

29398 Maatregelen verkeersveiligheid
Nr. 1203 Brief van de minister van Justitie en Veiligheid
Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 16 maart 2026

Met deze brief beantwoord ik, mede namens de minister van
Infrastructuur en Waterstaat, het verzoek van de Vaste
Kamercommissie voor Justitie en Veiligheid

om te reageren op de brief van nabestaanden van
verkeersslachtoffers. In deze brief vragen zij aandacht voor
verbeterpunten op het gebied van verkeersslachtoffers en
nabestaanden van verkeersongevallen.

De impact van verkeersongelukken kan enorm zijn. Het leed van
verkeersslachtoffers en hun nabestaanden is vaak groot en komt
onverwachts. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is daarom
een belangrijk onderwerp voor dit kabinet. In de verzamelbrief
verkeersveiligheid van 4 december zijn alle maatregelen toegelicht
waaraan het Rijk werkt om de verkeersveiligheid van de
infrastructuur, de voertuigen en van het gedrag van
verkeersdeelnemers te verbeteren.¹ Met als doel om actief bij te
dragen aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Ik vind het belangrijk om hier te noemen dat het verkeersgedrag
dat tot een (dodelijk) verkeersongeluk heeft geleid, heel
verschillend kan zijn. Zo kan sprake zijn van een kort moment van
onoplettendheid van een verkeersdeelnemer, waardoor deze
ongewild en met fatale afloop een verkeersregel overtreedt. Of niet
eens een verkeersregel overtreedt, terwijl de afloop wel fataal is. Er
zijn aan de andere kant ook gevallen waarbij een bestuurder, met
weinig of geen aandacht voor de veiligheid en risico's voor
anderen, de regels overtreedt. Dan is handhaving en een stevige
sanctie aan de orde. Deze grote verschillen in zaken maakt dat het
belangrijk is dat het verkeersstrafrecht zo is ingericht dat passend
kan worden opgetreden tegen strafbaar verkeersgedrag, waarbij
rekening wordt gehouden met de concrete feiten en
omstandigheden van het geval.

¹ Kamerstukken II, 2025–2026, 29 398, nr. 1192.

Hieronder vindt u mijn reactie op de in het verzoek voorgestelde verbeterpunten.

Slachtofferzorg

In de brief worden meerdere verzoeken gedaan die zien op de situatie van slachtoffers en de waarborgen voor slachtoffers van verkeersongevallen.

Seponeren en/of schikken zonder tussenkomst van een rechter

Gevraagd wordt om, bij beschuldiging van ernstig verwijtbaar asociaal verkeersgedrag, het OM nooit te kunnen laten seponeren en/of nooit te kunnen laten schikken zonder tussenkomst van een rechter.

In de aanwijzing van het OM die ziet op taken en bevoegdheden van het OM in relatie tot slachtoffers in het strafproces zijn waarborgen opgenomen voor ernstige verkeersdelicten.² Zo zal het voornemen om een ernstig verkeersdelict af te doen met een sepot altijd mondeling worden toegelicht (zie 5.3 in de Aanwijzing slachtoffers in het strafproces). Het past niet in ons rechtssysteem om sepotbeslissingen eerst aan de rechter voor te leggen. Ons rechtssysteem is juist zo ingericht dat het OM (de officier van justitie) beoordeelt of er voldoende aanleiding is om een verdachte in een zaak strafrechtelijk te vervolgen. Wanneer wordt besloten tot een strafbeschikking of sepot, is er voor rechtstreeks belanghebbenden de mogelijkheid een beklagprocedure (volgens artikel 12 van het Wetboek van Strafvordering) bij het gerechtshof te starten.

Wat betreft het schikken – in de vorm van het aanbieden van een transactie – is het beleidsuitgangspunt van het OM dat dit niet gebeurt. Zaken kunnen wel door middel van een strafbeschikking worden afgedaan, maar als sprake is van een slachtoffer of immateriële schade, bijvoorbeeld letsel, dan wordt de verdachte in de regel gedagvaard.

Zorgvuldigheid en termijnen onderzoeken

2

<https://www.om.nl/onderwerpen/beleidsregels/aanwijzingen/algemeen/aanwijzing-slachtoffers-in-het-strafproces-2024a001>.

Over het vollediger en sneller laten verlopen van procedures zijn afspraken gemaakt in de strafrechtketen. Binnen het strafrecht is het belangrijk dat een inhoudelijke afdoeningsbeslissing binnen een redelijke termijn wordt genomen. De benodigde tijd voor de behandeling van een zaak is een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van het strafproces. Daarnaast is het onderzoek met waarborgen omkleed, zodat het onderzoek zorgvuldig gebeurt. De Instructie afhandeling verkeersongevallen biedt daarvoor handvatten. Voor ernstige ongevallen wordt gebruik gemaakt van de ondersteuning van politiemensen van het team Forensische Opsporing, specialisme Verkeer voor forensisch onderzoek en Opsporing Team Verkeer voor tactisch onderzoek. Dit zijn goed getrainde en specialistische politiemensen die specifiek zijn opgeleid voor onderzoek naar ernstige verkeersongevallen.

Het meewegen van persoonlijke omstandigheden

Een ander aandachtspunt dat in het verzoek wordt genoemd, is dat er bij het opleggen van een straf teveel rekening zou worden gehouden met de persoonlijke omstandigheden van de veroorzakers van een ongeluk en hun terugkeer in de maatschappij.

De beslissing om een verdachte een bepaalde straf op te leggen is een onafhankelijke, rechterlijke beslissing in een individuele zaak. Bij deze beslissing worden onder meer, naast de omstandigheden waaronder het feit is gepleegd en de gevolgen van het feit voor het slachtoffer, de persoonlijke omstandigheden van de dader en het belang van de maatschappij meegewogen. Overwegingen van berouw en de persoonlijke omstandigheden van de verdachte kunnen onderdeel van een dergelijke overweging zijn. Ik treed als minister van Justitie en Veiligheid niet in deze individuele afwegingen en acht het van belang dat er voor rechters ruimte is om maatwerk te leveren.

Professionele ondersteuning voor slachtoffers en nabestaanden

In het verzoek wordt ook professionele ondersteuning voor slachtoffers en nabestaanden voor zowel een binnenlandse als buitenlandse procesgang als aandachtspunt benoemd. Hierover merk ik het volgende op.

Slachtoffers en nabestaanden kunnen zowel in Nederland als vanuit het buitenland voor hulp en ondersteuning terecht bij Slachtofferhulp Nederland (hierna: SHN). SHN biedt kosteloos praktische, juridische en emotionele ondersteuning aan slachtoffers van een strafbaar feit. Denk hierbij aan lotgenotencontact, trainingen na een verkeersongeval en de stappen van schadevergoeding tot herstel na een verkeersongeval.³

Daarnaast staat SHN verkeersslachtoffers en nabestaanden bij, ook als bij een verkeersongeval met slachtoffers niet altijd (direct) duidelijk is of sprake is van een strafbaar feit met een juridisch vervolgtraject. SHN is gespecialiseerd in het Nederlandse rechtssysteem, maar kan ook informeren en adviseren over slachtofferrechten in andere landen binnen de EU of doorverwijzen naar lokale rechtsbijstand. Buiten de EU geeft SHN advies waar

³ <https://www.slachtofferhulp.nl/gebeurtenissen/verkeersongeval/>.

mogelijk of verwijst naar de Nederlandse ambassade of het consulaat.

Volledige informatieverstopping aan nabestaanden en slachtoffers en privacy

In het verzoek wordt ook gevraagd om volledige informatieverstopping aan nabestaanden en slachtoffers en de communicatie met het OM te laten verlopen door middel van een professionele coach. Ook wordt aandacht gevraagd voor de privacy van slachtoffers en nabestaanden in het (straf)proces.

