

Vergaderjaar 2019–2020

35 086

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en het Wetboek van Strafrecht in verband met strafbaarstelling van zeer gevaarlijk rijgedrag en verhoging van de strafmaxima van enkele ernstige verkeersdelicten met het oog op versterking van de verkeershandhaving (aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten)

B

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR JUSTITIE EN VEILIGHEID¹

Vastgesteld 24 september 2019

Het voorbereidend onderzoek heeft de commissie aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

1. Inleiding

De leden van de **GroenLinks**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en het Wetboek van Strafrecht in verband met strafbaarstelling van zeer gevaarlijk rijgedrag en verhoging van de strafmaxima van enkele ernstige verkeersdelicten met het oog op versterking van de verkeershandhaving (hierna: wetsvoorstel of aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten). Deze leden hebben, mede namens de leden van de fracties van de **PvdA** en de **SP** hierover enkele vragen.

2. Bewijsvoering

De leden van de fracties van **GroenLinks**, **PvdA** en **SP** onderschrijven het doel van het wetsvoorstel, de versterking van de strafrechtelijke handhaving van ernstige verkeersdelicten. Ook zien deze leden nut en noodzaak van het wegnemen van het verschil in het strafmaximum tussen gevaarlijk rijgedrag met en zonder gevolgen, het verhogen van de maximumstraf bij rijden onder invloed, doorrijden na een ongeval en rijden zonder geldig rijbewijs als ook het verduidelijken van de toepassing van de algemene recidiveregeling.

¹ Samenstelling:

Backer (D66), De Boer (GL) (*voorzitter*), Van Dijk (SGP), Van Hattem (PVV), Nooren (PvdA), Rombouts (CDA), Bikker (CU), Baay-Timmerman (50PLUS), Adriaansens (VVD), arbouw (VVD), Bezaan (PVV), De Blécourt-Wouterse (VVD), Cliteur (FVD), Dittrich (D66), Doornhof (D66), Frentrop (FVD), Gerbrandy (OSF), Janssen (SP), Karimi (GL), Meijer (VVD), Nicolai (PvdD), Otten (Fractie-Otten) (*ondervoorzitter*), Van Pieren (FVD), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), Veldhoen (GL), Van Wely (FVD).

Vele deskundigen hebben gewezen op mogelijke bewijsproblematiek. Handhaving, opsporing en vervolging vraagt de nodige inzet van Politie en het Openbaar Ministerie. Hoe vergroot de regering de (subjectieve) pakkans? Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer verwees de Minister van Justitie en Veiligheid naar een op dat moment nog te sturen brief aan de Tweede Kamer die ingaat op de aanpak van doorlooptijden van onder meer ernstige verkeersdelicten, waarvan een professionele norm voor die doorlooptijden onderdeel is.² Genoemde leden hebben kennisgenomen van de ketennormen voor doorlooptijden van 26 juni 2019.³ Deze ziet wat betreft ernstige verkeersdelicten op het artikel 6 WVV 1994. Is de regering voornemens een soortgelijke norm af te spreken ter zake van het voorgestelde artikel 5a WVV 1994? Zo niet, waarom niet en welke mogelijkheden ziet de regering wel?

Is de regering het met deze leden eens dat het aantonen van roekeloos rijgedrag ingewikkelder is dan andersoortige verkeersdelicten en daarom ook tijdsintensiever is voor de gehele justitiële keten, en daarmee gepaard gaat met extra kosten? Is de regering bereid om extra middelen voor handhaving van het wetsvoorstel beschikbaar te stellen? Zo nee, is de regering eventueel na een evaluatie bereid om dit op een later moment alsnog te doen als er vanuit de keten signalen komen dat dit nodig is enerzijds of dat het voorgestelde artikel 5a WVV 1994 geringe toepassing vindt anderzijds? De leden zijn op de hoogte van de incidentele en (kleine) structurele investeringen in de politie. Acht de regering deze middelen afdoende, ondanks de structurele roep van de keten?

3. Enkele casuïstische vragen

Ter verduidelijking van het toepassingsbereik van het voorgestelde artikel 5a WVV 1994 heeft de Raad voor de Rechtspraak gevraagd of toepassing van het voorgestelde artikel 5a WVV 1994 afhankelijk is van de vraag of daadwerkelijk personen in de omgeving aanwezig zijn geweest. De Raad voor de Rechtspraak geeft daarbij als voorbeeld een dronken vrachtwagenchauffeur die te hard rijdt maar tijdens zijn rit niemand tegenkomt.⁴ De regering heeft hierop in de memorie van toelichting geantwoord door te zeggen: *«Over het bestanddeel «indien daarvan gevaar is te duchten» merk ik nog op dat daarvoor bepalend is of het gevaar naar algemene ervaringsregels voorzienbaar is. Bij de beantwoording van deze vraag kan worden aangesloten bij de criteria uit de causaliteittheorieën. Het voorbeeld van de Raad voor de Rechtspraak over een dronken vrachtwagenchauffeur die op enig moment veel te hard rijdt, terwijl hij tijdens de rit niemand tegenkomt, valt zeker niet zonder meer onder het bereik van het voorgestelde artikel 5a WVV 1994, maar zal veeleer worden aangepakt op grond van artikel 5 en/of artikel 8 van de WVV 1994.»*⁵

Elders in de memorie van toelichting zegt de regering evenwel: *«Voor een ernstige schending van verkeersregels is ook van belang dat de verdachte bij zijn gedragingen geen acht heeft geslagen op (mogelijke) andere verkeersdeelnemers. Het veroorzaken van het gevaar is opgenomen als een geobjectiveerd bestanddeel oftewel de eis van het «te duchten» van*

² Handelingen II, 2018–2019, nr. 93, item 13, blz. 9.

³ Ketennormen voor doorlooptijden. Te raadplegen via [<https://www.strafrechtketen.nl/documenten/publicaties/2019/06/26/ketennormen-voor-doorlooptijden>] (26 juni 2019).

⁴ Raad van de Rechtspraak. Advies Raad voor de Rechtspraak wetsvoorstel Aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid (13 november 2018) blz. 4.

⁵ Kamerstukken II, 2018–2019, 35 086, nr. 3, blz. 13.

gevaar voor zwaar lichamelijk letsel of het leven van anderen dan wel letsel volstaat.»⁶

De genoemde leden willen – gelet op de reactie van de regering in de memorie van toelichting op de vraag over de dronken vrachtwagenchauffeur – graag helderheid over de vraag of toepassing van het voorgestelde artikel 5a WVV 1994 afhankelijk is van de vraag of daadwerkelijk personen in de omgeving aanwezig zijn of niet. In dit kader merken de genoemde leden op dat het voorgestelde artikel 5a WVV 1994 toch juist ziet op situaties waarbij er sprake is van het in ernstige mate schenden van verkeersregels waarbij schade uitblijft. Is het dronken bij hoge snelheid in een vrachtwagen rijden niet bij uitstek een situatie waarbij het naar algemene ervaringsregels voorzienbaar is dat er gevaar voor zwaar lichamelijk letsel ontstaat? Ook als de vrachtwagenchauffeur niemand tegenkomt kan het immers voorzienbaar zijn dat een voetganger de weg oversteeft waarbij door de combinatie van snelheid/ alcoholgebruik niet op tijd geremd kan worden. Zwaar lichamelijk letsel is dan al snel het gevolg. Graag een toelichting van de regering.

De Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak heeft gevraagd waarom niet onder het toepassingsbereik van het voorgestelde artikel 5a WVV 1994 is gebracht het besturen van een voertuig terwijl de bestuurder weet dat hij door een fysieke en/of geestelijke beperking of stoornis niet in staat is het voertuig behoorlijk te besturen en erop gewezen dat juist door deze feiten en omstandigheden heel gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Kan de regering toelichten waarom dit niet in het voorgestelde artikel 5a WVV 1994 is opgenomen en aangeven of dit een van de gedragingen is die onder het toepassingsbereik van het voorgestelde artikel 5a WVV 1994, onder m moeten worden vervat?

De leden van de fracties van GroenLinks, PvdA en SP hebben verder in de memorie van toelichting noch in de handelingen een verduidelijking gevonden van het voorbeeld dat ook de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak in haar advies geeft en dat ziet op de situatie waarin de gevaren te herleiden zijn tot een combinatie van benoemde en niet-benoemde verkeersovertredingen. Als voorbeeld wordt gegeven: een te hard rijdende bestuurder verliest de macht over het stuur en belandt op een naastgelegen fietspad. Is het levensgevaar of gevaar voor lichamelijk letsel een gevolg van het te hard rijden of van het verliezen van de controle over het stuur?

Voor herleiding van het gevaar tot het te hard rijden lijkt te moeten worden vastgesteld dat het verliezen van de controle over het stuur te wijten is aan de hoge snelheid en niet (geheel of in overwegende mate) aan andere factoren. Kan de regering dit verduidelijken?

De regering heeft het bij toepassing van het voorgestelde artikel 5a WVV 1994 over gedragingen in één rit. Hoe zit dat dan indien die rit onderbroken is geweest? Bijvoorbeeld voor korte duur voor een bezoek aan een café, om iets of iemand ergens op te halen, af te leveren etc. Worden de gedragingen van die twee kort op elkaar volgende ritten dan bij elkaar opgeteld? Graag een toelichting van de regering.

4. Beginnende bestuurders

Acht de regering het mogelijk dat er een bijzonder regime gaat gelden voor de beginnende bestuurder die veroordeeld wordt op grond van het voorgestelde artikel 5a WVV 1994? En zo ja, aan welke soort maatregelen wordt zoal gedacht? Is de regering het met genoemde leden van de eens

⁶ Kamerstukken II, 2018–2019, 35 086, nr. 3, blz. 12.

dat de overheid een grotere verantwoordelijkheid draagt naar de jeugdige bestuurder die zich roekeloos toont in het verkeer? Wordt hierbij gedacht, naast een passend straffend karakter, ook aan opvoedkundige aspect vanwege de jeugdigheid van de dader?

5. Ten slotte

Hoe gaat de regering de voorlichtingscampagnes vormgeven?

De leden van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid zien de reactie van de regering mede gelet op de wens van Fonds Slachtofferhulp van spoedige inwerkingtreding – bij voorkeur binnen vier weken – met belangstelling tegemoet.

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid,
De Boer

De griffier van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid,
Van Dooren