



centrum
criminaliteitspreventie
veiligheid

SECONDANT #3/4

Tijdschrift van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid
juli-augustus 2010 | 24e jaargang | www.hetccv.nl

**SPECIAL >> BESTUURLIJKE AANPAK
GEORGANISEERDE CRIMINALITEIT**

KOSTEN VAN DE VEILIGHEIDSZORG 1972-2009 | RAADADVISEUR BERT BERGHUIS
OVER RECESSIE EN VEILIGHEIDSZORG | PANDENAANPAK AMSTERDAM |
CRIMINALITEIT IN OPSLAGPLAATSEN

Vraag om aanpak onbevoegde bestuurders

RIJDEN ZONDER REM

Politiestatistieken wijzen uit dat er sinds het jaar 2000 steeds meer 'onbevoegde bestuurders' gepakt worden. Dit zijn personen die ondanks een opgelegde rijontzegging willens en wetens achter het stuur kruipen. Wie zijn deze onbevoegde bestuurders en wat is er aan te doen? Een nadere blik op deze groep wijst uit dat er verschillende typen te onderscheiden zijn. Bovendien liggen er kansen op de korte en middellange termijn voor het aanpakken van deze groep.



door Jos Kuppens en Anton van Wijk

De auteurs zijn werkzaam bij Bureau Beke te Arnhem.

De Vereniging Verkeersslachtoffers wijst de politiek regelmatig op de gevolgen die het negeren van opgelegde rijntzeggingen kan hebben. Zij zien in het aanpakken van bestuurders een belangrijk middel om verkeersdoden tegen te gaan, in de veronderstelling dat deze groep allemaal verkeerssocialen zijn. Ook de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft aandacht voor agressie in het verkeer en het typeren van verkeersdeelnemers die ondanks eerdere, al dan niet verkeersgerelateerde delicten over de schreef blijven gaan.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de signalen van deze instanties opgepakt door onderzoek te laten verrichten naar het profiel van onbevoegde bestuurders. Daarnaast richt het ministerie zich op onderzoek waaruit mogelijke maatregelen tegen deze personen voortvloeien.

ALGEMENE DOORRIJDERSCIJFERS

De basis voor het bestuurdersprofiel ligt in het verdachtensysteem HKS van de politie, specifiek artikel 9 van de Wegenverkeerswet ('Onbevoegd besturen van een motorrijtuig'). Over de gehele onderzoeksperiode (van 2000 tot 2008) zijn in totaal 18 445 personen met op hun naam 29 218 bestuurddelicten in HKS geregistreerd. De alcoholcomponent onder deze groep onbevoegde bestuurders is groot: maar liefst twee derde (66,3 procent) is in de onderzoeksperiode minimaal één keer gepakt voor rijden onder invloed. Daarnaast komt roekeloos en te hard rijden veelvuldig voor.

Het aantal keren dat deze groep voor een bestuurddelict staat geregistreerd, loopt uiteen van 1 tot 25 keer. Ruim twee derde (69,5 procent) van de groep rijdt voor het eerst door; bij twee (17,8 procent) en drie (6,5 procent) keer bestuurden neemt het aandeel zienderogen af. Dit is ook logisch,

omdat onbevoegde bestuurders die in 2008 voor het eerst een rijntzegging krijgen opgelegd, korter de tijd hebben gehad om weer achter het stuur te kruipen. Wat betreft de herkomst van de groep komt het merendeel (58,5 procent) uit Nederland en de rest uit Suriname (7,6 procent), Turkije (7,7 procent), Marokko (6,9 procent), West-Europa (4,7 procent), de Antillen (4,6 procent) of elders (10,0 procent).

