestaan bij de lacunes in de huidige uitvoering die bijdragen aan een onvoldoende naleving van het rijverbod. In hoofdstuk 4, ten slotte, wordt ingegaan op de maatregelen die kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal doorrijders.

Dit rapport moet gelezen worden als een advies aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het draagt maatregelen aan die een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van het aantal doorrijders. Daarnaast moet het worden gezien als een startdocument voor de verdere implementatie. Het bevat een eerste aanzet op basis waarvan noodzakelijke vervolgstappen kunnen worden gezet.

2 Context

2.1 Aantallen doorrijders

Hoeveel bestuurders met een rijverbod besluiten toch weer achter het stuur te gaan zitten? Het cijfermateriaal dat hierover beschikbaar is, is beperkt. Uit het rapport 'Rijden zonder geldig rijbewijs in Nederland' van de SWOV blijkt dat in 2008 ruim 23.000 personen een OBM opgelegd hebben gekregen door de rechter. In datzelfde jaar zijn circa 1.080 unieke personen staande gehouden die een OBM hadden en het desbetreffende motorrijtuig niet mochten besturen. Dit is 5% van het totaal aantal bestuurders met een OBM. Vervolgens doet zich de vraag voor hoeveel bestuurders met een OBM *niet* zijn staande gehouden terwijl zij wel achter het stuur zaten. De onderzoekers hebben hier zicht op proberen te krijgen. Het beeld dat ontstaat is dat rijden tijdens een rijontzegging behoorlijk vaak voorkomt. Het percentage doorrijders ligt daarmee waarschijnlijk hoger dan 5%.

Over doorrijden tijdens een ongeldigverklaring door het CBR is nog geen uitgebreid cijfermateriaal beschikbaar. Het jaarverslag van het CBR laat zien dat in 2008 van 9.458 bestuurders het rijbewijs ongeldig werd verklaard. Circa 30% van deze groep raakte het rijbewijs kwijt na weigering van deelname aan de verplichte EMA-cursus. Een kleine 20% van de ongeldigverklaringen was het resultaat van medisch onderzoek. Hoeveel procent van bestuurders met een ongeldigverklaring toch wel eens gereden heeft is onbekend.

De cijfers over doorrijden tijdens een OBM zijn aanleiding genoeg om te bezien welke verbeteringen kunnen worden doorgevoerd in bestaande processen en welke aanvullende maatregelen getroffen zouden kunnen worden.

2.2 Juridische afbakening

Over wie hebben we het precies? Dit rapport richt zich specifiek op bestuurders met een rijverbod op grond van artikel 9 van de WVV (zie bijlage 4). De Wegenverkeerswet omvat meerdere soorten rijverboden. Een voorbeeld hiervan is artikel 8 WVV, waarin het een bestuurder wordt verboden onder invloed van een stof die de rijvaardigheid beïnvloed, een motorvoertuig te besturen. Deze verboden vallen niet onder de reikwijdte van dit rapport en het begrip 'rijverbod' dat we in dit rapport hanteren.

In artikel 9 WVV worden situaties benoemd waarin het mensen verboden is een rijtuig te besturen of te doen besturen. Het gaat om:

- ontzegging van de rijbevoegdheid door een rechterlijke uitspraak (OBM)
- ongeldigverklaring van het rijbewijs
- vordering tot overgifte van het rijbewijs
- invordering of inhouding van het rijbewijs
- schorsing van het rijbewijs.

Als het gaat om het rijverbod op grond van artikel 9 WVV 1994 onderscheiden wij twee vormen: het strafrecht en het bestuursrecht. Door de wijze waarop het rijbewijshuis is vormgegeven, is het mogelijk dat bestuurders die eenzelfde soort overtreding begaan, een verschillend traject doorlopen en ook dat bestuurders zowel in het strafrechtelijke traject als het bestuursrechtelijke traject terecht komen. Het kan bijvoorbeeld gaan om een bestuurder die een grove alcoholovertreding heeft begaan. Wanneer de handhaver besluit het strafrechtelijke traject te starten kan het rijbewijs worden ingevorderd en daarna worden ingehouden. Deze

bestuurders vallen onder de reikwijdte van dit rapport. Maar wanneer de handhaver ten aanzien van deze zelfde bestuurder besluit het strafrechtelijke traject niet in te zetten, maar een bestuursrechtelijk traject te starten en in dat kader een mededeling uit te doen gaan naar het CBR, houdt de bestuurder in beginsel de beschikking over zijn rijbewijs, tenzij het CBR het rijbewijs invordert of schorst. In dat geval valt de bestuurder niet onder de reikwijdte van dit rapport. De juridische status is leidend, niet het achterliggende feit.

Strafrecht

In het kader van het strafrecht kan het rijbewijs worden ingevorderd en ingehouden op grond van artikel 164 WVV 1994. Beide maatregelen hebben het karakter van een preventieve verkeersveiligheidsmaatregel. De politie is verplicht om het rijbewijs in te vorderen als er sprake is van overmatig alcoholgebruik⁴, wanneer de bestuurder weigert medewerking te verlenen aan een alcoholonderzoek of als er sprake is van een grove snelheidsovertreding⁵. Voorts kan de politie het rijbewijs invorderen, wanneer door de overtreiding de veiligheid op de weg ernstig in gevaar is gebracht. De officier van justitie beslist binnen tien dagen na de dag van invordering of het rijbewijs wordt ingehouden. Afhankelijk van de situatie heeft de rechter of officier van justitie de mogelijkheid een ontzegging van de rijbevoegdheid op te leggen (art. 179 en 179a WVV 1994). Deze maatregel, de OBM, heeft het karakter van een bijkomende straf.

Bestuursrecht

Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) heeft, op basis van een mededeling van de politie ten aanzien van de rijvaardigheid of geschiktheid, de mogelijkheid om een educatieve maatregel of onderzoek op te leggen. Dit gebeurt op grond van het bestuursrecht. Het CBR kan van deze mogelijkheden gebruik maken wanneer sprake is van rijden na overmatig alcoholgebruik of gevaarlijk verkeersgedrag. Bij het niet meewerken aan de educatieve maatregel of het onderzoek dan wel een negatieve uitkomst van het onderzoek wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. In het geval een bestuurder een promillage heeft van 2,5 promille of meer heeft het CBR de mogelijkheid om in afwachting van het onderzoek het rijbewijs in te vorderen op grond van artikel 130 WVV 1994 of het te schorsen. Deze maatregelen hebben een preventief karakter.

Onderdeel van het bestuursrecht, maar anders van vorm betreft de ongeldigverklaring van het rijbewijs door de RDW of gemeente. Zij hebben op grond van artikel 124 WVV 1994 lid 1 onder a de mogelijkheid het rijbewijs ongeldig te verklaren wanneer de houder van het rijbewijs bij de aanvraag onjuiste gegevens heeft verschaft (zie bijlage 5). Hiervan kan ondermeer sprake zijn wanneer de bestuurder zijn rijbewijs in het buitenland is kwijtgeraakt vanwege grove verkeersovertredingen.

Reikwijdte

Onder de reikwijdte van dit rapport vallen dus:

- bestuurders ten aanzien van wie de overgifte van het rijbewijs is gevorderd
- bestuurders met een ingehouden of ingevorderd rijbewijs
- bestuurders met een ontzegging van de rijbevoegdheid
- bestuurders met een geschorst rijbewijs
- bestuurders met een ongeldig verklaard rijbewijs.

⁴ Er moet een alcoholpromillage zijn geconstateerd van meer dan 1,3 promille. Voor de beginnende bestuurder geldt een alcoholpromillage van meer dan 0,8 promille.

⁵ Dit is het geval wanneer de maximumsnelheid met 50 km/h of meer is overschreden (voor bromfietzers geldt een overschrijding van 30 km/h of meer).

Staf en maatregel

Bestuurders die in het kader van het strafrecht een sanctie opgelegd hebben gekregen, zoals een ontzegging van de rijbevoegdheid, krijgen een 'straf'. In het kader van het bestuursrecht wordt de term 'maatregel' gehanteerd. Ten behoeve van de leesbaarheid gebruiken we in dit rapport de term straf. Daaronder verstaan we ook maatregelen die in het kader van het bestuursrecht zijn opgelegd.

In de volgende paragraaf schetsen we een beeld van de bestuurders die alsnog besluiten door te rijden. Op die manier proberen we 'kleuring' te geven aan de juridische afbakening die hierboven gegeven is. In de juridische afbakening zitten immers weinig aanknopingspunten voor een aanpak. Die kunnen ontstaan als er zicht ontstaat op de verschillende typen bestuurders die in de praktijk worden herkend en de motieven die deze bestuurders hebben.

2.3 Doorrijders: wie zijn dat?

Wie zijn bestuurders eigenlijk en waarom houden zij zich niet aan het rijverbod? Het is van belang hier zicht op te hebben, omdat hierdoor aanknopingspunten ontstaan voor een mogelijke aanpak. Het is niet de bedoeling specifieke maatregelen te treffen voor specifieke groepen bestuurders. Dat zou leiden tot een complexe uitvoering. Maar wanneer zicht bestaat op de motieven die bestuurders hebben, ontstaat er houvast voor een evenwichtig pakket van maatregelen.

Professionals die in hun werk regelmatig in aanraking komen met bestuurders zoals de verkeerspolitie en trainers bij het CBR die uitvoering geven aan EMA, LEMA of EMG, herkennen in hun werkpraktijk verschillende typen bestuurders. De hieronder geschetste typen daders zijn geen wetenschappelijk of cijfermatig onderbouwde dadergroepen. De categorisering is gebaseerd op de ervaringen van professionals en is bedoeld om 'kleuring' te geven aan de bestuurders die in artikel 9 VVV 1994 in juridische zin geduid worden.

a Onwetenden

In de werkwijze van de politie is in beginsel geborgd dat er altijd persoonlijk contact is tussen politieagent en bestuurder, maar ondanks dat geeft deze groep bestuurders aan 'niet te weten' dat het rijbewijs is ingevorderd of ontkent dat ze op de hoogte zijn van (de reikwijdte van) het rijverbod. Het gaat soms ook om mensen die de communicatie over het rijverbod verstandelijk niet begrijpen. Het is voor deze groep onduidelijk welke straf zij opgelegd hebben gekregen, wat daar de consequenties van zijn. Daarnaast zijn er binnen deze groep ook mensen die de post bewust niet openen omdat ze al vermoeden wat de boodschap zal zijn. In beide gevallen is de persoon, al dan niet verwijtbaar, niet op de hoogte van de straf of maatregel, de volledige omvang en dus de consequenties.

Het aanknopingspunt bij deze groep 'bestuurders' lijkt te liggen in de vorm van directe en indirecte communicatie. Een directere, wellicht mondelinge vorm van communicatie waarbij de bestuurder in begrijpelijke taal zicht krijgt op de consequenties van de opgelegde straf en het eventueel doorrijden kan bijdragen tot een groter begrip.

b Achtelozen

Een groep die qua gedragskenmerken sterk op de vorige categorie lijkt, is de groep van de 'achtelozen'. Deze groep heeft wel kennis van het rijverbod, maar slaat hier (bewust) geen acht op. Binnen deze categorie zijn twee groepen te onderscheiden. De eerste groep betreft personen die aangeven dat ze 'de auto nog even nodig hadden' voor het vervoer naar huis of

dat ze de auto nog even moesten parkeren. Maar onder de achtelozen bevinden zich ook bestuurders die (zeer) vermogend zijn en aangeven niet geraakt te worden door het intrekken van het rijbewijs. Wanneer zij geconfronteerd worden met (hoge) boetes, worden die zonder problemen contant betaald. Deze bestuurders rijden vaak in dure auto's.

De gedragskenmerken van deze groep laten zien dat de groep moeilijk te beïnvloeden is door preventieve maatregelen. Het aanknopingspunt lijkt te liggen in meer gerichte handhaving en gerichtere repressieve maatregelen.

c Zakelijke rijders

Deze groep bestuurders heeft de auto nodig voor de broodwinning. Om die reden is een relatief groot deel van deze groep geneigd om ondanks het rijverbod toch door te rijden. Het motief van deze groep is economisch en ligt bij de voortgang van de bedrijfsvoering van hun bedrijf. Zakelijke rijders plaatsen de oorzaak van het rijverbod vaak buiten het eigen gedrag en dus de eigen invloedssfeer. Zij hebben het gevoel dat er geen andere keuze dan doorrijden is om faillissement of baanverlies te voorkomen. Deze groep zet zich af tegen de straf en is daardoor minder vatbaar voor gedragsverandering. Die kan pas in gang worden gezet nadat (ook) begrip voor de situatie wordt getoond waarin de bestuurder zich bevindt.

De kenmerken van deze groep zorgen ervoor dat de groep zich bij uitstek leent voor gerichte maatregelen. Ondanks dat de groep niet ontvankelijk lijkt voor alternatieven, kan het op een goede wijze aandragen van alternatieve vormen van vervoer bijdragen aan een grotere neiging het rijverbod op te volgen. Verder zijn de patronen in het rijgedrag van deze bestuurders tamelijk voorspelbaar, bijvoorbeeld de momenten waarop ze deelnemen aan het verkeer. Gerichte handhaving kan de pakkans sterk vergroten. Daarnaast kunnen leasemaatschappij en de werkgevers belanghebbend zijn wanneer de bestuurder in een leaseauto rijdt. Om een leaseauto te besturen, moet de bestuurder immers over een geldig rijbewijs beschikken.

d 'Brave burgers'

Mensen uit deze categorie accepteren naar eigen zeggen bijna altijd de straf. Alleen maken zij 'in specifieke gevallen' toch gebruik van de auto 'omdat het nu echt niet anders kon'. Het gaat hierbij, zo zeggen zij, om kleine verplaatsingen in de nabije omgeving. Een voorbeeld is het vervoer van een kind naar de sportclub. Deze groep valt op in het verkeer omdat ze in dit soort situaties opvallend netjes rijden.

Deze categorie kan op meerdere manieren bereikt worden. Een van de mogelijkheden ligt in gerichte communicatie over de consequenties. Het gaat hierbij niet alleen om de mogelijke strafrechtelijke en bestuursrechtelijke consequenties maar ook om mogelijke privaatrechtelijke consequenties, zoals het verhalen van de kosten van schades die gereden worden. Naast communicatie, lijkt de groep vatbaar voor vormen van sociale controle. Hierbij kan aansluiting worden gezocht bij controle door officiële instanties maar ook controle vanuit de werkgever of het gezin.

e Ritselaars en criminelen

De groep 'ritselaars en criminelen' bevindt zich in het zogenoemde grijze gebied. Het begaan van verkeersovertredingen is slechts een klein deel van het normoverschrijdende gedrag. Deze personen hebben vaak bewust geen auto op hun naam staan. Voor deze groep ligt het innemen van het rijbewijs gevoeliger dan een geldboete, omdat de hoogte van de boetes geen probleem vormt. Deze groep heeft het rijbewijs nodig om andersoortige controles te kunnen ontwijken: als het rijbewijs (ogenschijnlijk) in orde is kan het zijn dat de politiemedewerker ter plaatse geen aanleiding ziet de actuele gegevens over het rijbewijs te checken in een mobiele databank en

kan bij de controle worden doorgereden. Voor bestuurders die liever niet hebben dat hun kofferbak wordt geopend, vormt het rijbewijs een belangrijk document. Deze groep weet de mazen in de wet doorgaans goed te vinden: een rijbewijs wordt nog net op tijd als vermist opgegeven, zodat nog keurig een nieuwe kan worden aangevraagd.

Deze groep is erg lastig beïnvloedbaar. Er zijn aanknopingspunten te vinden op twee niveaus. Ritselaars en criminelen hebben belang bij het beschikken over hun auto. Repressieve maatregelen die het voertuig treffen, hebben daarmee de meeste kans van slagen.

Zoals we hierboven hebben vermeld is het normoverschrijdend gedrag binnen het verkeer vaak slechts één van de overtredingen en misdrijven. Ritselaars en criminele zijn vaak al lang in beeld bij de handhavende instanties en er zijn vaak al persoonsgebonden aanpakken binnen zowel toezicht, handhaving als opsporing van de politiekorpsen. Hier ligt een tweede aanknopingspunt.

f Jonge allochtonen met afwijkende normen

Onder deze groep vallen jonge allochtonen die vanuit hun culturele achtergrond op een andere wijze reageren op de straffen. Bij een deel van de groep werkt de aanhouding statusverhogend in de 'peer group'. De auto functioneert veelal als een statussymbool. Antilliaanse en Marokkaanse jong volwassenen zijn oververtegenwoordigd in deze groep. Opmerkelijk is de gemiddeld relatief jonge leeftijd van deze groep. Een belangrijk deel van deze groep vormt geen probleem meer zodra zij een partner en kinderen krijgen.

Deze groep lijkt het meest beïnvloedbaar door maatregelen in de meer repressieve sfeer. Gezien de status die aan het voertuig wordt ontleend lijken maatregelen die het gebruik van het voertuig onmogelijk maken kansrijk.

g Autoverslaafden

Deze groep gebruikt de auto voor vrijwel alle activiteiten. Het autogebruik is een vorm van gewenning. Geen auto betekent eigenlijk geen leven. De auto vormt een uitlaatklep. Het belangrijkste argument voor deze groep is dat het rijverbod niet nodig is omdat ze 'goed kunnen rijden'.

Algemeen

De professionals die in het kader van dit onderzoek bevraagd zijn, geven aan dat veruit de meeste doorrijders mannen zijn en een groot deel ouder is dan 35 jaar. Alcoholproblematiek wordt bij veel doorrijders gesignaleerd, niet gekoppeld aan bepaalde typen daders. Verder geven professionals aan dat een groot deel van de doorrijders een lagere sociaaleconomische positie heeft.

Het bovenstaande is nadrukkelijk gebaseerd op de praktijkervaringen van een beperkt aantal professionals. Hoewel niet wetenschappelijk onderbouwd of van cijfermatige analyses voorzien, biedt dit wel degelijk een basis met aanknopingspunten voor een aanpak. Op basis van de beschrijving van de verschillende typen doorrijders en hun motieven ontstaat het beeld dat het de moeite waard is te investeren in communicatie, gerichte handhaving, een zichtbare overheid, het inzetten van de (sociale of professionele) omgeving en gerichte repressieve maatregelen.

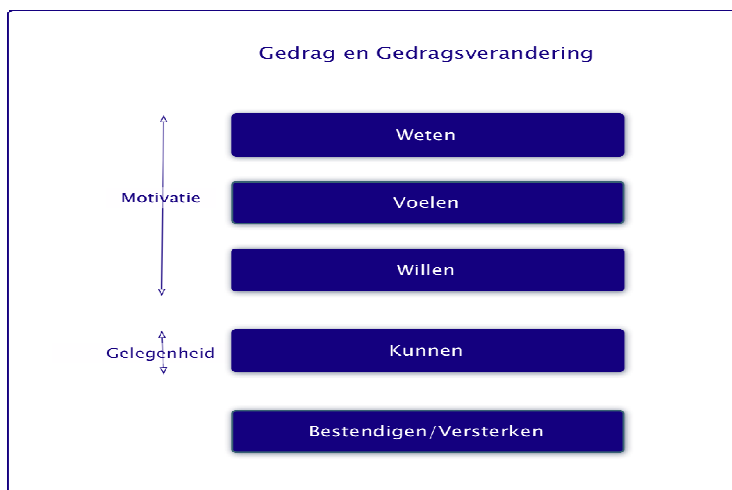
3 Bevindingen

Het bestaande kader voor handhaving treft niet alle bestuurders met een rijverbod. De geschetste omvang van (alleen al) het verschijnsel doorrijden tijdens een OBM laat dat zien. Maatregelen in het kader van het rijverbod zijn effectief als de bestuurder zijn gedrag daadwerkelijk verandert en niet meer als bestuurder aan het verkeer deelneemt. In paragraaf 3.1 wordt vanuit het perspectief van de gedragspsychologie beschreven welke factoren van invloed zijn op het al dan niet aanpassen van het gedrag. Vanuit dit kader wordt gekeken naar de huidige praktijk en de wijze waarop deze hier al dan niet inspeelt op de factoren die in de gedragspsychologie aan de orde komen.

3.1 Gedrag en gedragspatronen

De huidige praktijk is dat bestuurders met een rijverbod zich vrij kunnen bewegen en dat de kans groot is dat niemand hen tijdens het rijverbod aanspreekt op naleving van dit verbod. Wat maakt nu dat bestuurders met een rijverbod hun straf ondergaan? Vanuit de gedragspsychologie is een aantal factoren bekend dat van invloed is op het besluit van een bestuurder al dan niet opnieuw aan het verkeer deel te nemen terwijl hij een rijverbod heeft. Deze factoren laten zich beschrijven op basis van vier dimensies:

- bestuurders moeten *weten* dat zij een rijverbod hebben en wat dat betekent
- bestuurders met een rijverbod moeten *voelen* dat zij een straf hebben
- bestuurders moeten deze straf *kunnen* ondergaan
- bestuurders moeten de straf *willen* ondergaan.



Motivatie: weten-voelen-willen

Een bestuurder die een rijverbod krijgt, moet gemotiveerd zijn om zich te houden aan dit verbod. Motivatie bestaat allereerst uit het kennis hebben van het rijverbod (weten), de betekenis en consequenties daarvan. Daarnaast is het van belang dat de bestuurder voelt waarom hij deze straf heeft gekregen, zicht heeft op het gedrag en de achterliggende belangen van het gedrag en weet hoe het gedrag vertoond kan worden. Vervolgens moet de bestuurder zich ook nog willen houden aan het verbod.

Mensen zijn gevoelig voor sociale normen en de opvatting van invloedrijke personen in hun omgeving. Indien de omgeving 'doorrijden' goedkeurt of althans niet afkeurt, bestaat er een grotere kans dat de bestuurder zich niet aan het rijverbod zal houden. Naast de sociale omgeving maakt de bestuurder ook nog een rationele afweging waarbij hij de voor- en nadelen van het gewenste gedrag afweegt. Indien de voordelen niet opwegen tegen de nadelen is de kans groter dat de bestuurder niet aan het rijverbod wil voldoen.

Gelegenheid: kunnen

Naast gemotiveerd moeten bestuurders met een rijverbod in de gelegenheid zijn om het rijverbod op te volgen. Hierbij is het van belang dat hij alternatieven heeft (of gaat zoeken) voor het gebruik van het motorrijtuig. Een zelfstandige die dagelijks voor zijn werk met de auto onderweg moet zijn, moet een alternatief hebben om zijn werk toch uit te kunnen voeren. Indien hij geen reëel alternatief heeft, ziet of vindt, zal hij sneller geneigd zijn om niet aan het rijverbod te voldoen.

Bestendigen

Een rijverbod gedurende de duur van het verbod blijven opvolgen, vraagt om bestending van gedrag wat niet als comfortabel ervaren wordt. Positieve of negatieve feedback aan het adres van de bestuurder is hierbij van groot belang. Versterkende factoren zijn: sociale ondersteuning, feedback van collega's en gezinsleden. Een bestuurder zal eerder geneigd zijn om zich aan het rijverbod te houden als het 'doorrijden' blijvend wordt afgekeurd of het niet-rijden op positieve feedback kan rekenen.

3.2 Algemene bevindingen: waar kan de huidige praktijk worden verbeterd?

Het kader dat aangedragen wordt door de gedragspsychologie, helpt de bevindingen over de huidige praktijk te ordenen. Uit de interviews is een aantal punten naar voren gekomen op het vlak van zowel beleid als uitvoering die, wanneer zij verbeterd zouden kunnen worden, bijdragen aan het vergroten van de effectiviteit van het pallet aan maatregelen.

a Kennis van het rijverbod niet optimaal

Er is in de huidige praktijk geen structurele aandacht voor de communicatie richting de bestuurder over de betekenis van het rijverbod en de consequenties daarvan. De bestuurder wordt geconfronteerd met juridische correspondentie in het kader van het juridische proces. Het kunnen doorzien van de praktische betekenis van deze correspondentie is niet altijd gemakkelijk. Algemeen begrijpelijke toelichtingen worden maar beperkt bijgevoegd. Een deel van de bestuurders heeft hierdoor onvolledige kennis van het rijverbod. Een ander deel van de bestuurders opent de brieven, al dan niet bewust, niet.

b Ontbreken van specifieke handhaving op artikel 9 WWV 1994

Het rijverbod van artikel 9 WWV 1994 is geen onderdeel van de prestatieverplichtingen van de politie.

De politiekorpsen sturen niet aan vanuit de sturings- en beleidscyclus op het aanpakken van de doorrijder. Als een doorrijder wel gericht wordt gecontroleerd, is dit vaak geïnitieerd door een gemotiveerde agent met het taakaccent verkeer. Door het ontbreken van structurele aandacht voor doorrijden is het aantreffen van een bestuurder met een rijverbod 'bijvangst' geworden. Er vinden zelden gerichte acties op personen met een rijverbod plaats. Ook tijdens alcoholcontroles wordt de geldigheid van het rijbewijs niet standaard gecontroleerd door het rijbewijs te checken in een mobiele databank. Het tonen van het rijbewijs is in beginsel voldoende.

c Subjectieve pakkans laag

Bestuurders maken de afweging de consequenties van de straf (niet meer rijden) te aanvaarden óf niet. Hierin speelt de subjectieve pakkans een rol. Naar verwachting is de kans om 'gepakt te worden' in de beleving van veel bestuurders met een rijverbod klein. Immers, de kans dat de politie naar het rijbewijs vraagt is relatief klein. Controle op de geldigheid van het rijbewijs maakt bijvoorbeeld geen deel uit van de alcoholcontroles waarbij alle auto's van de weg worden gehaald. Ook elektronische hulpmiddelen bij de handhaving, zoals ANPR, worden landelijk gezien maar beperkt ingezet. Voor zover doorrijders de auto gebruiken op voor hun bekende trajecten, hebben zij waarschijnlijk een beeld van of, hoe vaak en waar er in de omgeving controles zijn, zodat die effectief worden omzeild. Wanneer de subjectieve pakkans als klein ervaren wordt, is de kans groter dat bestuurders toch weer achter het stuur gaan zitten.

d Sancties onvoldoende toegespitst

Wanneer gekeken wordt naar het type doorrijders dat handhavers en trainers onderscheiden, valt op dat sancties onvoldoende zijn toegespitst. Voor bepaalde groepen doorrijders vormt de auto een statussymbool. Dit statussymbool wordt in de huidige sanctietoepassing niet 'gekraakt'. Wanneer bestuurders met een rijverbod alsnog achter het stuur worden aangetroffen, worden zij regelmatig na de procedurele afwikkeling door de politie, in het bezit van hun autosleutels en hun auto achtergelaten aan de kant van de weg. Binnen de korpsen worden de feiten op een verschillende wijze afgehandeld. Hoewel het juridisch mogelijk is, wordt de auto zelden in beslag genomen. Inbeslagneming kan eigenlijk alleen maar met succes plaatsvinden wanneer de auto weinig waarde vertegenwoordigt. Duurdere auto's moeten al snel worden teruggegeven. Dit levert een verkeerde signaalwerking op. Naast dit eerste contactmoment blijkt dat in het vervolgtraject om allerlei redenen regelmatig wordt afgeweken van de onvoorwaardelijke celstraf die in de strafvorderingsrichtlijnen van het OM en de oriëntatiepunten van de rechterlijke macht zijn opgenomen. Het systeem dat het OM bij de toepassing van strafvorderingsrichtlijnen ondersteunt, is overigens zeer recent verbeterd op het punt van doorrijden tijdens een rijverbod. Vooralsnog is de dreiging die van het geheel uitgaat wanneer een bestuurder toch rijdt, niet groot.

e Anonimiteit van bestuurders groot

Bestuurders met een ontzegging of ongeldig verklaard rijbewijs kunnen zich in relatieve anonimiteit bewegen: zij worden zeer selectief benaderd door overheidsinstanties. In het kader van de juridische procedure wordt de bestuurder door politie, OM of rechterlijke macht over de processtappen geïnformeerd, op zijn rechten en plichten gewezen en op de procedure die geldt om het rijbewijs in te komen leveren en het tenslotte weer af te komen halen. De bestuurder heeft ondertussen de ruimte om zijn misstap voor zijn eigen omgeving verborgen te houden en handhavende instanties spreken de bestuurder niet aan op zijn rijverbod. Zonder sociale en maatschappelijke controle wordt gemakkelijker besloten toch weer te gaan rijden.

f Sociale omgeving heeft geen rol

Bestuurders met een rijverbod kunnen in deze situatie verkeren zonder dat hun directe sociale omgeving hiervan op de hoogte is. De sociale omgeving zoals het gezin en de werkgever wordt niet ingezet om het naleven van gewenst gedrag te stimuleren. Illustratief is wellicht het project 'Call your Maniac'⁶ in Arnhem, waarbij kinderen uit de onderbouw van de middelbare school leerden hun ouders op rijgedrag aan te spreken. Het bleek dat gezinsleden grote invloed hebben op het verkeersgedrag van de ouder. Hoewel het hier niet zozeer ging om rijverboden, is de meer algemene notie dat de sociale omgeving van invloed kan zijn op gedrag interessant.

⁶ Het project 'call your maniac' vond plaats van 1997-2000 in de regio Arnhem en werd geïnitieerd uit een samenwerkingsverband van het OM en het regionaal orgaan verkeersveiligheid Gelderland (ROVG).

4 Maatregelen

Tijdens de interviews is alle betrokken partijen uit het veld en experts op specifieke terreinen gevraagd welke maatregelen zouden kunnen bijdragen aan het beperken van bestuurders. Dit vormde de input voor de brede werkconferentie. Alle deelnemers zijn gekomen tot een niet gezamenlijk voorstel van een maatregelenpakket, dat ten grondslag ligt aan dit hoofdstuk. Dit pakket van maatregelen beoogt niet om de staande praktijk te vervangen. De lopende inspanningen en campagnes met als doel het gebruik van alcohol in het verkeer en 'huffterig gedrag in het verkeer' te beperken zijn van groot belang.

4.1 Uitgangspunten

Er is, zeker in theorie, een groot aantal maatregelen denkbaar gebleken dat mogelijk bijdraagt aan het beperken van bestuurders tijdens een rijverbod. Van het rijbewijs tot aan gezichtsherkenning in combinatie met de Automatische Nummerplaat Herkenning (ANPR) en van brede communicatiecampagnes tot het inzetten van de wijkagent. In de afweging die is gemaakt om tot een set van maatregelen te komen is een aantal uitgangspunten gehanteerd.

Evenwichtig handhaven

Het maatregelenpakket moet evenwichtig zijn. Dit betekent zowel aandacht voor preventieve maatregelen, voor handhavende maatregelen en -als sluitstuk- voor repressieve maatregelen. Zeker bij nieuw te nemen maatregelen is getracht met name preventieve of handhavende maatregelen in beeld te brengen en alleen als uiterste middel repressieve maatregelen voor te stellen. Het kader vanuit de gedragspsychologie leert dat het investeren in de motivatie van bestuurders van belang is. Die motivatie wordt, behalve door eventueel dreigende repressieve maatregelen, ook bepaald door maatregelen die in de preventieve en handhavende sfeer liggen.

Gericht verbeteren, waar nodig vernieuwen

Waar verbeteringen of aanscherpingen mogelijk zijn binnen de huidige aanpak, moeten deze mogelijkheden worden benut. Dit kan zonder nieuw beleid of nieuwe werkwijzen te ontwikkelen en leidt op korte termijn tot effectievere handhaving. Waar verbeteren onvoldoende soelaas biedt, is vernieuwing nodig.

Werkzaamheid

Maatregelen moeten werkzaam zijn voor de bestuurders en op die manier bijdragen aan de verkeersveiligheid. Dit betekent dat maatregelen er aan moeten bijdragen dat bestuurders met een rijverbod:

- beter weten dat zij een rijverbod hebben en wat de consequenties daarvan zijn (weten)
- nadrukkelijker ervaren wat dit verbod inhoudt en betekent (voelen)
- komen tot een andere afweging over het willen naleven van dit verbod (willen)
- ook daadwerkelijk anders gaan handelen (doen).

Haalbaarheid: kosten en capaciteit

De implementatie van de voorgestelde maatregelen moet plaatsvinden in een tijd waarin sprake is van beperkte financiële mogelijkheden. De aanstaande bezuinigingen bieden weinig ruimte om te kiezen voor een scala aan maatregelen dat kostbaar is of veel personele capaciteit vraagt. Bij het pakket van maatregelen is gekeken naar deze twee factoren.

Realisatietermijn

Doorrijden tijdens een rijverbod is een actueel probleem. Het is van belang in het maatregelenpakket (ook) te kiezen voor maatregelen die op de korte of middenlange termijn effect hebben. Op de lange termijn is het denkbaar dat technische middelen zoals het rijbewijsslot de oplossing vormen, maar los daarvan is het nodig in de verkeersveiligheid op de kortere termijn te investeren.

Uitvoerbaarheid

Maatregelen moeten werkbaar zijn. Dit betekent dat organisaties of partijen die betrokken zijn bij de uitvoering van specifieke maatregelen moeten weten wat er van hen wordt verwacht en deze verwachtingen ook waar willen en kunnen maken. Dit betekent dat maatregelen inpasbaar moeten zijn in (werk)processen, helder moet zijn welke bijdragen de desbetreffende organisatie levert aan het uitvoeren van de maatregelen, op basis van welke input dit gebeurt, en ook helder is welke partij 'het stokje overneemt'.

In het kader van de werkbaarheid is in de maatregelen gekozen voor zoveel mogelijk generiek beleid en zo weinig mogelijk specifieke maatregelen voor specifieke groepen bestuurders. Dit laatste zou wellicht haalbaar zijn wanneer binnen alle korpsen ruime specialisatie op het gebied van verkeer aanwezig zou zijn. Gezien de wijze waarop deze taak in veel korpsen is belegd, namelijk breed in de organisatie, lijken specifieke maatregelen voor specifieke groepen lastig werkbaar. Nog los daarvan zou het de vraag zijn geweest of dat het in het kader van het strafrecht wenselijk zou zijn geweest om een onderscheid te maken in straffen voor verschillende groepen.

Samenhang

De maatregelen moeten een logisch pakket vormen waarin samenhang zit. Voor sommige maatregelen geldt dat zij - logischerwijs - hand in hand gaan met een andere maatregel. De implementatie van de één heeft eigenlijk alleen zin in combinatie met de ander. Deze samenhang is verwerkt in de voorgestelde maatregelen.

Op grond van bovenstaande uitgangspunten stelt AEF de volgende maatregelen voor.

4.2 Maatregel 1: Actieve en gerichte communicatie richting de bestuurder

De communicatie richting bestuurders over de betekenis van het rijverbod en de mogelijke consequenties van 'toch weer achter het stuur gaan zitten' is maar zeer beperkt vormgegeven. Voor zover korpsen, het OM en het CBR schriftelijk contact met de bestuurder onderhouden, is deze communicatie doorgaans juridisch of procesmatig van aard.

Bestuurders hebben vaak geen kennis van de privaatrechtelijke consequenties en dus ook niet van de mogelijkheid van verzekeringsmaatschappijen om alle kosten gerelateerd aan ongevallen tijdens het rijverbod op de bestuurder te verhalen.

Waar het de nalevingbereidheid van het rijverbod betreft, is het van belang dat bestuurders in elk geval weten wat hun straf is, moeten zij weten waarom zij deze straf gekregen hebben, moeten zij ervaren dat zij straf hebben en moeten zij weten wat de consequenties kunnen zijn van het niet naleven van deze straf.

Hiervoor is actieve en gerichte communicatie richting bestuurders nodig. Hierbij is het van belang voor alle bestuurders begrijpelijk en eenvoudig taalgebruik te hanteren.

Deze maatregel vormt de basis voor alle overige voorgestelde maatregelen, die moeten worden gezien als voortbouwend op, of aanvullend op deze maatregel.

Voorgesteld wordt een informatieblad toe te voegen aan alle schriftelijke communicatie met bestuurders over invorderingen en inhoudingen van het rijbewijs, evenals over ontzeggingen van de rijbevoegdheid als ongeldigverklaringen van het rijbewijs.

In dit informatieblad is aandacht voor:

- waarom is het rijbewijs ingevorderd, ingehouden of ongeldig verklaard?
- waarom is de rijbevoegdheid ontzegd (OBM)?
- wat betekent een ontzegging van de rijbevoegdheid?
- wat betekent een ongeldig verklaard rijbewijs?
- wat zijn de strafrechtelijke, bestuursrechtelijke en privaatrechtelijke consequenties als er toch weer een motorrijtuig bestuurd wordt?
- alternatieve vormen van vervoer.

Samenhang met andere maatregelen

Deze maatregel wint aan kracht in samenhang met maatregel 3, die ziet op de inzet van de wijkagent, en maatregel 5, gericht op de verbreding van de inzet van ANPR.

Verdere uitwerking

Bij de verdere uitwerking van deze maatregelen moet een aantal aspecten in elk geval worden betrokken:

- haalbaarheid van één informatieblad voor zowel stafrecht als bestuursrecht
- begrijpelijkheid van het informatieblad voor de doelgroep, te toetsen in bijvoorbeeld een gebruikerspaneel
- toonzetting van het informatieblad, gebruik makend van de wetenschappelijke onderzoeken naar handhavingscommunicatie⁷
- wijze van toesturen met het oog op het bereiken van bijvoorbeeld de partner, bijvoorbeeld met een blanco enveloppe.
- vormgeving van het informatieblad in relatie tot het beoogde bereik
- opname in bestaande werkprocessen bij korpsen, het OM en het CBR.

Verbeteren of vernieuwen	Verbeteren
Karakter	Preventief
Realisatietermijn	Korte termijn
Uitvoeringscapaciteit	Zeer beperkt
Kosten	Beperkt: ontwikkelkosten, beheerkosten
Beoogd opdrachtgever	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Betrokkenen	Politie, OM, CBR, CCV, communicatiedeskundige

4.3 Maatregel 2: Leasemaatschappijen inzicht geven in rijverboden

Maatregelen die bijdragen aan het 'uit de anonimiteit halen' zorgen voor een verbreding van de afweging die een bestuurder maakt ten aanzien van naleving van zijn rijverbod. Een deel van de doorrijders rijdt in een 'auto van de zaak', meestal een leaseauto. Leasemaatschappijen kunnen worden beschouwd als direct belanghebbenden: zij hebben doorgaans in het leasecontract met de werkgever verankerd dat de bestuurder van de auto over een geldig rijbewijs moet beschikken.

⁷ Zie hiervoor: Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (2009). *Handhaving en Gedrag. Achtergronden van regelnaleving.*

Leasemaatschappijen geven aan belang te hebben bij inzicht in rijverboden, omdat zij schades veroorzaakt door een bestuurder zonder geldig rijbewijs, willen kunnen verhalen op de bestuurder. Door rijverboden actief te kunnen monitoren, kunnen leasemaatschappijen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid een rol vervullen in het beperken van doorrijden tijdens het rijverbod.

Voorgesteld wordt leasemaatschappijen toegang te geven tot actuele informatie over de geldigheid van rijbewijzen. Dit kan worden gerealiseerd door:

- leasemaatschappijen te autoriseren voor het (bestaande) hit/no hit systeem dat gekoppeld is aan het rijbewijzenregister en waarmee de geldigheid van rijbewijzen kan worden gecontroleerd
- leasemaatschappijen te vragen bij aanvang van het contract het rijbewijsnummer te laten opvragen bij de berijder zodat de leasemaatschappijen dit bij de RDW kunnen controleren op geldigheid
- leasemaatschappijen te vragen in samenwerking met de RDW een beknopte procedure te ontwikkelen hoe moet worden omgegaan met hits
- Leasemaatschappijen te vragen periodieke (geautomatiseerde) controles uit te voeren in het hit/no-hit systeem.

Daarnaast wordt voorgesteld met leasemaatschappijen in gesprek te treden over de wijze waarop hits in het systeem een follow-up kunnen krijgen.

Kenteken- en rijbewijzenregister

De RDW beheert zowel het kentekenregister als het rijbewijzenregister. In het kentekenregister is herkenbaar of het kenteken op naam van een natuurlijk persoon staat of op naam van een rechtspersoon. In het laatste geval is dat vaak de werkgever van de bestuurder of de leasemaatschappij. Beiden hebben er belang bij te kunnen controleren of een rijbewijs geldig is, bij aanvang van een dienstverband of leasecontract en tussentijds.

Het kentekenregister biedt geen houvast voor het in beeld krijgen van leaserijders met een rijverbod. Aan het kentekenregister is het RTL-hulpregister (Registratie Tenaamstelling Leasemaatschappijen) gekoppeld. Dit hulpregister bevat de gegevens van kentekens die eigendom zijn van een andere partij dan waarop de auto tenaam is gesteld. Dit is meestal een lease- of financieringsmaatschappij. In het RTL-register zijn dus niet per definitie alle leaseauto's opgenomen, maar wel een deel. Voor die gevallen is de RTL-registratie effectief: het kan inzicht geven in de gegevens van de berijder van de leaseautp. Maar het hulpregister vormt geen sluitende informatiestroom. Het rijbewijzenregister biedt, andersom gezien, evenmin aanknopingspunten om te identificeren of een rijbewijshouder gebruik maakt van een leaseauto. Koppeling van een kenteken aan een rijbewijshouder is dus lastig wanneer sprake is van een leaseauto.

De oplossing ligt erin leasemaatschappijen te autoriseren voor het hit/no hit systeem dat is gekoppeld is aan het rijbewijzenregister. Zelfs zou kunnen worden overwogen ook andere belanghebbende partijen, zoals verzekeringsmaatschappijen, financieringsmaatschappijen of grote werkgevers, te autoriseren voor dit systeem. Dit sluit aan bij ontwikkelingen die binnen de RDW zijn ingezet gericht op een online instrument, waarmee computersystemen van 'klanten' (zoals ook leasemaatschappijen zouden kunnen zijn) geautomatiseerd kentekeninformatie kunnen opvragen.

Werkgever

Overwogen kan worden om ook de werkgever de mogelijkheid te bieden een actieve rol toe te spelen en hem toegang te geven tot het hit/no hit systeem. Dit kan op basis van artikel 128 VVV 1994 en artikel 156, onderdeel k van het Reglement rijbewijzen Ook de werkgever is immers belanghebbende wanneer zijn werknemer gebruik maakt van een auto van de zaak: hij sluit het contract met de leasemaatschappij en draagt zijn werknemer op om zich in het kader van zijn werk te verplaatsen in het voertuig dat hem ter beschikking wordt gesteld. Er zit echter ook een risico aan dat ziet op mogelijke disproportionaliteit. Wanneer de werknemer geen auto meer mag besturen, ontstaat het risico dat de werkgever besluit tot ontslag. AEF wil deze afweging in dit rapport niet maken.

Samenhang met andere maatregelen

Deze maatregel vormt een aanvulling op maatregel 1. Bestuurders van een auto van de zaak zijn al in algemene zin geïnformeerd over het rijverbod en de betekenis daarvan. Als zij een leaseauto rijden, worden zij ook nog eens benaderd door hun leasemaatschappij, die de bestuurder bijvoorbeeld kan wijzen op de contractvoorwaarden die betrekking hebben op het moeten bezitten van een geldig rijbewijs om in het voertuig te mogen rijden. Doordat de leasemaatschappijen vanuit hun eigen relatie met de berijder actie ondernemen, wordt de berijder persoonlijk aangesproken. Hiermee versterken de twee maatregelen elkaar.

Aspecten bij verdere uitwerking

Bij de verdere uitwerking van deze maatregelen moet een aantal aspecten in elk geval worden betrokken:

- De positie van de leasemaatschappij ten opzichte van haar contractspartner, namelijk de werkgever van de bestuurder met een rijverbod.
- Rechtspositie van werknemers.
- Verkennen van de mogelijkheden om met verzekeraars in gesprek te treden over hun mogelijke rol in de aanpak van doorrijders.

Verbeteren of vernieuwen	Verbeteren
Karakter	Preventief
Realisatietermijn	Middenlange termijn
Uitvoeringscapaciteit	Beperkt, bij RDW ten behoeve van communicatie met leasemaatschappijen in de uitvoering
Kosten	Implementatiekosten
Beoogd opdrachtgever	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Betrokkenen	Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA), RDW, Ministerie van Justitie

4.4 Maatregel 3: Inzetten van de wijkagent

Een derde maatregel die ziet op het 'uit de anonimiteit halen' van bestuurders met een rijverbod is het zichtbaar maken van handhavende instanties. Bestuurders moeten weten dat handhavende instanties op de hoogte zijn van het rijverbod dat zij opgelegd hebben gekregen. Dit krijgt op een heel directe manier vorm door de wijkagent een rol te geven in het langsgaan bij de desbetreffende bestuurder en het aangaan van een kort gesprek. Als dit gebeurt op het niveau van de individuele bestuurder, is dit krachtig en heeft het een groter effect dan het algemene gegeven dat 'de politie op de hoogte is van alle rijverboden'. Daarnaast kan de wijkagent een rol spelen in gerichte handhaving.

De inzet van de wijkagent hoeft zich niet op voorhand op alle bestuurders met een rijverbod te richten. Net als bij andere taken kan sprake zijn van prioriteitsstelling, door bijvoorbeeld te kiezen voor bestuurders waarmee de wijkagent ook al om andere redenen contact heeft of bij wie het risico op doorrijden hoog wordt geacht.

Voorgesteld wordt een proefproject te starten waarin de wijkagent de taak krijgt bestuurders met een rijverbod aan te spreken en gerichte handhavingsactiviteiten uit te voeren. De wijkagent integreert deze taak in zijn overige taken in de wijk.

De wijkagent gaat langs bij de bestuurder om hem, maar waar mogelijk ook zijn partner of gezinsleden, te informeren over:

- het feit dat de politie weet van het rijverbod
- betekenis van het rijverbod
- modaliteiten in de handhaving
- strafrechtelijke, bestuursrechtelijke en privaatrechtelijke consequenties van doorrijden.

In dit gesprek informeert de wijkagent tevens naar:

- gebruiksdoeleinden van de auto
- onderzochte alternatieve manieren van vervoer
- eventuele andere gebruikers van de auto, anders dan de bestuurder die het rijverbod heeft gekregen.

De wijkagent voert gerichte handhavingsactiviteiten uit door:

- na te gaan of de auto van de bestuurder nog geparkeerd is
- op gezette tijden, dat wil zeggen op basis van het mogelijke gebruik van de auto, te controleren, bijvoorbeeld aan het begin of het einde van de werkdag
- op basis de analyse van ANPR-hits, na te gaan of de bestuurder met het rijverbod de auto al dan niet bestuurt.

Samenhang met andere maatregelen

- Deze maatregel vormt een aanvulling op maatregel 1. Bestuurders zijn al in algemene zin geïnformeerd over het rijverbod en de betekenis daarvan. Doordat de wijkagent de bestuurder bezoekt voor een kort gesprek, wordt deze nog weer verder uit de anonimiteit gehaald.
- Deze maatregel wordt opgevolgd door maatregel 5, over de bredere inzet van de ANPR. De activiteiten van de wijkagent winnen aan effectiviteit wanneer zij daadwerkelijk een follow-up krijgen in bredere handhavingsactiviteiten door de politie en er, op basis daarvan, een grotere objectieve pakkans is.

Aspecten bij verdere uitwerking

Bij de verdere uitwerking van deze maatregelen moet een aantal aspecten in elk geval worden betrokken:

- Rol van informatiemedewerkers en inrichting van de back-office met het oog op een gerichte voeding van wijkagenten.

Verbeteren of vernieuwen	Verbeteren
Karakter	Preventief
Realisatietermijn	Middenlange termijn
Uitvoeringscapaciteit	Beperkt
Kosten	Beperkt
Beoogd opdrachtgever	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Betrokkenen	Politie, OM, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Justitie, Korpsbeheerdersberaad

4.5 Maatregel 4: Versterken toezicht op inleveren rijbewijs

Wanneer een bestuurder een ontzegging van de rijbevoegdheid heeft gekregen of zijn rijbewijs ongeldig is verklaard, moet hij zijn rijbewijs inleveren. Dit wordt geregistreerd in het rijbewijzenregister van de RDW.

Als er sprake is van een ontzegging van de rijbevoegdheid, ontvangt een bestuurder na het onherroepelijk worden van het vonnis een kennisgeving over de OBM. De OBM gaat 21 dagen na deze kennisgeving in. De bestuurder wordt gevraagd zijn rijbewijs op te sturen naar het parket of de CVOM. Wanneer de bestuurder zijn rijbewijs niet inlevert, leidt dit tot een verlenging van de OBM met nog eens eenzelfde termijn. Op grond van artikel 180 WVV 1994 kan dit onbeperkt, maar de praktijk wijst uit dat dit maximaal twee keer gebeurt. Na afloop van de rijontzegging is het rijbewijs weer geldig. Er vinden door het parket of de CVOM geen activiteiten plaats die bijdragen aan het daadwerkelijk inleveren van het rijbewijs. Dit betekent dat een bestuurder die zijn rijbewijs niet inlevert en van wie het rijbewijs niet gericht wordt gecontroleerd op geldigheid, gewoon kan doorrijden. Het kan dus gebeuren dat een bestuurder bij een alcoholcontrole of in een ander kader wordt gevraagd zijn rijbewijs te tonen, maar doordat geen controle in een mobiele data terminal (MDT) plaatsvindt, gewoon kan doorrijden. Dit is, ook al leidt niet inleveren tot ver(drie)dubbeling van de OBM-termijn, een opmerkelijk signaal aan bestuurders met een rijverbod: inleveren moet wel, maar deze actie wordt als zodanig niet gemonitord.

Wanneer sprake is van een ongeldigverklaring van het rijbewijs, is de situatie vergelijkbaar. Het besluit tot ongeldigverklaring wordt zowel aangetekend als onaangetekend naar de bestuurder verstuurd. In deze brief wordt de bestuurder erop gewezen dat hij zijn rijbewijs op moet sturen naar het CBR. Dit moet binnen 7 dagen. Wanneer dit niet gebeurt is er in beginsel sprake van een strafbaar feit waarop een boete staat. In de praktijk wordt het inleveren van rijbewijzen echter niet gemonitord en wordt, als gevolg daarvan, dus ook geen aangifte gedaan. Hoewel het rijbewijs dus niet meer geldig is kan de bestuurder het doorgaans ongestraft in zijn bezit houden en het document met succes gebruiken, zolang de geldigheid van het rijbewijs niet gericht gecontroleerd wordt.

Tot slot is het mogelijk dat de politie een vordering tot overgifte doet van het rijbewijs, maar dat de verdachte hier niet direct aan voldoet. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als hij zijn rijbewijs niet bij zich heeft. Er is in deze situatie nog geen sprake van een invordering van het rijbewijs. In deze gevallen kan de politie de auto onder toezicht of in bewaring stellen om de bestuurder te bewegen zijn rijbewijs in te leveren.

In de huidige werkwijzen rondom het inleveren van het rijbewijs als gevolg van een ongeldigverklaring of rijontzegging is het signaal aan bestuurders dubbel: het rijbewijs moet

worden ingeleverd, maar van zichtbare handhaving daarvan is geen sprake. Terwijl juist het daadwerkelijk inleveren of opsturen van het rijbewijs een heel zichtbare en 'voelbare' actie is voor bestuurders.

Voorgesteld wordt dat het CBR de processen met betrekking tot het inleveren van het rijbewijs aanscherpt en de juridische mogelijkheden daartoe maximaal benut.

Daarnaast wordt voorgesteld dat er een telefonische 'nabeldienst' wordt ingericht die bestuurders die hun rijbewijs niet inleveren bij het parket, de CVOM of het CBR voor zover mogelijk telefonisch benadert. In dit gesprek wordt de bestuurder:

- erop gewezen dat de betreffende instanties op de hoogte zijn van het feit dat het rijbewijs nog niet ingeleverd is
- geïnformeerd over de consequenties daarvan
- gevraagd zijn rijbewijs alsnog in te leveren.

Daarnaast wordt voorgesteld dat de RDW de korpsen informeert over niet-ingeleverde rijbewijzen, zodat de wijkagent, maar ook verkeershandhavingseenheden of basiseenheden dit gegeven kunnen meenemen in eventuele andere activiteiten die zij uitvoeren.

Samenhang met andere maatregelen

Deze maatregel sluit aan op maatregel 7, die ziet toe op het verankeren van artikel 9 WWV 1994-feiten in de beleids- en beheerscyclus van de politie. Door het inleveren van het rijbewijs te handhaven vindt consequente opvolging van artikel 9 WWV 1994 plaats.

Aspecten bij verdere uitwerking

Bij de verdere uitwerking van deze maatregelen moeten een aantal aspecten in elk geval worden betrokken:

- Aandacht voor de veranderende werkwijze in de politiekorpsen
- Aandacht voor een uniforme werkwijze bij de politiekorpsen
- Verkennen van de mogelijkheid om het niet-inleveren van het rijbewijs tot consequentie te laten hebben dat het rijbewijs niet zonder meer verlengd kan worden.

Verbeteren of vernieuwen	Verbeteren
Karakter	Handhavend
Realisatietermijn	Korte termijn
Uitvoeringscapaciteit	Beperkt
Kosten	Beperkt
Beoogd opdrachtgever	Ministeries van Justitie en Verkeer en Waterstaat
Betrokkenen	CBR, OM, RDW

4.6 Maatregel 5: Vergroten pakkans door bredere inzet ANPR

Van de subjectieve pakkans gaat geen grote dreiging uit. Een deel van de bestuurders met een rijverbod acht de pakkans kennelijk niet zo groot: een deel van hen besluit toch weer te gaan rijden. Door een gerichte inzet van de Automatic Number Plate Recognition (ANPR), ook wel automatische nummerplaat herkenning genoemd, is het mogelijk de pakkans objectief te vergroten.

ANPR stelt de korpsen in staat om intelligenter, beter en efficiënter waar te nemen, te selecteren en te analyseren. ANPR is weliswaar geen panacee, maar vormt een belangrijke

ondersteuning in het gericht handhaven door de politie. Dit vraagt wel om prioriteitsstelling aan de voorkant. Wanneer ANPR te breed wordt gevoed, ontstaan er teveel hits. Hierdoor is het lastig om gericht actie te ondernemen. Het bereik van ANPR is veel groter is dan gerealiseerd kan worden aan de hand van bestaande 'oude' werkwijzen. Bij het gebruik van ANPR vormt de techniek echter niet de beperkende factor. Voor een goede inzet van ANPR als instrument is het allereerst van belang de voeding van het instrument van goede kwaliteit te laten zijn. De instanties die het rijbewijsregister voeden moeten zorgen voor actuele data in het register.

Naast het technische gedeelte vergt het gebruik van ANPR een heroriëntatie op de werkwijze binnen de politiekorpsen. Naast de aanschaf van de apparatuur moeten de korpsen capaciteit vrijmaken voor de voorbereiding, analyse en follow-up. Het gebruik van ANPR bestaat grofweg uit drie fases. Ten eerste de voorbereiding waarbij een analist actuele referentiebestanden moet inladen in ANPR apparatuur. Vervolgens de uitvoerende fase waarbij er aandacht moet zijn voor de afhandeling van een ANPR-hit. In de laatste fase, de nazorg, vinden de afmeldingen richting het RDW plaats. Gebruik van ANPR vergt dus ook een goed georganiseerde informatieorganisatie aan de hand van het National Intelligence Model (NIM).

De hits vormen de start voor vervolgactie. ANPR herkent nummerplaten, geen bestuurders. De vervolgactie kan direct worden ingezet, door de auto te volgen die een hit oplevert. Daarnaast kan de informatie van ANPR worden gebruikt om patronen te ontdekken in de bewegingen van het voertuig. Deze patronen kunnen aanleiding zijn om gericht na te gaan of de rijbewijshouder met een rijverbod de auto bestuurt.

In het kader van het Programma ANPR, dat in opdracht van de Raad van Korpschefs wordt uitgevoerd, is er op strategisch niveau onder voorzitterschap van de directeur Politie en Veiligheidsregio's bij het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, een landelijk platform ANPR ingesteld. Hierin wordt op directieniveau geparticipeerd door een groot aantal belanghebbende organisaties en instanties, waaronder de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie, Koninklijke Marechaussee, de Belastingdienst en het OM. Verkeer en Waterstaat neemt deel vanuit het onderwerp *Anders betalen voor mobiliteit*. Dit platform heeft tot doel afstemming te realiseren op het ANPR-dossier en specifieke inhoudelijke thema's, zoals het juridisch kader, samen op te pakken.

Voorgesteld wordt dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat op strategisch niveau aansluiting zoekt bij het landelijke programma ANPR en de directeur Wegen en Verkeersveiligheid deelnemer maakt van het genoemde platform. Door deelname hieraan kan het ministerie, de belangen behartigen die voortvloeien uit verkeersveiligheidsvraagstukken, waaronder doorrijden tijdens een rijverbod.

Er wordt door de korpsen al fors geïnvesteerd in het uitbreiden van de inzet van ANPR. In opdracht van de Raad van Korpschefs wordt het Programma ANPR uitgevoerd. Inmiddels is in het kader van dit programma ondermeer voorzien in een conceptversie van een beheersdienst referentiebestanden, waarin onder andere referentiebestanden met rijverboden zijn opgenomen. Deze beheersdienst is van groot belang voor de uniformiteit in dataopslag en databestanden en zal verder geprofessionaliseerd worden. Bij de verdere uitrol van ANPR vormt het juridisch kader een belangrijk aandachtspunt, omdat op grond hiervan meer helderheid moet komen over ondermeer het opmaken van referentiebestanden en het bewaren van gegevens. De *Richtsnoer ANPR* van het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP) geeft invulling aan de wettelijke normen voor correcte en zorgvuldige omgang met persoonsgegevens die bij de toepassing van ANPR moeten worden nageleefd. De *Richtsnoer ANPR* geeft bovendien een aantal belangrijke kaders voor het gebruik van ANPR bij het

handhaven van het rijverbod artikel 9 WVV. Voor een breed gebruik is heroriëntatie op het wettelijk kader vereist.

Op dit moment ontvangt het programmabureau ANPR van de RDW periodiek gegevens van personen die een rijverbod hebben. Deze persoonsgegevens worden op grond van BSN-nummers gekoppeld aan de kentekens uit het kentekenregister. Daar waar persoonsgegevens aan een kenteken kunnen worden gekoppeld, ontstaat voeding voor de ANPR.

Rijbewijshouders die geen kenteken op naam hebben, waaronder bijvoorbeeld een groot deel van de leaserijders, kunnen niet worden ingevoerd in ANPR. Op dit moment worden politieregio's wekelijks voorzien van referentielijsten waarmee iedereen die een ontzegging rijbevoegdheid heeft, kan worden gecontroleerd op naleving door middel van ANPR. De bronbestanden zijn voorhanden, maar het juridisch kader is nog niet uitontwikkeld.

Samenhang met andere maatregelen

Deze maatregel moet in samenhang worden gezien met maatregel 6, de aandacht voor artikel 9 in de beleid- en beheerscyclus van de politie.

Verbeteren of vernieuwen	Verbeteren
Karakter	Bestuurlijk
Realisatietermijn	Korte termijn
Uitvoeringscapaciteit	Beperkt, participeren in het programma ANPR
Kosten	Beperkt
Betrokkene	Ministerie van Verkeer en Waterstaat

4.7 Maatregel 6: Artikel 9 WVV 1994-feiten verankeren in de beleid- en beheerscyclus van de politie

Door de Ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties worden periodiek prestatieafspraken met de korpsen gemaakt. Voor de periode 2008-2011 is bepaald dat de prioriteiten betrekking hebben op de domeinen geweld, veilige wijken, jeugdcriminaliteit en risicojeugd en tot slot op kwantiteit en kwaliteit van de aanpak van criminaliteit. Verkeersfeiten maken hier geen onderdeel van uit. Over dit specifieke domein worden afspraken gemaakt tussen het Landelijk Parket Team Verkeer en de korpsen. Echter, artikel 9 WVV 1994-feiten is niet opgenomen in de prestatieafspraken met de korpsen. Hierdoor is het afhankelijk van de prioriteit van het korps, een handhavingseenheid of een individuele diender die er zelf nog prioriteit aan geeft. Het behoeft niet veel fantasie dat controles op artikel 9 WVV 1994 hierdoor moeten concurreren met andere werkzaamheden, in het bijzonder op terreinen waarover wel prestatieafspraken zijn gemaakt.

In de prestatieafspraken zijn artikel 8-feiten wel opgenomen. Artikel 8 WVV 1994 heeft betrekking op het verbod op rijden onder invloed van alcohol of verdovende middelen. Artikel 8 WVV 1994 kan uitmonden in een rijverbod op grond van artikel 9 WVV 1994. Door de opname in de prestatieafspraken, plegen korpsen gerichte inzet op artikel 8 WVV 1994-controles, onder andere in de vorm van reguliere alcoholcontroles.

Gezien deze context is het opvallend dat artikel 9, dat wellicht mag worden beschouwd als een nog verdergaand artikel, geen weerslag heeft gevonden in de prestatieafspraken. In artikel 9 WVV 1994 is immers neergelegd in welke gevallen het voor de desbetreffende bestuurder *'verboden [is] op de weg een motorrijtuig van de categorie of categorieën waarvoor dat bewijs was afgegeven, te besturen of als bestuurder te doen besturen'*. Aangezien bestuurders met

een rijverbod op grond van artikel 9 WVV 1994 überhaupt geen auto mogen besturen, kan de vraag worden gesteld of het in die lijn niet passend is de aandacht voor artikel 9 WVV 1994 op een wijze vergelijkbaar met artikel 8 WVV 1994 in te bedden: in de prestatieafspraken. Door opname in de prestatieafspraken raakt artikel 9 WVV 1994 verankerd in de beleids- en beheercyclus bij de korpsen. In deze afspraken kan een verband met artikel 8 WVV 1994-feiten worden gelegd: wellicht dat de opname van artikel 9 WVV 1994 in de afspraken moet leiden tot een lichte beperking van de afspraken over artikel 8 WVV 1994-feiten.

Voorgesteld wordt om, wanneer nieuwe prestatieafspraken met de korpsen worden gemaakt door het Landelijk Parket Team Verkeer, artikel 9 WVV 1994-feiten expliciet op te nemen en de prestatieafspraken op dit punt in verband te brengen met artikel 8 WVV 1994-feiten. Op deze wijze ontstaat een basis op grond waarvan binnen korpsen gerichte activiteiten kunnen worden ontplooid in het kader van artikel 9 WVV 1994.

Voorgesteld wordt dat het ministerie van Justitie en het Parket Generaal het Landelijk Parket Team Verkeer verzoeken in gesprek te treden met de Verkeershandhavingsteams. Deze gesprekken, die op korte termijn kunnen worden gestart, hebben tot doel te bezien op welke wijze tijdens de lopende periode van prestatieafspraken meer aandacht aan artikel 9 WVV 1994-feiten kan worden besteed en te verkennen op welke wijze verankering in de toekomstige prestatieafspraken kan worden gerealiseerd.

In dit kader is uiteraard de vraag relevant op welke wijze controles op artikel 9 WVV 1994 gestalte kunnen krijgen. In maatregel 7 wordt aanbevolen tijdens reguliere alcoholcontroles standaard de rijbewijscontrole mee te nemen. Maar daarnaast is het goed denkbaar handhavingseenheden en basisteams van het korps te betrekken bij de uitvoering van activiteiten, zeker wanneer aansluiting kan worden gevonden bij andere taken van deze teams of eenheden. Hier ligt een relatie met maatregel 3, die de wijkagent een rol geeft in de communicatie met bestuurders met een rijverbod en de wijkagent inzet voor een aantal specifieke handhavingsactiviteiten. Het is goed denkbaar dat wanneer handhavingseenheden gemakkelijk en op een gebruikersvriendelijke wijze toegang hebben tot relevante gegevens, zij controles op artikel 9 WVV 1994 relatief gemakkelijk kunnen uitvoeren. In dezelfde lijn is het van belang dat eenheden van de basispolitiezorg worden gevoed met heldere en overzichtelijke informatie over bestuurders met een rijverbod, zodat gerichte controles relatief gemakkelijk zijn uit te voeren.

Samenhang met andere maatregelen

Er is samenhang met maatregel 3, gericht op de inzet van de wijkagent. Maatregel 3 wordt ondersteund door deze maatregel, die als het ware de basis vormt voor meer aandacht voor artikel 9 WVV 1994 binnen de lokale driehoeken en de korpsen. Er is ook samenhang met maatregel 5, die toeziet op een bredere inzet van ANPR. Wanneer de aandacht voor artikel 9 WVV 1994 in de beleid- en beheerscyclus is verankerd, wint de uitrol van ANPR aan relevantie.

Aspecten bij verdere uitwerking

Bij de verdere uitwerking van deze maatregelen moet een aantal aspecten in elk geval worden betrokken:

- samenhang met de uitvoering van handhavende activiteiten gericht op artikel 8 WVV 1994
- technische ondersteuning bij de bevraging.

Verbeteren of vernieuwen	Verbeteren
Karakter	Bestuurlijke verankering
Realisatietermijn	Middenlange termijn
Uitvoeringscapaciteit	Geen voor deze maatregel als zodanig
Kosten	Geen
Beoogd opdrachtgever	Ministerie van Justitie en Landelijk Parket Team Verkeer
Betrokkenen	Ministerie van Binnenlandse Zaken, Ministerie van Justitie, OM, Politie en (in het verdere traject) de lokale gezagsdriehoeken.

4.8 Maatregel 7: Verbreden reguliere alcoholcontroles

Tijdens reguliere alcoholcontroles vindt controle op het rijbewijs niet standaard plaats. Wanneer een blaastest positief is, wordt het rijbewijs uiteraard wel altijd gecontroleerd, evenals in gevallen waarin de bestuurder zijn rijbewijs weigert te tonen. Het is dus mogelijk dat de bestuurder met een rijverbod wordt gecontroleerd op alcohol, maar hij na een negatieve blaastest gewoon doorrijdt.

Voorgesteld wordt tijdens de reguliere alcoholcontroles óók rijbewijscontrole uit te voeren. Dit betekent dat bestuurders die op alcohol gecontroleerd worden, ook gevraagd wordt hun rijbewijs te tonen. De reeds bestaande mobiele data terminals (MDT's) bieden de mogelijkheid ter plekke het rijbewijsregister te raadplegen.

De controle van het rijbewijs is als zodanig een beperkte toevoeging aan de werkzaamheden tijdens een controle. Zeker de grote alcoholcontroles kennen een heel strak georganiseerd werkproces, zodat een zo groot mogelijk aantal voertuigen, en in sommige gevallen 100% van de auto's, gecontroleerd kan worden. Hits leiden tot een onderbreking van dit werkproces, waarna de zaak (administratief) moet worden afgehandeld. Hierbij kan overigens gebruik worden gemaakt van dezelfde infrastructuur als die nodig is voor de afhandeling van artikel 8 WVV 1994. De controle van het rijbewijs vraagt daarmee om een (beperkte) verschuiving van capaciteit bij de uitvoering van alcoholcontroles.

Samenhang met andere maatregelen

Er is samenhang met maatregel 6, gericht op het verankeren van de controle op de naleving van artikel 9 WVV 1994 in de beleid- en beheercyclus van de politie. Deze maatregel wordt door maatregel 6 ondersteund, die als het ware de basis vormt voor meer aandacht voor artikel 9 WVV 1994 binnen de lokale driehoeken en de korpsen.

Aspecten bij verdere uitwerking

- Aandacht voor de balans tussen de verschillende doelstellingen. Een korps dat een groter aantal feiten artikel 9 WVV 1994 constateert, heeft bij een gelijkblijvende capaciteit minder tijd voor de verwerking van andere doelstellingen.
- Aandacht voor toekomstige mogelijkheden tot het verbreden van controles op het rijbewijs tijdens alle contacten die de politie met bestuurders heeft.

Verbeteren of vernieuwen	Verbeteren
Karakter	Handhavend
Realisatietermijn	Korte termijn
Uitvoeringscapaciteit	Tijdens alcoholcontroles moet beperkte capaciteit worden ingeruimd om de controle op het rijbewijs uit te voeren. Daarnaast is er capaciteit ter plekke nodig om de werkzaamheden die voortvloeien uit een hit op te pakken.
Kosten	Beperkt
Beoogd opdrachtgever	Ministerie van Justitie
Betrokkenen	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken, OM, Politie.

4.9 Maatregel 8: Creëren bevoegdheid om het voertuig voor een bepaalde periode in te nemen

Op grond van artikel 94 Wetboek van Strafvordering is het mogelijk een voorwerp, dus ook een voertuig, in beslag te nemen. Dit is aan strikte voorwaarden gebonden: een voorwerp kan in beslag worden genomen om de waarheid aan de dag te brengen of om wederrechtelijk verkregen voordeel aan te tonen (art. 94 lid 1 WvSv), verbeurd te worden verklaard of aan het verkeer te worden onttrokken (art. 94 lid 2 WvSv). In de context van het doorrijden tijdens een rijverbod, vindt inbeslagneming plaats met het oog op het verbeurdverklaren van het voertuig. In de *Handleiding inbeslagneming* en de *Aanwijzing inbeslagneming bij verkeersdelicten* zijn regels opgenomen ten behoeve van het handelen van opsporingsambtenaren wanneer zij een verdachte op heterdaad staande houden of aanhouden. Onder meer is een overzicht opgenomen van een aantal overtredingen en misdrijven van de verkeerswetgeving, waaronder de Wegenverkeerswet 1994, met aanwijzingen over inbeslagneming.

Er zijn mogelijkheden voor inbeslagneming van het voertuig wanneer:

- bestuurder rijdt tijdens een rijontzegging (art. 9 lid 1 WvW 1994)
- bestuurder rijdt terwijl het rijbewijs ongeldig is verklaard (art. 9 lid 2 WvW 1994)
- bestuurder rijdt terwijl zijn rijbewijs conform artikel 130 WvW 1994 is ingevorderd (art. 9 lid 4 WvW 1994)
- bestuurder rijdt terwijl zijn rijbewijs conform artikel 164 WvW 1994 is ingevorderd (art. 9 lid 7 WvW 1994)

In alle gevallen geldt dat sprake moet zijn van recidive. Hieronder moet worden verstaan dat iemand binnen drie jaar voor een tweede keer wordt aangetroffen in één van de bovenstaande situaties.

De afwikkeling van een beslag is aan strikte juridische eisen gebonden, die zijn neergelegd in het Wetboek van Strafvordering. In het kader van het beslagrecht vormt het proportionaliteitsbeginsel een belangrijk gegeven: de waarde van het voertuig moet in verhouding staan tot de overtreding of het misdrijf dat iemand heeft gepleegd. Dit proportionaliteitsbeginsel leidt er in de praktijk toe dat het instrument van inbeslagneming weinig effectief is met het oog op bestuurders met een rijverbod. De ervaring van de politie is dat de auto doorgaans al weer snel terug moet worden gegeven, omdat de auto een te hoge waarde vertegenwoordigt. Het beeld dat bij bestuurders achterblijft is er één van een 'tandeloze' handhaving.

Bij korpsen bestaat in het kader van de handhaving van artikel 9 van de Wegenverkeerswet 1994 behoefte aan een juridisch instrumentarium dat effectiever in te zetten is en bijdraagt aan het daadwerkelijk van de weg houden van bestuurders met een rijverbod.

Voorgesteld wordt te onderzoeken of in de Wegenverkeerswet 1994 een bevoegdheid kan worden gecreëerd op grond waarvan het mogelijk is een voertuig in het geval van een doorrijddelict bij wijze van verkeersveiligheidsmaatregel voor een bepaalde periode in te nemen.

Doel van de maatregel is de politie een instrument in handen te geven om het voertuig in te nemen van bestuurders met een rijverbod die toch achter het stuur worden aangetroffen. Wanneer dit kan worden gerealiseerd in het kader van de Wegenverkeerswet 1994, kan het proportionaliteitsbeginsel worden losgelaten en vormt dit niet langer een belemmering voor het aanpakken van bestuurders die ondanks het rijverbod doorrijden.

In de vormgeving kan de analogie met de buitengebruikstelling uit de Wet Administratieve handhaving verkeersvoorschriften worden gezocht. Waar de buitengebruikstelling in het kader van deze wet een dwangmiddel betreft, zou het in het kader van dit rapport gaan om een maatregel met een preventief karakter met het oog op de verkeersveiligheid.

Aspecten bij verdere uitwerking

Bij de verdere uitwerking van deze maatregelen moet een aantal aspecten in elk geval worden betrokken:

- Capaciteitsbeslag in de keten bij de politie
- Doorberekening stallingskosten aan betrokkene in het geval ervoor wordt gekozen het voertuig te stallen bij bijvoorbeeld een bewaarder
- Hoe te handelen als het voertuig eigendom is van een derde
- Rechtsbescherming.

Samenhang met andere maatregelen

Er is geen samenhang met een specifieke maatregel. Wel is een helder sluitstuk van het maatregelenpakket van belang. Investerings in preventie en handhaving worden effectiever als helder is dat niet naleven van het verbod consequent wordt bestraft.

Verbeteren of vernieuwen	Vernieuwen
Karakter	Repressief
Realisatietermijn	Lange termijn
Uitvoeringscapaciteit	Beperkt
Kosten	Beperkt
Beoogd opdrachtgever	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Betrokkenen	OM, Korpsen, Ministerie van Justitie

4.10 Verder: Geen rijbewijs geen kenteken

In het kader van dit traject is, ondermeer tijdens de brede expertmeeting, uitgebreid stilgestaan bij de maatregel 'geen rijbewijs, geen kenteken'. Deze maatregel beoogt bestuurders met een rijontzegging de mogelijkheid te ontnemen een kenteken op hun naam te stellen. In dit rapport bevelen wij deze maatregel niet aan. Wanneer de maatregel wordt getoetst aan de uitgangspunten die geformuleerd zijn in paragraaf 4.1 en de algemene bevindingen in paragraaf 3.2, moet de conclusie zijn dat deze maatregel niet past binnen het samenhangend pakket van maatregelen dat wordt voorgesteld.

Het pakket van maatregelen richt zich ondermeer op het uit de anonimiteit halen van bestuurders door gerichte handhaving, bredere inzet van de ANPR en de inzet van de omgeving van de bestuurder. Wanneer de bestuurder met een rijverbod zijn kenteken niet meer op zijn naam mag hebben, valt de kracht onder deze maatregelen weg. Immers, iemand die geen kenteken op naam mag dragen, is voor handhavers een stuk minder goed zichtbaar. Bovendien mag worden verwacht dat een deel van de bestuurders toch gebruik zal gaan maken van een auto waarvan het kenteken niet op zijn naam staat. In een aantal gevallen zal dit overigens dezelfde auto als voorheen zijn, waarvan het kenteken nu op naam van bijvoorbeeld de echtgenote staat. Aangezien wet- en regelgeving geen regels stellen aan het uitlenen van de auto, bijvoorbeeld gericht op het controleren van het rijbewijs van degene aan wie de auto wordt uitgeleend, ontstaat op deze manier ongewenste onzichtbaarheid van bestuurders met een rijverbod die niet gecompenseerd wordt door iets anders dat bijdraagt aan het beperken van doorrijden tijdens een rijverbod. De maatregel waarborgt dat de bestuurder een aantal, wellicht als vervelend ervaren, administratieve zaken moet regelen en er gaat een zekere symboolwerking vanuit, maar zet naar verwachting maar beperkt tot de gewenste gedragsverandering aan.

4.11 Tot slot: de lange termijn

Op lange termijn liggen er in de techniek mogelijk oplossingen voor het probleem van doorrijders. Wanneer, net als in Duitsland, gezichtsherkenning wordt toegevoegd aan de flitsfoto of ANPR, wordt het gemakkelijker de koppeling tussen kenteken en bestuurder te leggen. Dit maakt dat de handhaving voor een deel wordt vergemakkelijkt. En wanneer in de toekomst het rijbewijslot wordt doorontwikkeld, is het denkbaar dat iedereen met een rijverbod zijn auto niet meer kan starten, omdat het rijbewijslot het rijverbod herkent. Dergelijke technische toepassingen kunnen in potentie tot meer sluitende oplossingen komen dan in dit rapport voorgesteld. Los van deze technische oplossingen zijn er op Europees niveau ook ontwikkelingen gaande met als inzet de Verkeerswetgeving op onderdelen te harmoniseren. Maar gezien het feit dat dit toekomstmuziek betreft en doorrijders een actueel probleem vormen voor de verkeersveiligheid, lijkt het onverstandig hierop te wachten. De verkeersveiligheid is erbij gebaat op korte termijn actie te ondernemen.

Bijlage 1: Lijst van geïnterviewden

Naam	Organisatie
Rob van Beekum	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
Ron Berkhout	Politieacademie
Hans Bouman	Vereniging voor Verkeersslachtoffers
Karel Dubbink	Vereniging voor Verkeersslachtoffers
Peter Elsenaar	Vereniging voor Verkeersslachtoffers
Rien Fluit	Politie Noord-Holland
Charles Goldenbeld	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Jan ten Hengel	Rijksdienst voor het Wegverkeer
Christine Jonker	Rijksdienst voor het Wegverkeer
Peter Kuijpers	Korps Landelijke Politiediensten, Dienst Verkeerspolitie
Paul de Leeuw	Nederlands Politie Instituut
Onno van Leijenhorst	Landelijk Parket Team Verkeer, Openbaar Ministerie
Christian Meijer	Ministerie van Justitie
Eveliëne van Pernis	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
Jan Petri	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Herman Slootman	Korps Landelijke Politiediensten, Dienst Verkeerspolitie
Hans Tornij	Politie Noord-Oost Gelderland
Martijn Vis	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Overige betrokken experts

Naam	Organisatie
Peter Verhofstad	Programmamanager ANPR
Ton Mesker	Vereniging Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA)
Geert Henriks	Veilig Verkeer Nederland (VVN)

Bijlage 2: Deelnemers bijeenkomst 18 maart 2010

Naam	Organisatie
Ton de Beer	Stichting Verslavingsreclassering
Charles Goldenbeld	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Michiel Ilmer	Verkeerspolitie Rotterdam-Rijnmond
Peter Kuijpers	Korps Landelijke Politiediensten
Sander Smit	Korps Gelderland-Zuid

Bijlage 3: Deelnemers brede expertmeeting 15 april 2010

Naam	Organisatie
Rob van Beekum	Centraal Bureau Rijvaardigheid
Ron Berkhout	Politieacademie
Karel Dubbink	Vereniging Verkeersslachtoffers
Anne-Marie Fellingier	Openbaar Ministerie Landelijk Parket Team Verkeer
Jan ten Hengel	Rijksdienst voor het Wegverkeer
Christine Jonker	Rijksdienst voor het Wegverkeer
Onno van Leijenhorst	Openbaar Ministerie Landelijk Parket Team Verkeer
Hans Maalsté	Vereniging Verkeersslachtoffers
Stephanie van Meerbeke	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Wetgeving
Christian Meijer	Ministerie van Justitie
Eveliëne van Pernis	CBR
Jan Petri	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Klaas Sanders	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Wetgeving
Herman Sloopman	Korps Landelijke Politiediensten
Willem Sterk	Verkeerspolitie Rotterdam-Rijnmond
Hans Tornij	Politie Noord-Oost Gelderland
Martijn Vis	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Jan van der Vlist	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ralph Vossen	Centrum Criminaliteitspreventie en Veiligheid
Christian Zuidema	Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Bijlage 4: Artikel 9 Wegenverkeerswet 1994

1

Het is degene die weet of redelijkerwijs moet weten dat hem bij rechterlijke uitspraak de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen is ontzegd, verboden gedurende de tijd dat hem die bevoegdheid is ontzegd, op de weg een motorrijtuig te besturen of als bestuurder te doen besturen.

2

Het is degene die weet of redelijkerwijs moet weten dat een op zijn naam gesteld rijbewijs voor een of meer categorieën van motorrijtuigen dan wel voor een gedeelte van de geldigheidsduur ongeldig is verklaard, indien aan hem daarna geen ander rijbewijs voor het besturen van een motorrijtuig van de betrokken categorie of categorieën is afgegeven, verboden op de weg een motorrijtuig van die categorie of categorieën dan wel gedurende dat gedeelte van de geldigheidsduur te besturen of als bestuurder te doen besturen.

4

Het is degene van wie ingevolge art. 130, 2e lid, de overgifte van een op zijn naam gesteld rijbewijs is gevorderd, dan wel wiens rijbewijs is ingevorderd en aan wie dat bewijs niet is teruggegeven, verboden op de weg een motorrijtuig van de categorie of categorieën waarvoor dat bewijs was afgegeven, te besturen of als bestuurder te doen besturen.

5

Het is degene die weet of redelijkerwijs moet weten dat de geldigheid van een op zijn naam gesteld rijbewijs ingevolge art. 131, 3e lid, onderdeel a, voor een of meer categorieën van motorrijtuigen is geschorst, verboden gedurende de tijd dat de schorsing van kracht is, op de weg een motorrijtuig van de categorie of categorieën waarop de schorsing betrekking heeft, te besturen of als bestuurder te doen besturen.

7

Het is degene van wie ingevolge art. 164 de overgifte van een op zijn naam gesteld rijbewijs, een hem door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland afgegeven rijbewijs of een internationaal rijbewijs is gevorderd, dan wel van wie zodanig bewijs is ingevorderd en aan wie dat bewijs niet is teruggegeven, verboden op de weg een motorrijtuig van de categorie of categorieën waarvoor dat bewijs was afgegeven, te besturen of als bestuurder te doen besturen.

8

Het is degene van wie ingevolge de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften de inlevering van het rijbewijs is gevorderd, dan wel wiens rijbewijs krachtens die wet is ingenomen, verboden op de weg een motorrijtuig, voor het besturen waarvan het rijbewijs is afgegeven, te besturen of als bestuurder te doen besturen met ingang van het tijdstip, bedoeld in artikel 30, eerste lid, van die wet.

Bijlage 5: Artikel 124 Wegenverkeerswet 1994

1

Onverminderd de art. 132, 2e lid, en 134, 3e lid, wordt een rijbewijs overeenkomstig bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels voor een of meer categorieën van motorrijtuigen of voor een deel van de geldigheidsduur ongeldig verklaard indien:

a

het rijbewijs is afgegeven op grond van door houder verschaftte onjuiste gegevens en het niet zou zijn afgegeven indien de onjuistheid van die gegevens ten tijde van de aanvraag bekend zou zijn geweest;

b

na afgifte van het rijbewijs blijkt dat het kennelijk abusievelijk aan de houder is afgegeven;

c

de houder een schriftelijke verklaring overlegt, waarin hij afstand doet van de bevoegdheid tot het besturen van een of meer categorieën van motorrijtuigen waarvoor het rijbewijs is afgegeven;

d

de houder blijkens een op diens verzoek uitgevoerd onderzoek niet langer beschikt over de lichamelijke of geestelijke geschiktheid die is vereist voor het besturen van motorrijtuigen van de categorie of categorieën waarop het onderzoek betrekking heeft, voor die categorie of categorieën en, indien bij dat onderzoek blijkt dat hij tevens niet beschikt over de lichamelijke of geestelijke geschiktheid die is vereist voor het besturen van motorrijtuigen van een andere categorie of andere categorieën dan waarop het onderzoek betrekking heeft, tevens voor die andere categorie of categorieën;

e

het als gevonden voorwerp is ontvangen en teruggave aan de houder niet mogelijk is gebleken, mits de houder nog geen aanvraag voor een vervangend rijbewijs heeft ingediend.

2

De ongeldigverklaring geschiedt:

a

in de in het eerste lid, onderdelen a en b, bedoelde gevallen door Dienst Wegverkeer, indien de ongeldigverklaring betrekking heeft op een door deze dienst of een door Onze Minister afgegeven rijbewijs;

b

in de in het eerste lid, onderdelen d en e, bedoelde gevallen door Dienst Wegverkeer, indien de ongeldigverklaring betrekking heeft op een rijbewijs, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere Lid-Staat van de Europese Gemeenschappen of in een andere Staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, waarvan de houder in Nederland woonachtig is;

c

in de in het eerste lid, onderdelen a en b, bedoelde gevallen door degene die is belast met de afgifte van rijbewijzen, indien de ongeldigverklaring betrekking heeft op een rijbewijs dat niet is afgegeven door Dienst Wegverkeer of door Onze Minister, dan wel door het daartoe bevoegde gezag in een andere Lid-Staat van de Europese Gemeenschappen of in een andere Staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland;

d

in het in het eerste lid, onderdeel c, bedoelde geval

I

indien de verklaring wordt overgelegd door een houder die zich ingevolge het in art. 131, 1e lid, bedoelde besluit dient te onderwerpen aan een onderzoek naar zijn rijvaardigheid of geschiktheid, door het CBR;

II

buiten de gevallen waarin de verklaring wordt overgelegd door een houder die zich ingevolge het in art. 131, 1e lid, bedoelde besluit dient te onderwerpen aan een onderzoek naar zijn rijvaardigheid of geschiktheid, door degene die is belast met de afgifte van rijbewijzen, indien de ongeldigverklaring betrekking heeft op een rijbewijs dat niet is afgegeven door Dienst Wegverkeer of door Onze Minister dan wel door Dienst Wegverkeer, indien de ongeldigverklaring betrekking heeft op een door deze dienst of een door Onze Minister afgegeven rijbewijs;

e

in de in het eerste lid, onderdeel d, bedoelde gevallen door het CBR;

f

in het in het eerste lid, onderdeel e, bedoelde geval door degene die is belast met de afgifte van rijbewijzen, indien de ongeldigverklaring betrekking heeft op een rijbewijs dat niet is afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere Lid-Staat van de Europese Gemeenschappen of in een andere Staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland.

3

De ongeldigverklaring is van kracht met ingang van de zevende dag na die waarop het besluit tot ongeldigverklaring aan de houder van het rijbewijs is bekend gemaakt.

4

De houder van het ongeldig verklaarde rijbewijs dient dat rijbewijs zodra de ongeldigverklaring van kracht is geworden, in te leveren bij degene die het ongeldig heeft verklaard.

5

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden vastgesteld omtrent de wijze waarop de inlevering van ongeldig verklaarde rijbewijzen dient plaats te vinden.

6

Indien het rijbewijs dat voor ongeldigverklaring op grond van het eerste lid, onderdeel c, in aanmerking komt, zijn geldigheid heeft verloren door het verstrijken van de geldigheidsduur, plaatst degene die ingevolge het tweede lid is belast met de ongeldigverklaring:

a

in het in het tweede lid, onderdeel d, aanhef en onder I, bedoelde geval een aantekening in het rijbewijzenregister waaruit blijkt dat de houder bij de aanvraag van een nieuw rijbewijs op de bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde wijze dient aan te tonen dat hij, al naar gelang de aard van het onderzoek waarop het in art. 131, 1e lid, bedoelde besluit betrekking heeft, beschikt over de rijvaardigheid, de lichamelijke en geestelijke geschiktheid dan wel de rijvaardigheid en de lichamelijke en geestelijke geschiktheid die is vereist voor het besturen van motorrijtuigen van de categorie of categorieën waarop de door houder overgelegde verklaring betrekking heeft;

b

in het in het tweede lid, onderdeel d, aanhef en onder II, bedoelde geval een aantekening in het rijbewijzenregister waaruit blijkt dat de houder bij de aanvraag van een nieuw rijbewijs op de bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde wijze dient aan te tonen dat hij beschikt over de rijvaardigheid en de lichamelijke en geestelijke geschiktheid die is vereist voor het besturen van motorrijtuigen van de categorie of categorieën waarop de door houder overgelegde verklaring betrekking heeft.

7

Indien het rijbewijs dat voor ongeldigverklaring op grond van het eerste lid, onderdeel d, in aanmerking komt, zijn geldigheid heeft verloren door het verstrijken van de geldigheidsduur, plaatst degene die ingevolge het tweede lid is belast met de ongeldigverklaring, een aantekening in het rijbewijzenregister waaruit blijkt dat de houder bij de aanvraag van een nieuw rijbewijs op de bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde wijze dient aan te tonen dat hij beschikt over de lichamelijke en geestelijke geschiktheid die is vereist voor het besturen van motorrijtuigen van de categorie of categorieën waarop het onderzoek betrekking heeft.

8

Indien bij het op grond van het eerste lid, onderdeel d, uitgevoerde onderzoek is gebleken dat de resterende geldigheidsduur van het rijbewijs korter is dan de termijn waarvoor de houder blijkens het onderzoek naar verwachting geschikt zal zijn voor het besturen van motorrijtuigen, plaatst het CBR een aantekening in het rijbewijzenregister waaruit blijkt dat de houder bij de aanvraag van een nieuw rijbewijs op de bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde wijze dient aan te tonen dat hij beschikt over de lichamelijke en geestelijke geschiktheid die is vereist voor het besturen van motorrijtuigen van de categorie of categorieën waarop het onderzoek betrekking heeft.

9

Voor de toepassing van het eerste lid, aanhef en onderdelen c, d en e, het derde tot en met het achtste lid wordt onder rijbewijs mede verstaan een rijbewijs, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere Lid-Staat van de Europese Gemeenschappen of in een andere Staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, waarvan de houder in Nederland woonachtig is.

Bijlage 6: Bronnen

Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (2009). *Handhaving en Gedrag. Achtergronden van regelnaleving*. Rijswijk: Artoos. 1-72.

Goldenbeld, Ch. en Twisk, D.A.M. (SWOV) (2009). *Verkeersovertredingen, veelplegers en verkeersonveiligheid*. Leidschendam.

Vis, M.A., Goldenbeld, Ch. & Bruggen, B. van (2010), *Rijden zonder geldig rijbewijs in Nederland, Schatting van de omvang en verkeersveiligheidseffecten in de periode 2003-2008*. R_2010-13. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008). *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020. Van, voor en door iedereen*. Den Haag.

Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 29398 nr. 110

Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 29398, nr. 195 en nr. 196