

abcdefgh

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer der
Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
13 november 2000	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/VI/U.00.03457	2990014740
Onderwerp	
Kamervragen Van der Steenhoven (Groen Links) over het doorrijden na een ongeval.	

Geachte voorzitter,

Hierbij geef ik u - mede namens mijn ambtgenoot van Justitie - antwoord op de door het lid Van der Steenhoven gestelde vragen over het doorrijden na een ongeval.

1. Heeft u, nu de nieuwste cijfers over doorrijden na een ongeval bekend zijn nagedacht over de hoogte van de strafmaat (maximaal 3 maanden volgens artikel 176 van de Wegenverkeerswet) in relatie tot het groeiend aantal gevallen waarin deze overtreding wordt gepleegd?
1. Ja. De stijging van het aantal gevallen van overtreding van artikel 7 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) (verlaten plaats ongeval) vormt als zodanig geen aanleiding voor het verhogen van het strafmaximum. Voor de hoogte van de strafbedreiging is met name de ernst van het strafbare feit, mede in relatie tot andere strafbare feiten, bepalend. De loutere toename van het aantal gevallen waarin wordt doorgereden na een ongeval geeft niet zonder meer aanleiding om de ernst van het desbetreffende feit anders te waarderen. De oorzaken van de stijging zijn nog niet in kaart gebracht (ik verwijs u naar het antwoord op vraag 2 van het lid Niederer) inzake hetzelfde onderwerp (2990014750).
Aannemelijk is dat de stijging van het aantal voertuigen en de toegenomen mobiliteit daarbij een rol spelen.

Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 351 6171
Telefax (070) 3516411

2. Hoe oordeelt u over de preventieve werking van het opnemen van bepalingen inzake deze overtreding in het Wetboek van Strafrecht in plaats van in de Wegenverkeerswet? Wat zijn de effecten van het verhogen van de strafmaat voor het doorrijden na het veroorzaken van een ongeval met persoonlijk letsel?
2. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het overhevelen van het onderhavige misdrijf uit de WVV 1994 naar het Wetboek van Strafrecht een toename van het preventieve effect van deze strafbaarstelling zal bewerkstelligen. Het is niet mogelijk aan te geven wat de effecten zullen zijn van het verhogen van het strafmaximum voor het verlaten plaats ongeval waarbij sprake is van persoonlijk letsel, omdat gegevens voor een deugdelijke prognose ontbreken.
3. Kunt u een percentage noemen van het aantal veroorzakers van een verkeersongeval, dat na te zijn doorgereden, alsnog naar de politie wordt getraceerd en aangehouden?
3. Een percentage van het aantal overtreders van artikel 7 WVV 1994, dat nadien door de politie wordt opgespoord en aangehouden is niet te noemen. Wel blijkt uit de cijfers van het CBS¹ dat in 1999 82.800 processen-verbaal door de politie zijn opgemaakt ter zake van overtreding van artikel 7 WVV 1994. Hiervan zijn in 1999 8.300 zaken ingeschreven bij het Openbaar Ministerie. Dit betekent dat in circa 10% van de gevallen, waarin een proces-verbaal is opgemaakt, vervolging is ingesteld door de officier van justitie.
4. Kunt u daarbij aangeven, welke activiteiten de politie verricht om "doorrijders alsnog te achterhalen?"
7. Klopt het, dat de politie vooral in actie komt wanneer het gaat om het aanhouden van doorrijders na een verkeersongeval met persoonlijk letsel en veel minder de moeite neemt om "doorrijders" te traceren wanneer er alleen sprake is van materiële schade, en in plaats daarvan het slachtoffer doorverwijst naar het waarborgfonds Motorverkeer?
- 4 en 7. Bij melding van een overtreding van artikel 7 WVV 1994, verzamelt de politie in de eerste plaats zoveel mogelijk relevante gegevens. Zo zal aan het slachtoffer en/of getuigen het signalement van de dader, alsmede voertuigkenmerken (merk, kleur, kenteken) worden gevraagd. Tevens zullen eventuele aangetroffen sporen worden geanalyseerd. Indien deze gegevens voldoende aanknopingspunten opleveren, zal in de regel een nader opsporingsonderzoek worden ingesteld teneinde de dader te achterhalen. Dit kan onder meer het horen van verschillende personen en het raadplegen van diverse registers behelzen. Indien geen relevante gegevens achterhaald kunnen worden van het doorgereden voertuig of de dader, dan zal geen nader onderzoek kunnen plaatsvinden. Wel is het zo dat de beschikbare politiecapaciteit grenzen stelt aan de mogelijke inzet. Bij melding van doorrijden na een ongeval, zal de prioriteit liggen bij het onderzoek naar het doorrijden na een ongeval waarbij een persoon is overleden of lichamelijk

¹ Bron: CBS, Politiestatistiek

letsel heeft bekomen. Het is overigens niet zo dat in gevallen waarin alleen sprake is van materiële schade uitsluitend wordt doorverwezen naar het Waarborgfonds Motorverkeer.

5. Kunt u aangeven of van automobilisten die bekeurd zijn (6.000.000 boetes per jaar) door de politie ook wordt nagegaan of zijn op de juiste manier verzekerd zijn?

5. De beschikkingen (6.000.000 boetes) die jaarlijks worden opgelegd aan de kentekenhouders van een voertuig waarmee een verkeersovertreding is begaan, worden verstuurd door het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB). Het betreft overtredingen die door middel van technische apparatuur zijn geconstateerd. Bij het uitsturen van de beschikking wordt niet nagegaan of de kentekhouder is verzekerd. De controle op de naleving van de verzekeringsplicht (artikel 30 WAM) is een taak van de Dienst Wegverkeer (RDW) die, naast de politie (bijvoorbeeld bij staandhoudingen), is aangewezen als opsporingsinstantie. Sinds april 1997 vindt de controle op de naleving van de verzekeringsplicht plaats door middel van registercontroles. Hierbij wordt steekproefsgewijs eenmaal per vier weken het kentekenregister vergeleken met het verzekeringsregister (CRWAM). Hieruit ontstaat een lijst van kentekenhouders die als vermoedelijke overtreders kunnen worden aangemerkt. Deze kentekenhouders worden door de RDW aangeschreven met het verzoek aan te tonen dat hun voertuig op de datum van de registervergelijking, was verzekerd. Indien de kentekhouder niet kan aantonen dat het voertuig op een juiste wijze was verzekerd, wordt een transactie aangeboden en/of een proces-verbaal opgemaakt dat wordt ingestuurd naar het Openbaar Ministerie. Op deze wijze wordt de handhaving van de verzekeringsplicht gerealiseerd.

6. Kunt u aangeven, wat het preventieve effect zal zijn van een betere controle op het bezit van de juiste papieren (rijbewijs, verzekeringen) reeds op het moment van aanschaf van een auto?

6. Ik verwijs naar het antwoord op vraag 5 van het lid Van der Steenhoven met betrekking tot de effectieve controle op de naleving van de verzekeringsplicht door de RDW. Het preventieve effect van controle op het bezit van de juiste papieren (zoals een rijbewijs en een verzekering) reeds op het moment van de aanschaf van een auto, zal mijns inziens zeer gering zijn. Voor de aanschaf van een auto is niet vereist dat de koper in het bezit is van een geldig rijbewijs. Slechts de bestuurder van een voertuig dient in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs. De WAM verplicht niet dat op het moment van aanschaf van een auto een verzekering moet zijn afgesloten. Ik wil u wijzen dat gesteld dat er een controle op het bezit van de juiste papieren (rijbewijs en verzekering) bij de aanschaf van een auto in het leven zou worden geroepen, dit nog geen garantie biedt dat de kentekhouder ook in de toekomst verzekerd zal blijven rondrijden.

8. Acht u het realistisch te veronderstellen dat de geringe kans om na het veroorzaken van een verkeersongeval te worden aangehouden aanzet tot herhaalgedrag, aangezien doorrijden voor de veroorzaker in financieel (handhaven no-claim) en juridisch (behoud rijbewijs) "voordeliger" kan worden genoemd?
8. De geringe pakkans kan ertoe bijdragen dat de dader doorrijdt na een ongeval. Het ligt niet in de rede om te veronderstellen dat de geringe pakkans de bestuurder aanzet tot herhaalgedrag. Het is denkbaar dat sommige bestuurders op grond van financiële en/of juridische motieven (verlies no-claim, onverzekerd rijden, voorwaardelijke veroordeling, rijden onder invloed) de plaats van het ongeval verlaten. Daarnaast bestaat echter een groep van bestuurders die in paniek of uit schrik de plaats van het ongeval verlaten. Met name bestuurders die tot deze laatste groep behoren melden zich op een later tijdstip alsnog bij de politie. De wet biedt op grond van artikel 184 WVV 1994 de mogelijkheid dat de bestuurder zijn identiteit alsnog binnen twaalf uren na het verkeersongeval bekend kan maken. Vervolging ter zake van artikel 7 WVV 1994 is dan uitgesloten.
9. Welke preventieve maatregelen kunnen volgens u worden getroffen om de mentaliteit onder verkeersdeelnemers te verbeteren? Denkt u dat het frequenter toepassen van beperkingen in de rijbewijsbevoegdheid (aantekening in het rijbewijs) een preventieve werking zou kunnen hebben?
9. In het rijonderricht wordt reeds aandacht besteed aan de gedragseisen en de mentaliteit van de weggebruiker. Daarbij wordt ook ingegaan op de consequenties van het doorrijden na een ongeval. Daarnaast wordt in het kader van het kabinetsstandpunt IBO-Verkeershandhaving voorzien in een intensivering van de verkeershandhaving. Het streven is erop gericht dat in de loop van 2001 in alle politieregio's een regioplan verkeershandhaving operationeel zal zijn. Hoewel het doorrijden na een ongeval niet als speerpunt is benoemd, zal de intensivering van het verkeerstoezicht een bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van de mentaliteit van de verkeersdeelnemer.
- de Bij een veroordeling wegens het verlaten van de plaats van het ongeval kan de rechter een ontzegging van de rijbevoegdheid opleggen van ten hoogste vijf jaren (bij recidive binnen vijf jaar oplopend tot maximaal 10 jaren). Bij een ontzegging van de rijbevoegdheid wordt tevens het rijbewijs ingenomen. Op grond van de bestaande richtlijnen zal het openbaar ministerie zodra sprake is van meer dan gering lichamelijk letsel een onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid vorderen. Wanneer sprake is van meer dan geringe materiële schade en het betreft een geval van recidive (voor de tweede maal gepleegd) zal het openbaar ministerie een voorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid vorderen. Deze beleidslijn behelst de juiste balans tussen de ernst van het delict en de op te leggen maatregel. Het frequenter vorderen van bovengenoemde maatregel, dat wil zeggen in andere dan de hierboven omschreven gevallen, past niet binnen de huidige beleidslijn. Daarbij kan nog worden opgemerkt dat uiteindelijk de rechter beslist of de maatregel daadwerkelijk wordt opgelegd.

10. Bestaat er een relatie tussen de veranderde verkeersmentaliteit en het afwezig zijn van enige vorm van verkeersonderwijs op de meeste basisscholen? Zo ja, wat bent u van plan om hieraan te doen?
10. De veronderstelling dat er geen sprake zou zijn van enige vorm van verkeersonderwijs op de meeste basisscholen is onjuist. Het CITO (Instituut voor toetsontwikkeling) voert in opdracht van het Ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschappen Periodieke Peilingen van het Onderwijsniveau (PPON) uit. In het voorjaar van 1996 is de tweede peiling voor verkeersonderwijs uitgevoerd. Hieruit blijkt dat ten opzichte van 1991 weinig of geen verandering is opgetreden met betrekking tot het verkeersonderwijs in het basisonderwijs; er wordt nog steeds systematisch verkeersonderwijs gegeven in de groepen 6,7 en 8.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos.