

Vergaderjaar 2010–2011

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 260

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 december 2010

Mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie informeer ik u over de aanpak van personen die, ondanks een ontzegging van de rijbevoegdheid, toch aan het verkeer blijven deelnemen.

Ik heb twee onderzoeken uit laten voeren. Eén naar de mate waarin zonder geldig rijbewijs gereden wordt¹ en een ander naar de maatregelen die genomen kunnen worden om doorrijders aan te pakken¹. Bijgaand stuur ik u de rapporten van beide onderzoeken, waarvan ik de resultaten hieronder samenvat.

De SWOV heeft onderzoek uitgevoerd naar de mate waarin zonder geldig rijbewijs wordt gereden. Hieruit blijkt dat jaarlijks gemiddeld 5% van de mensen met een rijontzegging toch wordt aangehouden tijdens het besturen van een motorvoertuig. Bovendien gaf bij een enquête die begin 2010 in opdracht van het Landelijk Parket is uitgevoerd in het kader van het onderzoek Effectmeting regioplannen 2010, 12% van de onder-vraagden aan wel eens een motorvoertuig te hebben bestuurd terwijl het rijbewijs op dat moment ingenomen was. Het werkelijke aandeel doorrijders na rijontzegging ligt mogelijk hoger dan 12%, omdat men naar verwachting terughoudend is bij het geven van dergelijke gevoelige informatie.

Tevens zijn de effecten van de doorrijders op de verkeersonveiligheid geïnventariseerd, waarbij is gekeken naar alle vormen van rijden zonder geldig rijbewijs. Zij vonden dat bestuurders zonder geldig rijbewijs relatief vaker betrokken zijn bij ongevallen dan bestuurders met een geldig rijbewijs. Hoewel de onderzoekers aangeven dat het exacte effect zeer moeilijk in te schatten is, is het risico mogelijk 2,5 maal zo hoog.

Het tweede onderzoek, dat is uitgevoerd door AEF, noemt een aantal mogelijke maatregelen om deze groep van doorrijders aan te pakken. De kern van deze maatregelen is dat de bestuurder daadwerkelijk merkt dat hij bij de handhavers in beeld is. Daardoor zal betrokkene de pakkans

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

groter inschatten en de conclusie trekken dat het zeer onverstandig zou zijn om toch weer te gaan rijden.

Op basis van het rapport van AEF, heb ik samen met mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie gekeken naar wat er gedaan kan worden aan de aanpak van deze groep doorrijders. Het uitgangspunt daarbij is dat dit niet in onevenredige mate ten koste gaat van de aanpak van andere verkeers-overtreders. Dat leidt tot een aanpak die zich richt op een drietal aandachtsgebieden. Dat zijn een actieve en gerichte communicatie richting de bestuurder, een effectievere handhaving en een vergrote pakkans door een bredere inzet van het systeem van automatische nummerbord herkenning (ANPR).

Als toelichting daarop het volgende:

- Effectievere handhaving
Het Openbaar Ministerie onderzoekt momenteel de mogelijkheden om te komen tot een verbeterde aanpak van doorrijders. Daarbij wordt meegenomen welke manieren van handhaving het meest effectief zijn bij het terugdringen van het aantal doorrijders. De resultaten van gerichte controles worden gebruikt om meer te weten te komen over de ernst, aard en omvang van deze problematiek. Dit levert een directe impuls aan de handhaving en geeft een beter beeld van de wijze waarop de aanpak van doorrijders een plaats zou kunnen krijgen in de handhavingspraktijk van de politie.
- Vergroten pakkans door bredere inzet ANPR
Zoals bekend wordt Automatic Numberplate Recognition (ANPR) steeds breder toegepast. Korpsen zetten dit instrument in als hulpmiddel bij de uitvoering van de dagelijkse politietaken. Gescande kentekens worden vergeleken met informatie over gesignaleerde personen, gestolen voertuigen of openstaande boetes op basis waarvan kan worden besloten de bestuurder staande te houden. Ook de gegevens over ontzeggingen van de rijbevoegdheid en een schorsing of ongeldigheid van het rijbewijs worden aan de vergelijkingsbestanden toegevoegd. De RDW en het CBR leveren daarvoor de betreffende gegevens aan de politie. Een vereiste bij het gebruik van ANPR is wel dat de betrokkene een kenteken op zijn naam moet hebben staan. Het kabinet streeft een verdere verbreding van de inzet van ANPR na omdat voertuigherkenning bijdraagt aan de handhaving. In het onderhavige geval zal een uitbreiding van het gebruik van ANPR ertoe leiden dat meer mensen gepakt worden voor het rijden zonder geldig rijbewijs. Het afschrikwekkende effect van deze verhoogde pakkans leidt er naar verwachting bovendien toe dat minder bestuurders zonder geldig rijbewijs de weg op gaan.
- Leasemaatschappijen inzicht geven in rijverboden
Aan deze maatregel is inmiddels invulling gegeven. Daardoor hebben leasemaatschappijen nu toegang tot actuele informatie over de geldigheid van rijbewijzen. Dit is eveneens een maatregel die bijdraagt aan het «uit de anonimiteit halen» van personen met een rijverbod. Evenals verhuurmaatschappijen kunnen leasemaatschappijen bij het afsluiten van een contract de status van het rijbewijs van hun klant controleren. De leasemaatschappijen zijn hier zeer alert op vanwege de ernstige risico's die aan het rijden zonder geldig rijbewijs verbonden zijn.
- Actieve en gerichte communicatie richting de bestuurder
Een bestuurder die na een verkeersovertreding tijdelijk niet meer mag rijden, ontvangt van de betrokken overheidsinstanties soms brieven die erg juridisch of procesmatig van aard zijn. Het risico bestaat dat de bestuurder daardoor onvoldoende kennis neemt van de status van zijn rijbewijs. Daarom wordt vanaf voorjaar 2011 een folder verstrekt die in

begrijpelijke taal duidelijk maakt wat een en ander concreet voor de bestuurder betekent.

Ik verwacht dat bovenstaande acties leiden tot een verbetering van de aanpak van deze groep doorrijders.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus