

## Toelichting op de IAK vragen

### 1. Wat is de aanleiding?

*De voorstellen vormen een uitwerking van door de regering toegezegde maatregelen die wenselijk en noodzakelijk worden geacht ter bevordering van de verkeersveiligheid (Kamerstukken II 2016/17, 29398, nr. 567). Voorts wil dit voorstel een bijdrage leveren aan het onderdeel 'verkeersveiligheid' uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst'. Gevaarlijk en onverantwoord rijgedrag wordt de betrokkene – gelet op het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid en de ernst van de gedraging – zwaar aangerekend. Met dit wetsvoorstel beoogt de regering tot slot uitvoering te geven aan de toezeggingen die zijn gedaan tijdens de begrotingsbehandeling van het ministerie van Justitie en Veiligheid (Kamerstukken II 2017/18, 34775-VI) en tijdens het algemeen overleg 'verkeersveiligheid' met de Tweede Kamer van 14 december 2017 (Kamerstukken II 2017/18, 29398, nr. 576) ten aanzien van het appen achter het stuur.*

### 2. Wie zijn betrokken?

*Aan de volgende organisaties is formeel advies gevraagd: het College van procureurs-generaal (OM), de Nederlandse Orde van Advocaten (NOvA), de Raad voor de rechtspraak (Rvdr), de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak (NVvR), het Fonds Slachtofferhulp en de Nationale Politie (NP).*

### 3. Wat is het probleem?

*De onderzoekers van de RUG constateren dat de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten over het geheel genomen adequaat is te noemen. De strafmaat valt hoger uit naarmate de ernst van de gedraging toeneemt. De belangrijkste conclusie betreft de constatering dat er een groot verschil bestaat in strafmaat voor iemand die slachtoffers maakt bij zeer gevaarlijk rijgedrag en iemand die met hetzelfde gedrag door een gelukkig toeval niemand letsel toebrengt (vgl. Kamerstukken II 2016/17, 29 398, nr. 567). Hierdoor is sprake van een 'strafgat' tussen (zeer) gevaarlijk rijgedrag zonder of (zeer) gevaarlijk rijgedrag met gevolgen. Uit het onderzoek van de RUG blijkt verder dat bij bepaalde verkeersovertredingen het huidige strafmaximum niet de in de rechtspraktijk benodigde ruimte biedt. De onderzoekers van Intervict leiden uit de antwoorden af dat de respondenten relatief tevreden zijn over de procedurele aspecten van hun strafzaak. Ten aanzien van de uitkomst van de strafprocedure waren de respondenten minder tevreden. Die ontevredenheid gold zowel voor de kwalificatie van het delict als voor de opgelegde straf. De bevindingen van de onderzoekers leiden tot concrete aanbevelingen waaraan het onderhavige voorstel uitvoering geeft.*

4. Wat is het doel?

*Het verkeersstrafrecht zodanig vorm te geven dat op een passende wijze kan worden gereageerd op het brede spectrum van zaken waarbij rekening wordt gehouden met de concrete feiten en omstandigheden van het geval, door:*

- *het grote verschil weg te nemen in strafmaximum bij (zeer) gevaarlijk rijgedrag zonder en met gevolgen door:*
  - *het strafmaximum bij gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven (artikel 5 WVV 1994) te verhogen;*
  - *een strafbaarstelling te introduceren voor zeer gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven met een nieuw artikel 5a WVV 1994;*
  - *in de wet te expliciteren waar roekeloosheid bij zeer gevaarlijk rijgedrag met gevolgen (artikel 175 WVV 1994) in kan bestaan door een koppeling te maken met de voorgestelde strafbaarstelling van artikel 5a WVV 1994.*
- *het strafmaximum te verhogen bij rijden onder invloed, doorrijden na een ongeval en rijden zonder (geldig) rijbewijs.*
- *de misdrijven in de WVV 1994 als soortgelijk misdrijf aan te merken in de algemene recidiveregeling uit het Wetboek van Strafrecht.*

5. Wat rechtvaardigt de overheidsinterventie?

*Het leveren van een bijdrage aan de verkeersveiligheid. De grote gevolgen die verkeersongevallen kunnen hebben voor het slachtoffer en zijn of haar naasten vragen om een verkeersstrafrecht dat zodanig is vormgegeven dat passend kan worden gereageerd op het brede spectrum aan zaken waarbij rekening wordt gehouden met de concrete feiten en omstandigheden van het geval. Ook wanneer ernstige overtredingen met grote risico's voor de verkeersveiligheid gelukkigerwijs zonder gevolgen blijven, moet daartegen krachtig kunnen worden opgetreden.*

6. Wat is het beste instrument?

*Wetgeving (strafbaarstelling met bijhorend strafmaximum).*

7. Wat zijn de (neven)gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

*Verdachten van ernstige verkeersdelicten hangt mogelijk een strengere straf boven het hoofd. Bevordering van de verkeersveiligheid voor deelnemers aan het wegverkeer.*