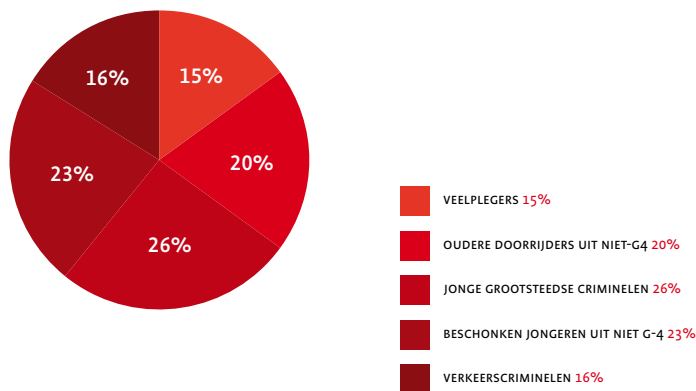
PROFIELEN

Om tot het profiel te komen, zijn analyses uitgevoerd op de achtergrondkenmerken van 3302 personen die in 2008 stonden geregistreerd voor een (laatste) rijntzegging. Daarvan is 95,7 procent man, 23,5 procent komt uit een van de vier grote steden en de gemiddelde leeftijd ligt op 36,7 jaar. Iets meer dan de helft heeft een autochtoon Nederlandse achtergrond. Van de niet-Westerse allochtonen komen Surinamers, Turken en Marokkanen in vergelijkbare mate voor in HKS vanwege bestuurden (rond de 8 procent).

In ieder geval valt te concluderen dat een bestuurddelict vaak onderdeel vormt van een breder crimineel gedragspatroon

De HKS-analyse levert eveneens zicht op de antecedenten van onbevoegde bestuurders. Zo ligt de gemiddelde leeftijd ten tijde van het eerste delict op 26,5 jaar. Verder bedraagt het gemiddelde aantal antecedenten per persoon ruim achttien stuks. Maar dit gemiddelde wordt scheefgetrokken door een kleine groep personen met zeer veel delicten. In ieder geval valt te concluderen dat een bestuurddelict vaak onderdeel vormt van een breder (verkeers)crimineel gedragspatroon (slechts 6,7 procent van de bestuurders is te typeren als eenmalige pleger van een delict).

Figuur 1> Profielen van onbevoegde bestuurders



Natuurlijk kan deze groep na 2008 ook nog in delictherhaling vallen of andere delicten plegen. Veelvoorkomende delicten zijn geweldsmisdrijven, vermogensdelicten, vernielingen en delicten tegen de openbare orde. Ook heeft een kwart van de totale groep een of meer antecedenten in verband met overtreding van de Opiumwet. Met behulp van clusteranalyses is een profiel van de groep geconstrueerd. Dit resulteert in de volgende vijf deelprofielen (zie figuur 1).

Profiel 1: Veelplegers

De 'veelplegers', voornamelijk mannen uit zowel de G4 als niet-G4, hebben gemiddeld ruim 60 antecedenten, zij beginnen hun criminele carrière op nog geen zeventien jaar en hebben de langste criminele carrière van de vijf groepen. In vergelijking met de overige groepen begaan veelplegers weinig verkeersmisdrijven (ook niet als eerste delict), maar vooral vermogensdelicten en geweldsmisdrijven. Ook zedendelicten zijn aan de groep toe te wijzen. Het merendeel van deze groep heeft een of meer keer onder invloed van alcohol gereden. Van de onderscheiden groepen weigeren zij ook het vaakst een bloedonderzoek.

Profiel 2: Oudere bestuurders uit niet-G4

De 'oudere bestuurders' komen pas op late leeftijd voor het eerst in HKS voor (gemiddeld op ruim 43 jaar). Hun criminele carrière bestaat voornamelijk uit verkeersgerelateerde misdrijven en,

in mindere mate, vermogensdelicten. In deze groep zitten de meeste vrouwelijke bestuurders, namelijk een op de zeven. Het betreft vrijwel uitsluitend autochtone Nederlanders en West-Europeanen die voornamelijk in een niet-G4-gemeente wonen.

Profiel 3: Jonge grootstedse criminelen

Deze groep begint haar criminele carrière betrekkelijk vroeg (twintig jaar) en doorloopt vervolgens een criminele carrière van gemiddeld elf jaar. Er is sprake van veel verkeersgerelateerde antecedenten. Van alle groepen start deze groep het vaakst met een geweldsmisdrijf. Ongeveer de helft ervan bestaat uit allochtonen, met name Surinamers en Marokkanen. Naar verhouding komen zij vaak uit een van de G4-steden.

Profiel 4: Beschonken jongeren uit niet-G4

Ook deze groep begint haar criminele carrière op betrekkelijk jonge leeftijd en heeft een vergelijkbare criminele carrière. Alleen is men crimineel actiever, vooral wat betreft verkeersdelicten, vernielingen en delicten tegen de openbare orde. Het gaat om mannen van Nederlandse komaf uit niet-G4-steden. Alle personen in deze groep hebben een of meer registraties voor het rijden onder invloed.

Profiel 5: Verkeerscriminelen uit de G4

Deze groep wordt voor het eerst geregistreerd op een leeftijd van bijna dertig jaar en doorloopt de kortste criminele carrière (gemiddeld nog geen

vier jaar). Op naam van deze verkeerscriminelen staat dan ook het minste aantal antecedenten (gemiddeld vijf); deze zijn bijna allemaal verkeersgerelateerd. Het merendeel heeft een niet-Nederlandse, met name Turkse of Antilliaanse achtergrond. Relatief veel personen wonen in een van de G4-steden.

NAAR EEN AANPAK

Naast de Vereniging Verkeersslachtoffers, vraagt ook de politiek om maatregelen om de pakkans van onbevoegde bestuurders te vergroten. De HKS-analyse wijst op een toename van het aantal delicten van ongeveer 1800 in het jaar 2000 naar ongeveer 3300 in het jaar 2008. Deze ontwikkeling geeft aan dat het opleggen van een rijontzegging alléén, kennelijk niet volstaat.

De deskundigen dragen een aantal maatregelen aan, maar betwijfelen of deze voor de groep veelplegers afdoende zullen zijn

Daarom is in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een inventariserend onderzoek naar mogelijke alternatieve maatregelen uitgevoerd. Primair gaat het in het onderzoek om de potentie van de maatregel, minder om de haalbaarheid ervan. In samenspraak met de geraadpleegde deskundigen (onder andere van politie, OM, RDW, CBR, SWOV, Veilig Verkeer Nederland en het KLDP) is toegewerkt naar vier soorten vernieuwende maatregelen: technische, juridische, preventieve en repressieve maatregelen. Daarbij is eveneens gekeken in hoeverre deze maatregelen specifiek kunnen worden ingezet op bepaalde typen bestuurders.

De deskundigen dragen een aantal maatregelen met potentie aan, maar betwijfelen of deze voor de groep veelplegers afdoende zullen zijn. Met name van preventieve maatregelen zal deze groep zich amper wat aantrekken. Daarentegen zien deskundigen goede langetermijneffecten voor de jonge grootstedse criminelen (profiel 3) en de beschonken jongeren uit de niet-G4 (profiel 4). De verwachtingen op korte termijn zijn hiervoor alleen niet hooggespannen.

De deskundigen zien voor de gehele groep onbevoegde bestuurders mogelijkheden voor *Automatic Numberplate Recognition* (ANPR, kentekenherkenning), hoewel er bewijstechnische haken en ogen zitten: zat de bestuurder bijvoorbeeld zelf achter het stuur tijdens de registratie? Om dit hiaat op te vullen, zou ANPR minimaal gekoppeld moeten worden aan gezichtsherkenning, iets wat op korte termijn niet realiseerbaar is in Nederland. Daarnaast zijn de deskundigen over enkele juridische en preventieve maatregelen positief, vooral als het gaat om mogelijkheden op de korte tot middellange termijn. Op juridisch gebied gaat het dan om: een verbod op het aanvragen van een nieuw kenteken na een rijontzegging; het laten deelnemen van de bestuurder én de partner van de bestuurder in bijvoorbeeld het verplichte alcoholprogramma van het CBR.

Als het gaat om repressieve maatregelen, zien de deskundigen een belangrijke rol weggelegd voor de wijkagent en het OM. Tot op heden is het voor de wijkagent niet mogelijk om rijontzeggingsinformatie van de RDW op het postcodeniveau van zijn wijk in te zien, terwijl dit technisch wel mogelijk is. Deze verbeterde informatiepositie van de wijkagent zou in de brief die personen met een ontzegging van de rijbevoegdheid van het OM ontvangen, kunnen worden vermeld.

Ook pleit een enkele deskundige voor het buitengebruikstellen van het voertuig van personen die deze uitlenen aan een bestuurder. Maar mogelijk kan ook de rol van de burger in de omgeving van de bestuurder zelf worden vergroot, in het kader van sociale controle. Deskundigen zijn namelijk van mening dat juist sociale controle op dit delict goed kan werken. Of deze maatregelen haalbaar en, bij eventuele invoering, daadwerkelijk effectief zullen zijn, is nog de vraag, maar het zal in ieder geval de moeite waard zijn om via dergelijke maatregelen te proberen een blokkade voor bestuurders op te werpen. <<

WWW

Het onderzoek *Na de rijontzegging. Kenmerken en achtergronden van bestuurders en mogelijkheden voor een aanpak* is te downloaden via www.beke.nl