Op het moment dat het OM een zaak krijgt overgedragen van de politie, wordt aan slachtoffers en nabestaanden gevraagd (door middel van het wensenformulier) of zij op de hoogte willen worden gehouden van de voortgang van de zaak. Het gaat dan bijvoorbeeld om informatie over de wijze van afdoening, de tenlastelegging en de datum waarop de zitting plaatsvindt. Bij ernstige zaken is er vanuit het OM een slachtoffercoördinator betrokken bij de zaak. De slachtoffercoördinator is het vaste aanspreekpunt voor slachtoffers en nabestaanden en zal hen informeren over ontwikkelingen in de strafzaak en over hun rechten. Ook kan de slachtoffercoördinator wijzen op de ondersteuning die SHN kan bieden en de mogelijkheid van bijstand door een slachtofferadvocaat. Voor nabestaanden van een slachtoffer van doodslag of dood door schuld is de bijstand door een slachtofferadvocaat kosteloos.

Voor wat betreft de privacybescherming van het slachtoffer is het niet wenselijk dat de verdachte, veroordeelde of andere partijen die beschikking hebben over het strafdossier, zonder noodzaak kunnen beschikken over slachtoffergegevens, zoals een adres. Per 1 juli 2025 is, naar aanleiding van het amendement Van Wijngaarden en Van Toorenburg, het Besluit bescherming slachtoffergegevens in processtukken in werking getreden.⁴ In dit besluit is geregeld dat een aantal slachtoffergegevens niet langer zal worden opgenomen in de processtukken, tenzij deze noodzakelijk zijn voor de rechter om een beslissing te kunnen nemen. Hiermee wordt een betere bescherming van de persoonlijke levenssfeer van slachtoffers en nabestaanden gewaarborgd. Ook door de organisaties in de strafrechtketen die niet direct worden geraakt door dit besluit, wordt gewerkt aan het vergroten van het bewustzijn van hun professionals om de privacy van slachtoffers in het strafproces te beschermen. Een voorbeeld hiervan is dat Slachtofferhulp

⁴ Stb. 2025, 29.

Nederland ervoor zorgt dat slachtoffergegevens worden weggelaten bij vorderingen tot schadevergoeding.

De schadevergoedingsprocedure

Tot slot wordt in het verzoek genoemd dat schadevergoedingsprocedures zo lang duren dat nabestaanden nog jaren na een ongeval strijden met verzekeringsmaatschappijen over hun schadevergoeding.

Voor nabestaanden kan een lange procedure over de schadevergoeding slopend zijn. De Letselschade Raad heeft daarom verschillende initiatieven genomen om het schaderegelingsproces te verbeteren. Zo is er een Rekenmodel Overlijdensschade opgesteld dat bijdraagt aan een snelle afwikkeling van overlijdensschade en aan transparantie voor nabestaanden. Deze richtlijn is bindend voor partijen die de Gedragscode Behandeling Letselschade onderschrijven. Hieronder vallen onder andere de verzekeraars die zijn aangesloten bij het Verbond van Verzekeraars. Verder zijn er in Nederland verschillende mogelijkheden om geschillen over de afhandeling van (letsel)schade op te lossen. Zo kunnen partijen die het over (een deel van) de schadeafhandeling niet eens worden naar de rechter stappen. Dit kan onder andere door middel van een zogenoemde deelgeschilprocedure. In een deelgeschilprocedure kan het gaan over de aansprakelijkheid of de berekening van de schade(posten). Ook kan een rechterlijk oordeel worden gegeven over het toekennen van een voorschot. De rechter zal proberen om binnen drie maanden uitspraak te doen en partijen zijn vervolgens gehouden om zich aan die uitspraak te houden.

Roekeloosheid in het verkeer

Daarnaast verzoeken de nabestaanden om “correcte kaders” te stellen ten aanzien van roekeloosheid in het verkeer. Daarbij wordt in de kern naar voren gebracht dat de bewijsdrempel voor roekeloosheid lager moet worden gelegd en dat gevallen waarin sprake is van roekeloosheid in het verkeer fors moeten worden bestraft.

Al langer wordt er maatschappelijke discussie gevoerd over roekeloos rijgedrag. In deze discussie is van groot belang een onderscheid te maken tussen het maatschappelijk gebruik van de term roekeloosheid en de juridische toepassing van dezelfde term in de verkeerscontext. In juridisch opzicht vormt roekeloosheid

binnen de zogeheten culpoze delicten – strafbare feiten die niet met opzet, maar door aanmerkelijke onvoorzichtigheid, nalatigheid of onachtzaamheid zijn begaan – de zwaarste vorm van schuld. Daarom is het strafmaximum dat is gesteld op roekeloosheid in het verkeer met dodelijk gevolg (zes jaar gevangenisstraf) een verdubbeling van de strafmaat ten opzichte van gevallen waarin de schuld niet bestaat uit roekeloosheid. De introductie van roekeloosheid met een aanzienlijk hoger strafmaximum had als doel bij de meest ernstige vormen van schuld adequate bestraffing mogelijk te maken. Eerst gold bij roekeloosheid in het verkeer, op grond van rechtspraak van de Hoge Raad, een zeer hoge drempel.⁵ Hierdoor was het in de rechtspraak slechts in een gering aantal gevallen mogelijk om roekeloosheid aan te tonen.

Tegen die achtergrond heeft de wetgever in 2020 met de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten het roekeloos rijgedrag zonder dat dat daadwerkelijk tot ernstige gevolgen heeft geleid, zelfstandig strafbaar gesteld (artikel 5a Wegenverkeerswet, hierna: WVV), de reikwijdte van roekeloosheid met en zonder gevolgen verruimd en daarbij verduidelijkt welke zeer gevaarlijke verkeersgedragingen in ieder geval roekeloosheid opleveren. Daartoe is in het genoemde artikel 5a vastgelegd dat als iemand, door één of meer van de daar genoemde verkeersgedragingen te verrichten – zoals het overschrijden van de maximumsnelheid, door rood licht rijden of tijdens het rijden een mobiel elektrisch apparaat vasthouden – opzettelijk zich zodanig in het verkeer gedraagt dat de verkeersregels in ernstige mate worden geschonden, dat gedrag als roekeloos kan worden aangemerkt als daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is.⁶ Daarbij is in artikel 175, tweede lid, WVV ten aanzien van dodelijke verkeersongevallen bepaald dat van roekeloosheid in elk geval sprake is als het gedrag ook als een overtreding van artikel 5a, eerste lid, WVV kan worden aangemerkt. Hiermee is beoogd bij dodelijke verkeersongevallen meer situaties van zeer gevaarlijk rijgedrag onder roekeloosheid te brengen dan voorheen. In zulke gevallen wordt het strafmaximum van zes jaar gevangenisstraf bovendien met de helft verhoogd als ook sprake is van alcohol- of drugsgebruik (artikel 175, derde lid, WVV).

⁵ Zie hiervoor ECLI:NL:HR:2013:960.

⁶ Zie ook Hoge Raad 15 oktober 2024, ECLI:NL:HR:2024:1405.

Hierbij wil ik benoemen dat in de hiervoor genoemde wet ook andere strafmaxima zijn verhoogd. Voor rijden onder invloed, het doorrijden na een ongeval, het rijden tijdens een rijontzegging en na ongeldigverklaring of verlies van geldigheid van het rijbewijs, is de maximale gevangenisstraf die kan worden opgelegd telkens verhoogd van drie maanden naar een jaar gevangenisstraf. Ook is de maximale hechtenis voor overtreding van de artikelen 5 (gevaarlijk rijgedrag) en 107 WvW (rijden zonder rijbewijs) verhoogd van twee maanden naar zes maanden.

Zoals gebruikelijk wordt een wet na vijf jaar geëvalueerd. Het WODC is daarom gevraagd om dat te doen. Bij deze evaluatie zal ten eerste expliciet gekeken worden naar de gevolgen van de wet voor de toepassing van de juridische definitie van roekeloosheid in het verkeer. Ten tweede zal worden onderzocht of, zoals de wens van de wetgever was, roekeloos rijgedrag zonder ernstige gevolgen strenger wordt bestraft en of het toepassingsbereik van roekeloos rijgedrag met ernstige gevolgen is verruimd.

Gelet op de evaluatie die nu gaande is met betrekking tot bovengenoemde wettelijke verscherpingen wil ik deze eerst afwachten voordat ik beslis of nadere aanpassingen met betrekking tot roekeloosheid in het verkeer nodig zijn.

Doorrijden na een ongeval

Daarnaast wordt verzocht om het doorrijden na een ongeval, het nalaten van het bieden van hulp aan het slachtoffer van een ongeval en het niet bellen van hulpinstanties na een ongeval, direct strafverzwarend te maken. Wettelijk is geregeld dat bestuurders die zich binnen twaalf uur na een aanrijding – dit kan ook een situatie betreffen zonder dat daarbij iemand gewond raakt, bijvoorbeeld bij een aanrijding met een geparkeerd voertuig waarin geen personen aanwezig zijn – alsnog vrijwillig melden, niet vervolgd worden voor het doorrijden na een ongeval (artikel 184 WvW). Niet iedereen die doorrijdt na een ongeval doet dit bewust of heeft kwade zin. Soms is een ongeval niet opgemerkt of ontstaat er uit paniek of vanwege de schrik een vluchtreactie. Daarom is een reactietermijn ingevoerd, zodat een bestuurder zich, na bijvoorbeeld een schrikreactie zonder extra straf, laagdrempelig alsnog kan melden.

De zogenaamde inkeerbepaling van artikel 184 WvW is ervoor bedoeld om te zorgen dat bestuurders die na een ongeval

doorrijden zich alsnog vrijwillig bij de politie melden. Als ze zich niet melden, neemt de kans af dat ze succesvol aansprakelijk kunnen worden gesteld voor het ongeval en de gevolgen daarvan, omdat de politie de verdachte dan zelf moet opsporen. Dat lukt lang niet altijd en vandaar dat het zo belangrijk is, met name ook voor de slachtoffers, dat ze zich alsnog spoedig melden. Met deze termijn van twaalf uur wordt beoogd dat laatste te bewerkstelligen. Ik vind het daarom van belang de inkeerbepaling in stand te houden.

Anders is de situatie waarin het slachtoffer in hulpeloze toestand wordt achtergelaten (artikel 7, eerste lid, onderdeel c, WVV). In dat geval is artikel 184 WVV niet van toepassing. In die gevallen kan de verdachte geen beroep doen op de inkeertermijn van twaalf uur.

Optreden na een ongeval

In de brief worden meerdere verzoeken gedaan die zien op de wijze waarop, nadat een verkeersongeval heeft plaatsgevonden, tegen begane overtredingen van de WVV kan worden opgetreden. Hierop ga ik in het onderstaande in.

Rijbewijsslot en rijontzegging

Er wordt gevraagd om de invoering van een rijbewijsslot. Een rijbewijsslot is een maatregel waarbij wordt gecontroleerd of de bestuurder op dat moment over een geldig rijbewijs beschikt. Alleen dan kan het voertuig gestart worden. Op dit moment kent Nederland geen rijbewijsslot en zijn er geen plannen om dit in te voeren. Dit komt door de technische en praktische kanttekeningen bij een rijbewijsslot en het feit dat, ook als je wel een rijbewijsslot hebt, de politie nog steeds moet controleren of je niet met andermans rijbewijs rijdt. Daarnaast zou voor het invoeren van een rijbewijsslot op Europees niveau overeenstemming moeten worden bereikt en moet medewerking worden verleend vanuit de autobranche. Auto's moeten voorzien van een fraudebestendig systeem dat het rijbewijs van de desbetreffende bestuurder herkent. Dit betekent dat het rijbewijs actuele informatie dient te bevatten met betrekking tot de geldigheid. Dat is nu niet het geval.

Daarnaast wordt gevraagd de WVV zodanig aan te passen dat een levenslange rijontzegging zou kunnen worden opgelegd in het geval van roekeloos rijgedrag of bij recidive. Op dit punt is in 2023 in de Kamerbrief over aanpak van zware verkeersovertreders⁷ door

⁷ *Kamerstukken II 2023/24, 23 398, nr. 1087.*

de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de toenmalige minister van Justitie en Veiligheid, al uitgebreid ingegaan. Kort gezegd volgt daaruit dat niet zal worden overgegaan tot het introduceren van een levenslange rijontzegging. Ik heb daarna vanuit de partners in de strafrechtketen geen signalen ontvangen dat er toch behoefte is aan het mogelijk maken van een levenslange rijontzegging. Daarom zal ook naar aanleiding van dit verzoek geen levenslange rijontzegging worden geïntroduceerd.

Ik vind het belangrijk om op deze plaats te benadrukken dat ik het, met de briefschrijvers, van groot belang acht dat onverantwoord rijgedrag stevig aangepakt kan worden. Daar werk ik dan ook aan. In dit verband wil ik in het bijzonder wijzen op het wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed (Kamerstukken 36586) dat bij uw Kamer aanhangig is en dat verschillende maatregelen bevat om de regeling van de ontzegging van de rijbevoegdheid – die ook van toepassing is bij andere ernstige feiten dan rijden onder invloed, zoals doorrijden na een ongeval – en de handhaving daarop te verbeteren. Een van de daarin opgenomen maatregelen is de introductie van de vervangende hechtenis bij het schenden van een ontzegging van de rijbevoegdheid. Ook regelt het wetsvoorstel dat de rechter de bevoegdheid krijgt om bij oplegging van een rijontzegging het rijbewijs ongeldig te verklaren. Daarmee wordt bereikt dat de betrokkene na afloop van de rijontzegging opnieuw de rijgeschiktheid en rijvaardigheid moet aantonen. Zo kan worden voorkomen dat personen die na afloop van een rijontzegging (nog altijd) ongeschikt blijken om opnieuw achter het stuur te stappen, weer een motorrijtuig kunnen besturen. Verder wordt met het wetsvoorstel de dadelijke uitvoerbaarheid van de ontzegging van de rijbevoegdheid mogelijk gemaakt, waardoor deze direct van kracht kan worden ook in afwachting van een eventueel hoger beroep.

Directe invordering van rijbewijs, auto en mobiele telefoon

In de brief wordt ook gevraagd om de WVV aan te passen zodat het rijbewijs, een auto en een mobiele telefoon bij het veroorzaken van een zwaar ongeval met zwaar letsel of dodelijke afloop tot na afsluiting van het complete politieonderzoek direct ingevorderd worden. Artikel 164 WVV biedt al een grondslag voor de inbeslagname van een rijbewijs in het geval de verkeersveiligheid ernstig in gevaar is gebracht. Bij (zware) verkeersongevallen wordt

het rijbewijs direct ingevorderd als de bestuurder de veiligheid op de weg in ernstige mate in gevaar heeft gebracht. Dit gebeurt in ieder geval bij hoge alcoholpercentages, weigering van medewerking aan een adem- of bloedonderzoek of bij excessieve snelheidsovertredingen. Hiervoor heeft het OM een duidelijke instructie opgesteld die adequaat uitpakt in de praktijk.⁸

Verder staat in artikel 94 van het Wetboek van Strafvordering de algemene grondslag voor de inbeslagneming van voorwerpen die kunnen dienen om de waarheid aan de dag te brengen of indien voor die voorwerpen een verbeurdverklaring of onttrekking aan het verkeer kan worden bevolen. Bij een zwaar verkeersongeval kan de politie dus bijvoorbeeld een auto in beslag nemen als het voertuig zou kunnen dienen als bewijsmateriaal voor een strafbaar feit, zoals het rijden onder invloed of het veroorzaken van gevaarlijk rijgedrag, of om technisch onderzoek te laten plaatsvinden aan de auto (om te achterhalen of bijvoorbeeld een technisch mankement een rol speelde bij het ongeval). Met de inbeslagneming van een telefoon in het geval van een zwaar verkeersongeval kan bijvoorbeeld worden gecontroleerd of er ten tijde van het ongeval afleiding was door het gebruik van de telefoon achter het stuur.

Ik begrijp de behoefte van de nabestaanden om bij het veroorzaken van een zwaar ongeval met zwaar letsel of dodelijke afloop nog bredere mogelijkheden te geven voor invordering en inbeslagneming, maar de inbeslagneming van een auto, rijbewijs en telefoon is, zoals hiervoor geschetst, afhankelijk van de omstandigheden van het geval en de ernst van de gedraging. De bevoegdheid om te beslissen over de inbeslagneming ligt bij het OM en de rechter.

Voorlopige hechtenis bij verdachten met onbekende woonplaats en in het geval van een verkeersongeval met zwaar letsel of dodelijke afloop

Door de nabestaanden wordt gevraagd om bestuurders, betrokken bij het veroorzaken van zware verkeersmisdrijven en waarvan de woon- of verblijfplaats onbekend of buiten Nederland is, direct in voorlopige hechtenis te nemen. Datzelfde verzoek wordt gedaan voor verdachten die een verkeersongeval met zwaar letsel of dodelijke afloop hebben veroorzaakt.

⁸ Instructie inzake de invordering van rijbewijzen (2022I004).

Als er sprake is van een verdenking van een feit waarvoor voorlopige hechtenis is toegestaan, zoals bij de artikelen 5a (roekeloos rijgedrag) of 6 WVV (verkeersongeval door schuld met zwaar lichamelijk letsels of de dood tot gevolg), kan de verdachte worden aangehouden en in verzekering worden gesteld. Vervolgens is voorlopige hechtenis mogelijk, als ook aan de overige voorwaarden daarvoor is voldaan, bijvoorbeeld vluchtgevaar. Voorlopige hechtenis is in voorkomende gevallen ook mogelijk als een verdachte geen vaste woon- of verblijfplaats heeft in Nederland (artikel 67, tweede lid, van het Wetboek van Strafvordering). Daarnaast kan, zoals eerder genoemd, ook het rijbewijs worden ingevorderd als de verkeersveiligheid ernstig in gevaar is gebracht. Het direct invorderen van het rijbewijs is afhankelijk van de omstandigheden van het geval.

De beslissing tot aanhouding en in verzekeringstelling van een verdachte is aan de politie. De beslissing ten aanzien van de voorlopige hechtenis of de opheffing daarvan gedurende een strafzaak is een rechterlijke beslissing. Daarbij neemt de rechter alle feiten en omstandigheden mee, waaronder ook de persoonlijke omstandigheden van de verdachte.

Het voorstel om verdachten van een ernstig verkeersmisdrijf zonder bekende woon- of verblijfplaats te kunnen laten volgen, raakt direct aan de privacy van verdachten. Het (laten) volgen van een verdachte is in voorkomende gevallen denkbaar, bijvoorbeeld in het kader van een opsporingsonderzoek. Het enkel ontbreken van een bekende woon- of verblijfplaats kan hiervoor echter niet de reden zijn.

Ditzelfde geldt voor het delen van informatie met andere instanties. Ook is denkbaar dat in het kader van de schorsing van de voorlopige hechtenis, voorwaarden worden opgelegd, om bijvoorbeeld een eventueel vluchtgevaar tegen te gaan. Indien sprake is van 'vluchtgevaar' of openstaande straffen biedt de wet al mogelijkheden om een verdachte te signaleren, ook als het een verdachte is van een ernstig verkeersmisdrijf. In die gevallen wordt dus ook (beperkte) informatie gedeeld met andere instanties.

Slot

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijk doel voor het kabinet. Ik vind het net als de nabestaanden van verkeersslachtoffers erg belangrijk dat er zo min mogelijk

verkeersslachtoffers vallen. Met de huidige maatregelen hopen wij steeds een stap dichterbij dit doel te komen. Deze stappen neem ik niet alleen, maar samen met de minister van Infrastructuur en Waterstaat en met de maatschappelijke partners en medeoverheden.

De minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel