13
Aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten

Aan de orde is de behandeling 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 (aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten) (35086).**

De **voorzitter**:
We gaan verder met het wetsvoorstel voor de aanscherping van de strafrechtelijke aansprakelijkheid bij ernstige verkeersdelicten.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:
De eerste spreker, de heer Remco Dijkstra, zie ik nog niet in de zaal. Misschien ben ik dan toch iets te snel geweest. Ja, daar is de heer Dijkstra. Hij staat achter in de zaal, dus hij was wel aanwezig. Welkom, meneer Dijkstra. U mag gelijk namens de VVD het woord voeren bij de behandeling van dit wetsvoorstel.

☐

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Voorzitter, dank u wel. De wens voor deze wetswijziging, het wetsvoorstel Aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten, vloeit voort uit de vorige kabinetsperiode. Onder diverse bewindspersonen is er een aanvang mee gemaakt. Ik hoop zelf dat dit wetsvoorstel op brede steun kan rekenen.

In het regeerakkoord is afgesproken dat we notoire verkeersovertreders harder gaan aanpakken. Het was de VVD altijd een doorn in het oog dat zeer gevaarlijk rijgedrag te weinig bestraft werd. Ik en mijn voorgangers op dit dossier kennen diverse schrijnende voorbeelden van zaken waarin er onbegrip was en vooral maatschappelijke onrust ontstond, bijvoorbeeld omdat een dader die iemand doodreed, in de rechtszaal vervolgens wegkwam met een voorwaardelijke taakstraf en soms helemaal geen straf. Helemaal geen straf of een taakstraf: dat voelt ongelofelijk onrechtvaardig. Leg dat maar eens uit aan de nabestaanden, aan de ouders van een kind. Als mens kan ik dat niet. Het is pijnlijk om de verhalen te horen en het is moeilijk onder woorden te brengen wat het betekent voor de slachtoffers en familie.

Recent nog, 7 juni, was er een zaak in de rechtbank van Den Bosch over een ongeval in Middelburg waarbij een vader en zijn zoontje van 6 jaar op de lange fileweg in Middelburg werden geschept door een dronken automobilist die aan de verkeerde kant van de weg reed, ongeveer twee keer zo hard als was toegestaan, die gedronken had en die de vader en zijn zoon in jarenlange ellende stortte. Een waslijst aan verwondingen somde de advocaat op. Het mocht niet baten. De schade is blijvend letsel voor beiden, voor vader en zoon.

En toch, de veroordeelde ging in hoger beroep. De rechtbank achtte roekeloosheid niet bewezen en gaf de dader vervolgens een lagere straf. Daar heb ik geen woorden voor. En dan was er ook nog eens sprake van recidive, want de bestuurder was al eerder veroordeeld voor rijden onder invloed. Twee levens geruïneerd! Met dit soort slappe vonnissen is de preventieve werking niet behulpzaam om het aantal slachtoffers te verminderen.

De juridische uitleg strookt dus niet met wat normale mensen — wat u en ik, voorzitter — onder "'roekeloosheid"' verstaan. Dit wetsvoorstel beoogt dat gat te corrigeren door het toepassingsbereik van het begrip "'roekeloosheid"' juridisch te verbreden en te onderbouwen — en dat is nodig — door enkele aanpassingen in de Wegenverkeerswet aan te brengen en ervoor te zorgen dat gevaarlijk en verkeerd rijgedrag, ook al blijft dat zonder gevolgen, toch strafbaar gesteld kan worden. Door ervoor te zorgen dat het gezonde verstand gaat zegevieren, zou je denken.

Voorzitter. Hoewel het begrip "'roekeloosheid"' in 2003 al werd geïntroduceerd met als doel van de wetgever om adequate bestraffing mogelijk te maken, is dat doel niet behaald. De reden: de Hoge Raad oordeelde dat als niet aan alle drie de criteria wordt voldaan, slechts gewone schuld bewezen kan worden. Volgens de Hoge Raad moest er sprake zijn van zeer onvoorzichtig rijgedrag waarbij welbewust en met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico's zijn genomen. Dat is veel en dat was dus ook moeilijk rond te krijgen.

De VVD heeft er zich in recente verkiezingsprogramma's altijd hard voor gemaakt om zwaarder te kunnen straffen bij verkeersdelicten. Het voelt namelijk zeer onrechtvaardig als een automobilist bijvoorbeeld door afleiding van een mobiele telefoon waarmee hij bezig is, een dodelijk of ernstig ongeluk veroorzaakt, maar je die bewijslast niet rondkrijgt. Dat is frustrerend en dat moet echt anders. Als je met ouders van overleden kinderen spreekt, realiseer je je direct waarom. Het is daarom goed dat het begrip "'roekeloosheid"' wordt uitgebreid. Ook de toename van de maximale strafmaat is welkom, want je wilt die notoire overtreders harder kunnen aanpakken. En ook als iemand het nog een keer doet. Het bestaat: de recidivist.

Uiteindelijk moet deze wet leiden tot meer verkeersveiligheid en daadwerkelijke veroordelingen. Op aandringen van de VVD zijn in de nota van wijzigingen al meerdere opsporingsbevoegdheden toegevoegd, en dat is goed. Denk bijvoorbeeld aan het aanhouden en het makkelijker kunnen aanhouden en ook aan het gebruik van camerabeelden door de politie. Dat kan je bijvoorbeeld bij doorrijden na een ernstig ongeval, met ernstige gevolgen, ook helpen om eerder de dader te vinden. Het is mooi dat het meteen in deze wijziging is meegenomen in plaats van te wachten. Dat is een winstpunt.

Ik wil de minister vragen of hij overtuigd is dat deze wet gaat leiden tot meer en daadwerkelijke veroordelingen. De VVD vraagt zich ook af of er binnen de politie genoeg capaciteit is om goed te kunnen handhaven op roekeloosheid. En gaan we dat ook daadwerkelijk doen? Roekeloosheid zit natuurlijk niet altijd in een ongeval, soms is het ook gewoon een vrachtwagenchauffeur die wild rijdt en niet oplet. En voor je het weet, is er dan schade gereden aan mensen of aan voertuigen, zeker als het buitenlandse vrachtwagens betreft, want die staan meestal elders gere-

gistreerd. Hoe komen we dan tot veroordelingen of is alleen een staandehouding de oplossing?

Als ik het heb over kentekens, dan heb je bijvoorbeeld soms een truck uit Oekraïne en een oplegger uit Polen. Die mix is ingewikkeld. Hoe gaan we die dingen koppelen, zodat we bij het vrachtverkeer in ieder geval die zaken kunnen aanpakken?

Ten slotte het negeren van een rood kruis op de weg. Dat is tegenwoordig ook echt een overtreding die thuishoort in het strafrecht. Met dank aan mijn voorganger die zich daarvoor heeft ingezet. Dus ook een hogere straf is daar mogelijk. Het valt in een nieuwe categorie die we met elkaar hebben gecreëerd: artikel 5a, zeer gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen. Gelukkig deelt de minister de urgentie, zoals blijkt uit de beantwoording van de Kamervragen van mijzelf en collega Van Wijngaarden.

Wij hebben het vanmiddag al even gehad over de buitengewoon opsporingsambtenaren. Die zijn recent uitgebreid van 50 tot 100. Dat is ook een goede ontwikkeling. Het verhogen van de pakkans bij bijvoorbeeld het negeren van een rood kruis is essentieel voor de veiligheid van onze mensen die dagelijks op de weg werken. Zij moeten worden beschermd tegen verkeershufters. Dat de mensen van Rijkswaterstaat camera's krijgen, is op zich goed, maar het is vreemd dat we dat bij buitengewoon opsporingsambtenaren niet doen. Ik begrijp de hele afweging die de minister heeft geschetst wel, maar de argumenten om dat niet te doen vanwege het risico van uitlokking van agressie, gaan er toch wel raar in bij de VVD. Gastheerschap op de weg kan volgens mij uitstekend samengaan met een tool om jezelf te kunnen beschermen. En we moeten nooit wijken voor agressie. Ik wil de minister vragen daar toch nog eens over na te denken en zeker in de toekomst niet uit te sluiten dat ze alsnog, als daar behoefte aan is en als dat nodig is, die beveiliging en dat middel kunnen krijgen. Voor de mensen die er langsrijden: als je geen kwaad in de zin hebt, heb je ook niks te vrezen.

De VVD wil gaan instemmen met het voorliggende voorstel en ziet de bijdragen van andere partijen tegemoet. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Groothuizen namens D66.

☐

De heer **Groothuizen** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Alweer zo'n tien jaar geleden mocht ik als zaaksofficier een nogal heftige zaak doen. Twee mannen hadden op een onoverzichtelijke T-splitsing opzettelijk een aanrijding veroorzaakt, waarbij de chauffeur was gewaarschuwd door de tweede man, die op de uitkijk stond, zodat de chauffeur wist op welk moment hij de weg op moest rijden om het daadwerkelijk tot die botsing te laten komen. Na een aantal mislukte pogingen volgde een aanrijding. Daarbij kwam tragisch genoeg de bestuurder van de andere auto om het leven. Ik heb die mannen destijds vervolgd wegens moord. De Hoge Raad heeft die veroordeling uiteindelijk in stand gelaten. De zaak wordt genoemd in de nota naar aanleiding van het verslag en komt ook aan bod in de studie van het WODC die ten grondslag ligt aan dit wetsvoorstel. Het was een hele verdrietige, hele heftige zaak, die me altijd is bijgebleven.

Die zaak was heel bijzonder in heel veel opzichten, maar ernstige verkeerszaken zijn dat helaas niet. Jaarlijks vinden heel veel verkeersongelukken plaats, vaak met zeer ernstige afloop. Er komt van alles voor. Van extreem rijgedrag dat op miraculeuze wijze niet leidt tot ernstige verwondingen of de dood, tot een klein moment van onoplettendheid dat wél enorme gevolgen heeft. Dat is iets wat iedere verkeersdeelnemer volgens mij wel zal herkennen: dat je even niet oplet en iets over het hoofd ziet. Vaak loopt het goed af, maar op onze drukke wegen helaas vaak ook niet.

Het verkeersstrafrecht moet die enorme variatie proberen te vatten in algemene regels en dat is niet eenvoudig. Ik moet u dan ook bekennen dat ik op een aantal punten soms worstel met dit wetsvoorstel. Niet met het doel erachter — dat deel ik — maar wel met de uitwerking. Ik heb daarover straks een aantal vragen.

Dit wetsvoorstel doet eigenlijk drie dingen. Het verhoogt de strafmaxima voor een aantal verkeersdelicten, zoals rijden onder invloed, doorrijden na een aanrijding en rijden zonder rijbewijs. Daarover heb ik geen vragen of opmerkingen. Het is wat mij betreft goed om die strafmaxima te verruimen en zo te onderstrepen dat dit soort verkeersgedrag onacceptabel is. Het geeft de rechter meer ruimte om een passende sanctie op te leggen.

Een tweede deel van het wetsvoorstel ziet op zeer gevaarlijk rijgedrag dat door toeval zonder gevolgen is gebleven. In de huidige situatie zit er inderdaad een strafgat tussen de simpele overtreding van artikel 5 en het misdrijf van artikel 6. Het is wat de D66-fractie betreft goed om dat strafgat op te vullen. Mijn fractie ondersteunt de gedachte om dit heel gevaarlijke verkeersgedrag harder aan te pakken. Tegen mensen die de gezondheid of zelfs het leven van anderen op het spel zetten met bizar verkeersgedrag moeten we stevig optreden.

Een derde kernelement van het wetsvoorstel gaat over roekeloosheid. Ook collega Dijkstra sprak daarover. In de jurisprudentie van de Hoge Raad wordt aan dat begrip inderdaad een heel restrictieve uitleg gegeven. Daardoor vallen allerlei verkeersgedragingen die door de meeste mensen zonder meer als roekeloos worden gezien niet onder het juridische begrip van "'roekeloos"'. Dat wringt en dat leidt inderdaad tot veel maatschappelijk onbegrip. Mijn fractie ondersteunt daarom dan ook de gedachte om de reikwijdte van dat begrip te verbreden.

Maar dan toch mijn worsteling. Technisch is dit best complexe materie. In essentie lost de minister zowel het vraagstuk van het strafgat als dat van de roekeloosheid op met de introductie van artikel 5a. Dat artikel stelt zwaardere straf op verkeersgevaarlijk gedrag, maar geeft tegelijkertijd ook invulling aan het begrip "'roekeloosheid"'. Gaat het wetsvoorstel de gesignaleerde problemen nu echt oplossen? De rechtspraktijk is tamelijk kritisch over het wetsvoorstel. Dat zijn wel de mensen die er uiteindelijk mee moeten werken. In de eerste plaats gaat het daarbij om het begrip "'opzet"'. In het voorgestelde artikel 5a is immers strafbaar gesteld om je opzettelijk zo te gedragen dat de verkeersregels worden geschonden indien daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor iemand is te duchten. Maar hoe bewijs je die opzet? Ik ben het eens met

de minister als hij zegt dat je dat bij het vasthouden van een telefoon of bij bumperkleven doorgaans direct kunt afleiden uit die gedraging. Maar geldt dat ook voor inhalen of door rood rijden als er niemand in de buurt is, of als iemand stelt dat hij simpelweg de snelheidsborden niet heeft gezien, iets wat ons allemaal weleens is gebeurd? Is er dan ook sprake van opzet?

Volgens mij betekent dit nogal wat voor het bewijs dat geleverd moet worden. Volgens mij refereerde collega Dijkstra daar ook aan. Het gaat niet alleen om de feitelijke gedraging die goed vastgelegd zou moeten worden, maar ook de omstandigheden waaronder die gedraging plaatsvond. Dat brengt het nodige werk voor de opsporingsdiensten met zich mee. Op dit punt zou ik dan ook van de minister een nadere toelichting willen vragen. Hoe ziet hij nu het bewijs van de opzet bij gedragingen die ook simpel door onoplettendheid kunnen worden begaan? En is de politie daar wel goed op voorbereid? Is zij erop voorbereid om dat goed te onderzoeken en ook goed vast te leggen in een verbaal? Anders blijft het volgens mij bij een papieren werkelijkheid. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. De opsomming van artikel 5a is niet limitatief en dat vind ik verstandig. Dat geeft de praktijk namelijk de mogelijkheid om in te spelen op die grote variatie. Maar het is wel goed om die praktijk enige richting te geven. In de nota van wijziging, die we ontvangen hebben, komt de minister met een aanpassing van artikel 5a onder m. Excuus voor de techniek. Hij vervangt daar de zinsnede "'soortgelijke gedragingen"' door de zinsnede "'verkeersregels van soortgelijk belang"', maar ik weet niet of dat nou onmiddellijk helderder wordt. Kan de minister criteria geven of in ieder geval voorbeelden noemen van verkeersregels van soortgelijk belang aan de hand waarvan de praktijk en vooral uiteindelijk de rechter kunnen bepalen of daarvan sprake is? Graag ook op dit punt een toelichting van de minister.

Voorzitter. Dan de roekeloosheid. Het wetsvoorstel bepaalt dat in elk geval sprake is van roekeloosheid als het gedrag tevens als overtreding van artikel 5a kan worden aangemerkt. Dat is die link tussen beide elementen. Aangezien artikel 175 van de Wegenverkeerswet een schulddelict is, vindt hier een zekere vermenging plaats van opzet en schuld. Ik vind dat best wel ingewikkeld en die ingewikkeldheid wordt nog wat vergroot in de memorie van toelichting. Op pagina 14 schrijft de minister dat zeer gevaarlijk rijgedrag, dat de delictsomschrijving van artikel 5a vervult, roekeloosheid kan opleveren. In de wet staat echter dat er in die gevallen in elk geval sprake is van roekeloosheid. Wellicht is dat een slip of the pen en bedoelde de minister eigenlijk dat er van overtreding van artikel 6, samenhangend met 175, sprake kan zijn als de delictsomschrijving van 5a is vervuld, maar dat dat niet altijd zo is, omdat er ook nog aanvullende voorwaarden zijn. Dat is die dubbele causaliteit, maar heel erg helder is me dat, eerlijk gezegd, niet geworden. Graag op dit punt ook een toelichting van de minister.

Tot slot, voorzitter. Ik las een artikel van hoogleraar Vellinga en die schrijft dat bij ernstige snelheidsovertredingen, geen voorrang verlenen, gevaarlijk inhalen of bumperkleven de maximumstraf door wijziging van artikel 175, derde lid, eigenlijk omlaaggaat met dit wetsvoorstel. Ik ben dat net nagegaan en volgens mij heeft de man een punt. Ik zou graag op dat punt toelichting van de minister krijgen, want volgens mij was dat niet de bedoeling. Maar misschien heb ik het, maar dan bevind ik mij in goed gezelschap, verkeerd begrepen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is nu het woord de heer Van Dam namens het CDA.

De heer **Van Dam** (CDA):
Voorzitter. Vandaag bespreken wij een belangrijk wetsvoorstel, belangrijk omdat we regelmatig geconfronteerd worden met dramatische verkeersongelukken waar relatief beperkte straffen op lijken te volgen. We kennen allemaal de verhalen van jonge gezinnen, een deel van een gezin, een vader en een kind die woest uit het leven worden gerukt door iemand die dronken achter het stuur zit, een bestuurder die zit te appen, iemand die veel te hard rijdt, levensgevaarlijk inhaalt of een combinatie van die zaken. Het kan ons allemaal overkomen. Ik ben zelf weleens bij een herdenkingsbijeenkomst geweest van de Vereniging Verkeersslachtoffers. Je zit dan in zo'n zaal met allemaal lege stoelen en dan komt het angstig dicht bij je dat je daar zelf net naartoe bent gereden en dat je daar gelukkig veilig bent aangekomen.

De CDA-fractie hoopt oprecht dat dit voorstel verandering gaat brengen in met name die zaken waarin wel iets ernstigs is gebeurd, maar waar de rechter niet de mogelijkheden had om adequaat op te kunnen treden. Sommige bestuurders gedragen zich zodanig in het verkeer dat je bijna kunt spreken van het opzettelijk veroorzaken van verkeersgevallen, in de zin van voorwaardelijke opzet, het nemen van de aanmerkelijke kans dat het misgaat. U mag eerlijk weten dat ik ernstig heb overwogen met een amendement te komen om in de wet soort artikel 6a op te nemen, een opzetdelict als het gaat om het veroorzaken van verkeersongevallen. Maar mede gelet op de beantwoording van de vragen door de minister denk ik dat het wijs is om eerst deze voorstellen te gaan toetsen in de praktijk en te kijken of met de invulling van het begrip "'roekeloosheid"', zoals die nu voorzien is, de rechter meer handvatten krijgt. Wij hechten eraan om te bezien of de lacunes die nu ervaren worden, daadwerkelijk worden opgevuld door deze wet, en daarom zijn wij blij met de evaluatiebepaling.

Dan nog wat opmerkingen van wetstechnische aard. Met dit voorstel haalt de minister gedragingen als bumperkleven en te hard rijden uit artikel 175 van de Wegenverkeerswet. Daarmee zijn het niet langer strafverhogende omstandigheden. Ze worden overgeplaatst naar het nieuwe artikel 5a en vormen daarmee eigenlijk een soort bestanddelen van het begrip "'roekeloosheid"'. Het is niet limitatief, maar bij ons kwam de vraag op of bijvoorbeeld het rijden buiten voorgeschreven rusttijden — zoals vrachtwagenchauffeurs aan de Rust- en rijtijdenwet moeten voldoen — daar ook onder kan vallen. Hoe limitatief of niet-limitatief ziet de minister dat? Ik denk dat ik aansluiting kan vinden bij de vragen van collega Groothuizen of er iets meer zicht kan worden gegeven op soortgelijke gedragingen.

Voorzitter. Rijden onder invloed of het weigeren van een blaastest blijft als strafverzwarende omstandigheid staan in artikel 175. Daarmee kan de indruk ontstaan dat het rijden

onder invloed, anders dan bijvoorbeeld het bumperkleven, geen onderdeel vormt van "'roekeloosheid"', terwijl het enorm roekeloos kan zijn als mensen met een stuk in hun kraag achter het stuur gaan zitten. Voor de helderheid heb ik op dit punt een amendement ingediend dat volgens mij voor zich spreekt. Ik hoor graag de reactie van de minister hierop.

De start van dit wetsvoorstel ligt bij de terechte ontevredenheid van nabestaanden en slachtoffers van aanrijdingen met hoe de daders berecht worden. Enerzijds omdat het begrip "'roekeloosheid"' te veel barrières had, en anderzijds omdat de strafmaat beperkt is. Dat laatste lost de minister op door de recidiveregeling explicieter toe te passen op de Wegenverkeerswet. Als ik het goed bereken, dan is daarmee de maximale straf die staat op het roekeloos veroorzaken van een dodelijk verkeersongeluk onder invloed, met recidive binnen vijf jaar, twaalf jaar. Dat betekent dat de rechter gebonden is aan een maximumstrafmogelijkheid van twaalf jaar, ook in die gevallen waarin er meerdere doden te betreuren zijn. Dan hebben we het over "'roekeloosheid"', de zwaarste vorm van schuld, die raakt aan opzet. Alles bij elkaar vinden wij als fractie dat twaalf jaar eigenlijk niet genoeg is om tot uitdrukking te brengen dat het gaat om heel bijzondere gevallen. Daarom kom ik ook met een amendement dat niet spreekt over een verdubbeling ingeval van alcoholgebruik, maar over de toepassing van een 100%-opslag. Ook dat amendement spreekt voor zich. Graag een reactie van de minister daarop.

Voorzitter, tot slot. Jaarlijks publiceert de Nederlandse Vereniging van Verkeersslachtoffers een zwartboek, het Zwartboek verkeersslachtoffers. Het is ook onlangs weer verschenen over het jaar 2018, de appendix. Dramatische verhalen over hoe je van het ene op het andere moment van een gezond, actief functionerend mens verandert in een zwaar gehandicapt, voor het leven getekend persoon. Het kan ons allemaal overkomen. In 2018 vielen er in Nederland 678 dodelijke slachtoffers in het verkeer, 10% meer dan in het jaar daarvoor, om over de tienduizenden gewonden en zwaargewonden maar niet te spreken.

Uit het zwartboek blijkt hoe belangrijk het is dat politie en justitie goed en adequaat hun werk doen. Alleen al voor de civielrechtelijke afhandeling van schade is het van essentieel belang dat sporen goed worden vastgelegd, dat getuigen snel en goed gehoord worden en dat een rechtszaak snel gevoerd wordt. De praktijk laat hier echter een ander beeld zien. De capaciteit voor en de kwaliteit van dit soort onderzoeken bij de politie is beperkt, het OM lijkt overbelast en het duurt vaak heel erg lang voordat een zaak op zitting komt. Dat is dan niet omdat er allerlei handelingen moeten worden verricht, maar omdat kennelijk andere zaken prioriteit hebben. Niet voor niets heeft de strafrechtketen het afdoen van zware aanrijdingen als één van de zes of zeven prioriteiten benoemd, maar vooralsnog zie ik hier weinig verbetering in, ook niet naar aanleiding van antwoorden van de minister op vragen in het kader van de jaarafsluiting.

Ik word zelf ook benaderd door slachtoffers en nabestaanden over concrete zaken, en dan hoor ik hun dieptrieste en wanhopige verhalen. Wat doet de minister hieraan? Wordt het niet eens tijd dat er een ketenbrede norm komt hoe dit soort zaken behandeld moeten worden, bijvoorbeeld zoals de Kalsbeeknorm bij het jeugdstrafrecht? Daarvan gaat, het ene jaar meer, het andere jaar minder, maar over het algemeen wel een zegenende werking uit met betrekking tot de doorlooptijden. Je ziet ook dat men in de keten met elkaar mee gaat denken over hoe men goede resultaten bereikt. Het kan toch niet zo zijn dat slachtoffers van verkeersongelukken ook nog slachtoffer worden van ons strafrechtelijk systeem? Dit zijn juist mensen die een premiumbehandeling verdienen en daar is nu absoluut geen sprake van. Graag een reactie van de minister hierop.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van de heer Van Nispen.

De heer **Van Nispen** (SP):
Ik vind dat laatste een goed voorstel. Het klinkt goed. De mensen die al zo veel leed is aangedaan, horen natuurlijk ook een vlotte behandeling te krijgen, althans de zaak die hen aangaat. Dus ik begrijp dat voorstel, maar ik heb er wel een vraag over. De heer Van Dam zei zelf dat we heel erg veel vragen van de politie. Het OM is overbelast en dat speelt natuurlijk ook bij de rechtbanken. Dat weten we. Als we nu een norm gaan afspreken, wat betekent dat dan volgens de heer Van Dam? Is het volgens hem een capaciteitsvraagstuk of gaan deze zaken voor op andere zaken? Kan de heer Van Dam nader toelichten wat nou de gevolgen zijn als je een strenge doorlooptijd afspreekt en we ons daar, hopelijk dan, in de praktijk aan gaan houden?

De heer **Van Dam** (CDA):
De Kalsbeeknorm is de norm dat 80% van de zaken binnen een bepaalde termijn behandeld moet zijn. Je hebt natuurlijk altijd zaken die heel ingewikkeld of zwaar zijn en waarvan je uit kunt leggen waarom het zo lang duurt. Ik ben dus niet voor een norm die alles vastmetselt. Een tweede punt is — dat is ook mijn eigen ervaring — dat zaken soms allang klaar zijn, maar gewoon liggen te wachten op iets en aandacht nodig hebben. Het is altijd een kwestie van prioriteiten stellen. Je moet altijd zeggen: deze overval of deze aanrijding, gaan we daarmee naar zitting? We hebben het nu over aanrijdingen. Dat zijn ook vaak zaken waarin verdachten niet vastzitten. Als iemand wel vastzit, gaan er allerlei termijnen lopen en moet er van alles gebeuren. Deze mensen, de slachtoffers daarvan, trekken structureel aan het kortste eind van het touw. En daar komt ook nog bij dat als jij een civielrechtelijke afdoening wil hebben, als je van de verzekeringsmaatschappij van de auto van de dader je schade vergoed wil hebben — die schades zijn vaak enorm — die verzekeringsmaatschappij zegt: wij wachten eerst het strafrechtelijke oordeel af en pas dan gaan wij aan de slag. Dat is dus voor die mensen een soort dubbel slachtofferschap. Dat alles afwegend begrijp ik helemaal wat u opwerpt, want dit gaat ten koste van iets anders. Maar ik vind dat wij zoals we hier met elkaar staan het ook voor een deel ten koste mogen laten gaan van iets anders. Dit is echt slachtoffercriminaliteit waar we oog voor moeten hebben.

De heer **Van Nispen** (SP):
Nogmaals en voor alle duidelijkheid: ik ben dat echt met de heer Van Dam eens. Maar ik hoor wel graag van de minister wat ervoor nodig is om dit voorstel van de heer Van Dam mogelijk te maken en te realiseren en wat de gevolgen ervan zijn, ook voor andersoortige zaken die wij

heel erg belangrijk vinden. Maar nogmaals, geen misverstand: ik ondersteun eigenlijk het pleidooi op dit punt van het CDA.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw inbreng, meneer Van Dam. Dan is nu het woord aan de heer Markuszower van de PVV.

De heer **Markuszower** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. Dit wetsvoorstel moet een einde maken aan het strafgat tussen iemand die slachtoffers maakt bij zeer gevaarlijk rijgedrag, en iemand die met hetzelfde gevaarlijke gedrag door stom toeval niemand letsel toebrengt. Want als je zo gevaarlijk rijdt dat je slachtoffers kán maken, moet dat natuurlijk ook hard worden aangepakt. Dat is nu niet zo, en met deze wet wordt dat een beetje opgelost.

De PVV is voorstander van maatregelen die bevorderlijk zijn voor de verkeersveiligheid. Helaas stijgt en stijgt het aantal verkeersdoden. Het is sinds jaren niet zo hoog geweest. Er werd net ook al gezegd dat er in 2018 678 doden in het verkeer vielen. Dat is natuur een verschrikkelijk cijfer. Een van die 678 slachtoffers is de 8-jarige Milan. Hij werd doodgereden en zijn broer heeft hersenletsel omdat de verdachte, B., met een fles wodka keihard auto ging rijden. Hij reed 60 km/u te hard.

De pogingen van de minister om het strafgat te dichten zijn een stapje in de goede richting, maar de PVV vindt dat iemand die roekeloos rijdt en een ongeluk veroorzaakt, zwaar moet worden gestraft. De slappe straffen die nu vaak worden opgelegd aan doodrijders, zijn voor veel nabestaanden onverteerbaar. Neem bijvoorbeeld Faisal D., die in 2016 een echtpaar in Rijen doodreed omdat hij veel te hard reed. Ook reed hij door na het fatale ongeval. Bovendien was het een recidivist. Hij kreeg vervolgens slechts een taakstraf en 108 dagen cel. Hij loopt nu alweer vrij rond, en mogelijk rijdt hij vrij rond. Hij is een tikkende tijdbom op de weg, die slechts drie maanden de cel in hoeft. De nabestaanden hebben levenslang gekregen.

In dit soort gevallen, zeker als het gaat om recidivisten, zijn alleen lange celstraffen op z'n plaats. Is de minister dit met de PVV eens en, zo ja, wanneer kunnen wij zijn wetsvoorstel tegemoetzien om die strafmaat te verhogen? Is de minister bereid dit soort gevaarlijke gekken op de weg minstens acht jaar de gevangenis in te sturen? Is de minister het met de PVV eens dat taakstraffen niet gepast zijn bij ongevallen veroorzaakt door roekeloos rijgedrag en met zwaar lichamelijk letsel of de dood tot gevolg? Kan de minister toezeggen dat het OM vanaf nu geen taakstraffen meer eist als door roekeloos rijgedrag iemand een ongeluk met letsel heeft veroorzaakt?

Sommige maatregelen die de minister vandaag voorstelt, kunnen zonder meer op de steun van de PVV rekenen. Zo juicht de PVV het toe dat de straffen op rijden onder invloed, doorrijden na een ongeval en rijden zonder geldig rijbewijs, verhoogd worden. Op al deze delicten stond maximaal drie maanden celstraf, en er komt nu maximaal een jaar celstraf op te staan. Nu nog zorgen dat de minister deze criminelen ook daadwerkelijk pakt.

De PVV vindt het verder goed dat iemand die zeer gevaarlijk rijdt, maar door stom toeval geen letsel veroorzaakt, ook zwaarder gestraft kan worden. Ik hoor graag nog wel opheldering over het volgende. Indien nu iemand autorijdt en zijn telefoon vasthoudt, te hard rijdt, door rood rijdt of spookrijdt, en wordt gepakt door de politie, krijgt hij een geldelijke boete, geen stafblad. Hoe zit dat onder de nieuwe wet? Is iemand strafbaar die verder keurig rijdt, maar bijvoorbeeld wel even de mobiele telefoon vasthoudt, maar geen ongeluk veroorzaakt? En kan die persoon twee jaar celstraf krijgen? Ik hoor dat graag.

En ik heb nog een vraag. Het rijden onder invloed van alcohol of andere verdovende middelen gaat van drie maanden celstraf naar maximaal een jaar. Mijn vraag aan de minister is: is een jaar celstraf nou echt voldoende afschrikwekkend? Ik hoor graag een reactie van de minister.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Tot slot is het woord aan de heer Van Nispen. Hij spreekt namens de Socialistische Partij.

De heer **Van Nispen** (SP):
Voorzitter, dank u wel. Veel sprekers voor mij hebben al het afschuwelijke leed benoemd dat mensen meemaken door letsel en overlijden van dierbaren door ernstige verkeersdelicten. Deze week kreeg ik daarover nog een e-mail, zoals wij die wel vaker krijgen. "'Met grote teleurstelling heeft de Vereniging Verkeersslachtoffers kennisgenomen van het vonnis betreffende de zeer ernstige aanrijding in Zeeland waarbij een man en zijn zoontje zwaar gewond zijn geraakt en blijvend letsel en hersenschade hebben opgelopen. Wij vinden de straf in geen verhouding staan tot de aangerichte ellende. Hier was sprake van een verkeersmisdrijf. Te hard en onder invloed rijden én de bestuurder was al eerder voor rijden onder invloed veroordeeld, dus er is ook nog eens sprake van recidive. Door de uitleg in de jurisprudentie kon deze bestuurder niet voor roekeloosheid worden veroordeeld."'

Voorzitter. Deze onvrede, deze maatschappelijke verontwaardiging is bekend, zoals eerdere sprekers hebben gezegd. Dat is feitelijk, zoals ik uit de memorie van toelichting begrijp, ook de aanleiding om met dit wetsvoorstel te komen. Alhoewel ik vaker, ook hier, de waarschuwing uit dat niet alle oplossingen in het strafrecht gezocht moeten worden, steun ik deze voorstellen. Ik zal daarom ook redelijk kort zijn vandaag, omdat wij ons in essentie in dit wetsvoorstel kunnen vinden. Maar de bestraffing van verkeersdelicten is natuurlijk wel per definitie heel erg ingewikkeld voor officieren van justitie en voor rechters. Is er sprake van opzet? Is er sprake van schuld? Zijn er ernstige gevolgen als gevolg van deze fout of zijn er geen ernstige gevolgen, ondanks het bijzonder gevaarlijke rijgedrag? Er zijn allerlei casussen denkbaar. Een kort moment van onoplettendheid kan grote gevolgen hebben en je wil niet dat een klein foutje in het verkeer altijd per se leidt tot een bijzonder zware straf. Maar aan de andere kant wil je ook niet dat voor heel gevaarlijk rijgedrag waardoor met meer geluk dan wijsheid geen slachtoffers zijn gevallen geen passende straffen mogelijk zijn.

Dat gezegd hebbende, dit wetsvoorstel vergroot de mogelijkheden die de rechter heeft om een passende straf op te leggen voor zeer uiteenlopende situaties. Het is goed dat het grote verschil tussen het strafmaximum bij zeer gevaarlijk rijgedrag met en zonder gevolgen wordt weggenomen. Het wordt ook duidelijker wanneer sprake kan zijn van roekeloosheid. Hier wordt volgens mij veel beter aangesloten bij wat in het normale spraakgebruik wordt opgevat als "'roekeloos"'. Dat is dus goed.

Ik had nog de vraag waarom het innemen van drank en drugs niet opgenomen is in de opsomming van 5a. Daarom heb ik ook sympathie voor het amendement op stuk nr. 8 van collega Van Dam.

De strafmaxima bij rijden onder invloed en doorrijden na een ongeval worden hoger. Dat lijkt ons ook een goed voorstel, want hierdoor krijgt de rechter meer mogelijkheden om een passende straf op te leggen.

We hebben over deze voorstellen in de schriftelijke voorbereiding allerlei vragen opgeworpen, maar die zijn grotendeels naar tevredenheid van onze fractie beantwoord. Mij viel nog wel op dat de minister in de nota naar aanleiding van het verslag de mogelijkheid van de rechter noemt om de ontzegging van de rijbevoegdheid dadelijk uitvoerbaar te verklaren. Dat had de minister eerder genoemd in zijn brief van 7 maart 2018. Maar, zo schrijft de minister, dat vergt een wetswijziging. Maar we zijn hier een wetswijziging aan het bespreken. Waarom is ervoor gekozen om dit punt van die dadelijke uitvoerbaarverklaring van de ontzegging van de rijbevoegdheid hierin niet mee te nemen? Die vraag wil ik hier nog gesteld hebben. Is dat dusdanig ingrijpend? Zijn de adviezen hierover nog niet afgerond? Ik hoor graag van de minister wat daarvan de reden is.

Tot slot. Ik zei al dat je verkeersveiligheid niet alleen bevordert door het strafrecht aan te scherpen. Dat zal de minister met ons eens zijn. We hebben eerder nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het verhogen van de pakkans. Het aantal gespecialiseerde politieagenten en officieren van justitie moet ten minste op peil gehouden worden, stelt ook het genoemde onderzoeksrapport. Over die politiecapaciteit in het algemeen is mijn fractie niet heel erg tevreden. Op de politie is de afgelopen jaren veel te hard bezuinigd en er is geen rekening gehouden met de verwachte uitstroom van agenten. Maar dat is feitelijk een ander debat. Toch wil ik dat hier nog even genoemd hebben. Nogmaals, je kunt de straffen verhogen en dat doen we vandaag. Mijn fractie steunt dat. Maar daarmee hebben we de daders nog niet te pakken. Er is weinig preventieve werking als er niet of nauwelijks controle is op gevaarlijk rijgedrag, als de pakkans laag is. Dat is wel nodig om de verkeersveiligheid echt te bevorderen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik schors de vergadering tot tien voor half negen.

De vergadering wordt van 20.04 uur tot 20.19 uur geschorst.

De **voorzitter**:
We zijn toe aan de eerste termijn van zijde van de regering. Het woord is aan de minister van Justitie en Veiligheid.

Minister **Grapperhaus**:
Voorzitter. Ik zal u maar een bekentenis doen. Tot nu toe is het namelijk altijd zo geweest dat ik in mijn inleidende spreekteksten als eerste of tweede zin had geschreven: we spreken vandaag over een belangrijk wetsvoorstel. Het is mijn schuld dat ik dat dan toch weer zo opschrijf. Ik wil het belang ervan dan benadrukken, maar het kan natuurlijk niet zo zijn dat alle wetsvoorstellen daarmee op één lijn worden gesteld. Laat ik het dus toch eens anders aanvliegen bij dit wetsvoorstel.

Voorzitter. We hebben dit wetsvoorstel niet alleen nodig om een betere verdeling van de rechtvaardigheid te hebben in het dagelijks verkeer — dat is het heel mooi plechtig gezegd — maar ook gewoon om de juiste retributie, de juiste bestraffing te hebben voor ernstig wangedrag in het verkeer. Want daarover gaat het toch uiteindelijk. Het kabinet vindt dit soort voorstellen echt nodig in het kader van de bevordering van de verkeersveiligheid. Maar we hebben dit voorstel niet alleen daarvoor nodig; we hebben het ook nodig om slachtoffers en nabestaanden hun eerlijke deel van de rechtvaardigheid en een rechtvaardigheidsgevoel te geven, zoals ik al zei. Dan nog blijft het altijd verschrikkelijk als je slachtoffer bent van een ernstig verkeersongeval, of als je nabestaande bent van iemand die bij een ernstig verkeersongeval is omgekomen. Het is dan des te bitterder en verschrikkelijker als blijkt dat dat eigenlijk komt door onaanvaardbaar gevaarlijk gedrag van een ander. Het doel van dit wetsvoorstel is om de verkeersveiligheid te bevorderen, maar ook om de rechter meer mogelijkheden te geven om een straf op te leggen die past bij de verscheidenheid die het verkeersstrafrecht kenmerkt. Tot zover enkele woorden ter inleiding.

Voorzitter. Ik zal nu de verschillende vragen van de woordvoerders in categorieën beantwoorden. Ik doe dat per onderwerp. Ik begin met het nieuwe artikel 5a. Gevaarlijk en ook zeer gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven kan volgens de huidige wetgeving alleen worden bestraft als een overtreding met twee maanden hechtenis — het gaat dan om artikel 5 van de Wegenverkeerswet — terwijl een bestuurder die zo ongelukkig is geweest om door aanmerkelijk onvoorzichtig te hebben gehandeld een ernstig verkeersongeval te veroorzaken, een zware straf boven het hoofd hangt. Dat verschil in strafmaat is niet te rechtvaardigen. Tegen die achtergrond, maar ook tegen de achtergrond dat er te weinig passende straf was voor het soort gedragingen die nu beschreven zijn in artikel 5a, heb ik dat nieuwe artikel 5a geïntroduceerd, of wil ik dat introduceren.

Dat artikel brengt tot uitdrukking dat onverantwoordelijk rijgedrag in het verkeer waarvan ernstige gevaren voor medeweggebruikers te duchten zijn, zwaar wordt aangerekend. In het artikel zijn gedragingen benoemd die naar hun aard en ernst in het concrete geval een ernstige schending van de verkeersregels kunnen opleveren. Het gaat bijvoorbeeld om gevaarlijk inhalen, bumperkleven, te hard rijden en — ook heel actueel — het negeren van een rood kruis of rood licht. Maar ook appen achter het stuur tijdens het

rijden behoort tot die gedragingen. Datzelfde geldt voor het tegen de rijrichting in rijden. Als ik het over rode kruizen heb, dan denkt u aan de actualiteit. De politie heeft nu al een aantal keren verschillende mensen forse boetes moeten geven, omdat ze gewoon in het kader van een file lekker over een rijstrook naar achteren gingen rijden, of gewoon zelf omkeerden en naar voren in de verkeerde richting gingen rijden.

Wanneer sprake is van opzettelijk in ernstige mate schenden van de verkeersregels waardoor ernstige gevaren voor anderen te duchten zijn, kan dat rijgedrag als misdrijf worden bestraft met twee jaar gevangenisstraf. Zo vervult dit nieuwe artikel een brugfunctie tussen de relatief lichte overtreding van artikel 5 Wegenverkeerswet en het misdrijf van artikel 6: een ongeval met de dood of ernstig letsel tot gevolg.

Voorzitter. Als u het goedvindt, behandel ik meteen bij dit onderwerp de vragen die door een aantal van uw leden zijn gesteld. De heer Groothuizen gaf aan te worstelen met een paar aspecten van dit artikel 5a. Ik wil hem graag de door hem gevraagde toelichting geven.

Allereerst de constatering van verkeersgedragingen die kunnen leiden tot een veroordeling voor artikel 5a. Het gaat hier om gedragingen, vaak een aaneenschakeling van ernstige verkeersovertredingen, die worden opgemerkt omdat voor andere verkeersdeelnemers gevaar ontstaat. Andere weggebruikers moeten bijvoorbeeld uitwijken of opzij springen. Vastlegging in een proces verbaal zal nodig zijn, al dan niet vergezeld van foto-opnamen, camerabeelden, meetresultaten of getuigenverklaringen. In het proces-verbaal zullen niet alleen de gedragingen, maar ook de aaneenschakeling of volgtijdelijkheid van die gedragingen en de omstandigheden ter plaatse op dat moment moeten worden vastgelegd én het gevaar dat daardoor voor een of meer anderen te duchten was. De bestuurder zal zo mogelijk moeten worden staande gehouden en worden gehoord. Al die informatie geeft in ieder geval het redelijk vermoeden van opzet en aanleiding het proces-verbaal in te zenden aan de officier van justitie. Een verweer dat geen opzet bestond op het overtreden van de verkeersregel omdat enkel uit onoplettendheid of per ongeluk werd gehandeld, zal dan nader moeten worden getoetst door de officier van justitie of door de rechter, net zoals bij de constatering van andere strafbare feiten.

Inhalen of door rood licht rijden als er niemand in de buurt is — voorbeelden die de heer Groothuizen geeft — vormen op zichzelf nog niet het ernstig schenden van verkeersregels. Als niemand in de buurt is, zal ook niet gauw gevaar voor een ander te duchten zijn. De politie is evengoed in staat om een dergelijk voorval te onderzoeken als andere voorvallen op straat of voor mijn part in een café. Als de politie het gevaarlijke rijgedrag dan niet zelf constateert, kan onderzoek worden gedaan aan de hand van getuigenverklaringen of camerabeelden. Als er een ernstig ongeval heeft plaatsgevonden wordt ook nu altijd uitvoerig onderzoek gedaan, waaruit dikwijls blijkt dat ernstige verkeersovertredingen aan het ongeval voorafgingen.

De heer Groothuizen ging ook in op de verkeersregels van soortgelijk belang die bij nota van wijziging worden voorgesteld. De aangepaste formulering regels van soortgelijk belang beoogt uit te drukken dat het gaat om overtreding van verkeersregels die een soortgelijke ernstige mate van schending kunnen opleveren als de onder de a tot en met l opgesomde gedragingen. Een voorbeeld kan zijn over de stoep of een fietspad rijden, achteruitrijden op een gevaarlijke manier of keren op een gevaarlijke manier. De niet-limitatieve opsomming is juist bedoeld om verkeersovertredingen die wij nu niet voor ogen hebben, toch te kunnen laten meetellen bij de beoordeling van dat onder 5a vallende gevaarlijke rijgedrag. Ik kom straks nog terug op de punten van de heer Groothuizen over bijvoorbeeld professor Vellinga, maar ik ga nu eerst even door op 5a.

Hoe limitatief is de opsomming van artikel 5a, vroeg de heer Van Dam ook. Kan rijden onder voorgeschreven rusttijden er ook onder vallen? Het rijden door vrachtwagenchauffeurs die niet voldoen aan de voorgeschreven rusttijden kan bijdragen aan het vervullen van artikel 5a. Als door die omstandigheid verkeersgedragingen worden vertoond waardoor de verkeersregels opzettelijk en in ernstige mate worden geschonden en indien daardoor levensgevaar voor anderen is te duchten, weegt dat zeer zeker mee bij het bepalen of er sprake is van een overtreding van artikel 5a, ondanks dat die gedraging misschien niet specifiek is opgenomen in artikel 5a. Het is net als het rijden onder invloed een omstandigheid die meeweegt bij het bepalen of de delictsomschrijving wordt vervuld. Straks kom ik op het amendement van de heer Van Dam ten aanzien van het separaat benoemen van het rijden onder invloed.

Voorzitter. Het wetsvoorstel geeft houvast bij de invulling van het begrip "roekeloosheid" in de Wegenverkeerswet 1994. De rechter wordt door de wetgever meer houvast gegeven bij de beoordeling van de mate van schuld aan een verkeersongeval met ernstige gevolgen. Dat wordt gerealiseerd met de opsomming van gedragingen in artikel 5a en de koppeling van die strafbaarstelling aan het bestaande begrip "roekeloosheid" in artikel 175. Mijn verwachting is dat het bestaande begrip "roekeloosheid" daarmee een ruimere reikwijdte krijgt conform de oorspronkelijke bedoelingen van de wetgever.

De heer Dijkstra noemt terecht als tekortkoming dat er in te weinig gevallen wegens roekeloosheid wordt veroordeeld vanwege de strenge toets die de Hoge Raad heeft aangelegd. Voordat er enig misverstand over ontstaat: dat moeten we de Hoge Raad niet verwijten. Als gezamenlijke wetgever zeggen we wel dat dit geen recht doet aan het verlangen om de rechtvaardigheid op een goede manier in de samenleving te kunnen toepassen.

De heer Dijkstra vroeg mij ook of ik overtuigd ben dat die wet tot meer veroordelingen zal leiden. Zoals bij elk strafbaar handelen is het ook bij de beoordeling van een dodelijk ongeval van belang de mate van verwijtbaarheid van het handelen vast te stellen. Op grond van het ernstige gevolg op zichzelf kan niet worden geconcludeerd dat iemand zo verwijtbaar heeft gehandeld dat een zware straf op zijn plaats is. Opzet op het veroorzaken van de dood is gewoon vaak niet vast te stellen in die situaties. De casus van die twee mannen bij dat kruispunt, die de heer Groothuizen noemde, wekt bij mij inderdaad het beeld van de uitzonderlijke situatie dat opzet is aan te tonen.

Aan het moment van een ongeval gaan wel vaak gedragingen vooraf die wel opzettelijk waren, bijvoorbeeld als iemand zonder rekening te houden met andere weggebruikers veel te hard rijdt bij gevaarlijke kruisingen of als diegene een rood licht negeert, bumperkleeft of een elektro-

nisch apparaat vasthoudt. Dergelijke opzettelijke gedragingen kunnen met dit wetsvoorstel, als daarvan gevaar voor een ander te duchten is geweest, als een misdrijf worden gestraft. De strafbaarstelling van roekeloos rijgedrag in ontwerpartikel 5a voorziet daarin. Door de koppeling van die bepaling aan artikel 6 maakt het wetsvoorstel het bovendien mogelijk om de schuld aan een ongeval, indien het roekeloze rijgedrag tot een ernstig gevolg heeft geleid, in te kleuren.

De heer Dijkstra sprak ook terecht over het leed van slachtoffers en nabestaanden. Zij vinden, net als veel mensen in de samenleving, de kwalificatie van het delict vaak onrechtvaardig en de hoogte van de straf te laag. In dit verband is van belang dat het wetsvoorstel ook aansluit bij de aanbevelingen uit de onderzoeken hiernaar van de Rijksuniversiteit Groningen en Intervict.

De heer Groothuizen vroeg nog hoe het precies zit met de invulling van het begrip roekeloosheid door artikel 5a. Voor een veroordeling wegens dood of letsel door schuld blijft, zo staat in artikel 6, inderdaad vereist dat er sprake is van wat dubbele causaliteit wordt genoemd, namelijk dat aan iemand te wijten is dat er een verkeersongeval heeft plaatsgevonden en dat daardoor een ander wordt gedood of letsel wordt toegebracht. Is dat vastgesteld, dan komt de mate van schuld aan dat ongeval aan de orde. Die kan bestaan uit lichte schuld — dat is het aanmerkelijk onvoorzichtig handelen waar ik het in mijn inleiding over had — of roekeloosheid. Voor het antwoord op de vraag of er sprake was van roekeloosheid beoogt het wetsvoorstel een extra houvast te bieden. In de wet wordt vastgelegd dat roekeloosheid in elk geval kan worden aangenomen in geval de delictsomschrijving van artikel 5a is vervuld. Zo wordt het roekeloosheidsbegrip in de strafbaarstelling van het culpoze delict van artikel 6 mede door het opzet op ernstige schending van verkeersregels ingekleurd. Dat wil niet zeggen dat artikel 5a de uitsluitende definitie van roekeloosheid inhoudt. Ook op grond van andere gedragingen, feiten en omstandigheden kan schuld in de zin van roekeloosheid worden aangenomen. Dat volgt uit de omstandigheid dat het begrip ook als strafverzwarend element voorkomt in delictsomschrijvingen in het Wetboek van Strafrecht.

Voorzitter. Dan kom ik aan de interessante vraag van de heer Groothuizen. De andere vragen waren zeer beslist, ex aequo, net zo interessant, maar ik kom toch aan die vraag over professor Vellinga, die stelt dat strafverhoging bij artikel 6 van de Wegenverkeerswet vervalt als er sprake is van overschrijden van de maximumsnelheid, bumperkleven, geen voorrang verlenen of gevaarlijk inhalen. Inderdaad, strafverhoging in geval van dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld die is veroorzaakt door, kort gezegd, het overschrijden van de maximumsnelheid of bumperkleven — maar het geldt ook voor de andere gedragingen — vervalt. Die gedragingen zijn allemaal opgenomen in het voorgestelde artikel 5a en kunnen ertoe leiden dat roekeloos rijgedrag, als bedoeld in artikel 5a, wordt vastgesteld. Het ligt dan ook meer voor de hand om die gedragingen op te nemen in artikel 5a, omdat — daar heb ik het net ook over gehad — dat leidt tot een ernstige scheiding van de verkeersregels en dus bijdraagt aan de vaststelling dat er sprake is van roekeloos rijgedrag. Als op het roekeloos rijgedrag een ernstig ongeval is gevolgd, dan kan tevens schuld aan het ongeval in de vorm van roekeloosheid worden vastgesteld.

De strafverzwaringsgrond in artikel 175, lid 3, blijft overigens onverkort gelden als de veroorzaker van een ernstig verkeersongeval onder invloed verkeerde. Die omstandigheid rechtvaardigt nog steeds dat de op te leggen straf voor artikel 6 verder wordt verhoogd. Met dit soort feiten zetten we er juist op in om er niet zozeer een strafverzwaring van te maken als er sprake is van een ongeval, maar een vorm van roekeloos rijden. Zo kwalificeert artikel 5a het.

De **voorzitter**:
Een interruptie van de heer Groothuizen.

De heer **Groothuizen** (D66):
Meer een verduidelijkende vraag om het goed te begrijpen. Ik begrijp dat de minister zegt: Vellinga heeft gelijk. Als er bijvoorbeeld sprake is van overlijden ten gevolge van roekeloos rijden plus bumperkleven, dan is het onder het huidige wetssysteem maximum negen jaar. In de nieuwe situatie is bumperkleven altijd roekeloos, maar is het maximum zes jaar.

Minister **Grapperhaus**:
Ja, het bumperkleven zelf. Want op het moment dat er dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld is veroorzaakt, is er ook nog sprake van een ander punt. Dan hebben we het in ieder geval al over roekeloos rijden.

De heer **Groothuizen** (D66):
Nee, dat klopt niet. Volgens mij wordt het zes jaar op het moment dat het bumperkleven een dodelijk gevolg kent.

Minister **Grapperhaus**:
Ja, de heer Groothuizen heeft gelijk.

De heer **Groothuizen** (D66):
Het is misschien een theoretische exercitie, maar in principe gaan we potentieel in zo'n casus van negen jaar naar zes jaar. Dat is het punt dat de heer Vellinga maakt.

Minister **Grapperhaus**:
Ja, omdat wij eigenlijk zeggen: daarmee hebben we het eerder in huis gehaald, als ik het zo mag uitdrukken, met wel dit gevolg. Dat is nu juist wat ik met dit wetsvoorstel wil doen: de opbouw is gelijk. Een strenge straf blijft natuurlijk nog steeds voor een heel groot deel overeind.

Voorzitter. Dan heb ik nog een groot aantal diverse onderwerpen die ik beantwoord aan de hand van de vraagstellingen. De heer Dijkstra vroeg of er binnen de politie voldoende capaciteit is om goed te kunnen handhaven op roekeloosheid. Ik heb het vanmiddag bij een andere ontmoeting in dit gebouw, bij een AO, nog eens gezegd: de inzet van de politie wordt primair bepaald door het gezag: het Openbaar Ministerie, de burgemeester en de korpschef. Ik heb gekeken wat ik binnen mijn mogelijkheden kan doen om het aantal staandehoudingen te verhogen.

Om ervoor te zorgen dat de verkeersveiligheid eerder onderwerp van gesprek is in de driehoek, is het OM met een pilot gestart om bij de arrondissementsparketten meer

aandacht te vragen voor verkeershandhaving. Ook wordt er actief ingezet op het versterken van de regionale en lokale samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid. De politie is een intern traject gestart om het actief handhaven in het publieke domein een impuls te geven. Dan gaat het om het handhaven van de zogenaamde kleine norm, waaronder in ieder geval lichte en dus zeker ook zwaardere verkeersovertredingen vallen, hoewel dat eerder grote normen zijn.

Dit sluit overigens aan — de heer Dijkstra hoort mij nu wel een beetje dezelfde zinnen zeggen als vanmiddag — bij de beweging die de korpsleiding van de politie in 2016 heeft gemaakt om verkeershandhaving als onderdeel van de reguliere handhavingstaak sterker neer te zetten, waardoor er gerichter wordt gestuurd op meer zichtbare handhaving door middel van staandehouding. Het aantal staandehoudingen is ook sinds 2015 gestaag aan het groeien en ik zet erop in dat dit zich voortzet.

Dan de buitenlandse vrachtwagens. De heer Dijkstra vroeg hoe wij daarbij aan een veroordeling komen. Is staandehouding de oplossing? Kunnen we meer met kentekenregistraties dan nu? Als er sprake is van schade of letsel, komt de politie in principe ter plaatse en in dat geval zal de bestuurder kenbaar worden en wordt proces-verbaal opgemaakt. In het geval de politie ter plekke komt en proces-verbaal wordt opgemaakt, kan de bestuurder ook door het OM worden vervolgd, ook als het voertuig elders is gekentekend. Als sprake is van een ongeval en er niet ter plaatse proces-verbaal kan worden opgemaakt, dan voorziet het wetsvoorstel met de wijziging van artikel 67, tweede lid, van het Wetboek van Strafvordering in mogelijkheden om verdachten buiten heterdaad aan te houden en op te houden voor onderzoek.

Buitenlandse kentekens zijn overigens tussen EU-lidstaten op te vragen middels EUCARIS en bij niet-EU-lidstaten door middel van rechtshulpverzoeken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dank u wel voor dit antwoord van de minister. Eerder gaf de minister ook het voorbeeld van de vrachtwagens. Een vrachtwagen is groot. Zit er nog verschil in tussen een personenwagen en een vrachtwagen? Ik neem aan van niet. Omdat een vrachtwagen groot is, kan het voorkomen dat deze iemand schampt en dat er een ongeluk uit voortvloeit maar dat de chauffeur dat niet gemerkt heeft, met een buitenlands kenteken, en later ergens op een parkeerplaats alsnog gepakt kan worden, zonder staandehouding.

Minister **Grapperhaus**:
Ja.

Voorzitter. Dan is er nog het verzoek om te kijken naar de pilot over handhaving met camera's op het negeren van een rood kruis op auto's van Rijkswaterstaat. Dat hebben we vanmiddag ook besproken. Ik heb daar ook aangegeven dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat dat uit veiligheidsoverwegingen niet wil voor de inspecteurs voor handhaving, want zij zijn daar niet op toegerust in hun werkzaamheden. Die overweging van de minister van IenW respecteer ik en die heb ik ook te respecteren, want die inspecteurs vallen onder haar verantwoordelijkheid.

Dan de vraag van de heer Van Dam over de doorlooptijden. Ik streef ernaar om eind juni, nog voor de behandeling van de Slotwet op 27 juni, een brief te sturen aan de Kamer die ingaat op de aanpak van doorlooptijden van onder meer ernstige verkeersdelicten. Onderdeel van de aanpak is een professionele norm voor die doorlooptijden.

De heer Markuszower vroeg of ik het ermee eens ben dat taakstraffen niet gepast zijn na roekeloze verkeersdelicten. Bij een ernstig ongeval waarbij sprake was van roekeloos rijgedrag ligt taakstraf niet op de eerste plaats in de rede, dat ben ik met de heer Markuszower eens. Dat neemt niet weg dat ook in ons rechtssysteem een forse taakstraf op zijn plaats kan zijn indien de omstandigheden van het specifieke geval daarom vragen. Het gaat dan om casuïstische beoordelingen en die zijn aan de Nederlandse rechterlijke macht en niet aan mij, uiteraard. Ik vertrouw de Nederlandse rechterlijke macht in dat opzicht, moet ik daarbij met nadruk zeggen.

De heer **Markuszower** (PVV):
Op die laatste opmerking ga ik maar even niet in. De vraag over die taakstraffen ligt nu voor. Mijn vraag is niet eens over de rechterlijke macht, maar of de minister kan toezeggen dat hij het OM, waar de minister de baas van is, instrueert om geen taakstraffen meer te eisen als er ongevallen zijn waarbij zwaar lichamelijk letsel of de dood is geweest en dit is veroorzaakt door roekeloos rijden. Dan kan de minister toch het OM instrueren om geen taakstraf meer te eisen?

Minister **Grapperhaus**:
Wat de heer Markuszower bedoelt, is een zogenaamde aanwijzing. Dat is iets wat de minister van Justitie en Veiligheid werkelijk in zeer uitzonderlijke situaties doet. Als ik dat ben, dan zal ik dat hoe dan ook eerst met de Tweede Kamer bespreken.

De heer **Markuszower** (PVV):
Ik heb het niet over die aanwijzing. Ik heb het over de richtlijn die het OM nu hanteert bij het opstellen van straffen. Dat is toch niet hetzelfde als een aanwijzing? Volgens mij is sprake van een aanwijzing als de minister zegt dat die en die persoon moet worden vervolgd. Ik heb het over het geval waarin een verdachte roekeloos heeft gereden en dat rijden heeft geleid tot ernstig letsel of zelfs de dood. Dan kan de minister toch wel tegen het OM zeggen: hé, OM, ga nou voortaan in dat soort gevallen geen taakstraf meer eisen, maar altijd een gevangenisstraf?

Minister **Grapperhaus**:
Dat is een aanwijzing. Dat zal ik altijd eerst aan uw Kamer voorleggen, want ik vind, en ik denk velen met mij, dat het Openbaar Ministerie als organisatie onder mijn verantwoordelijkheid valt. Vorige week heb ik u bijvoorbeeld het actieplan gestuurd naar aanleiding van het rapport-Fokkens. Daar gaan we met elkaar over spreken en dan mag u mij ter verantwoording roepen over het functioneren van het OM als organisatie. Maar zijn rechtstatelijke taak oefent het OM zelfstandig uit op basis van de geldende wet- en regelgeving. Zoals gezegd, slechts in uitzonderlijke situaties zou ik daar iets over moeten zeggen of daarop een aanwij-

zing moeten geven. Ik heb in deze Kamer al heel vaak gezegd dat ik dat niet doe. Ik meen overigens dat mijn voorgangers dat ook hebben gezegd, maar ik zeg in ieder geval dat ik dat niet doe dan nadat ik dat aan uw Kamer heb voorgelegd, want ik zou dat in het kader van de democratie heel ongelukkig vinden.

De heer **Markuszower** (PVV):
Iemand heeft bij een ongeluk door roekeloos rijden een ander gedood of heeft zwaar lichamelijk letsel veroorzaakt en dat is bij de politie bekend. De minister kan nu toch in deze Kamer openlijk zeggen dat ook hij vindt dat daar geen taakstraf meer bij past?

De **voorzitter**:
Tot slot de minister, want dit is de derde vraag op rij.

Minister **Grapperhaus**:
Ja, voorzitter. Dit wetsvoorstel voorziet daar niet in. Dat heeft een reden. Dat is omdat dit wetsvoorstel nou juist het gevaarlijke, het roekeloze rijgedrag op een strengere manier in de sfeer van het strafrecht plaatst. Ik zeg het maar even wat abstract. Een verbod op het opleggen van een taakstraf in algemene zin zit daar niet in. Maar ik heb gezegd dat ik het met de heer Markuszower eens ben: als je een ernstig ongeval hebt veroorzaakt waarbij sprake was van roekeloos rijgedrag, dan lijkt mij een taakstraf niet op de eerste plaats in de rede te liggen. Maar of dat in een bepaalde situatie wel of niet gebeurt, of in welke mate — zoals in het geval dat de heer Markuszower noemde, waarbij dat dus deels is gebeurd — is toch echt aan de zittende en, daaraan voorafgaand, aan de staande magistratuur. Daar moeten wij ons niet in mengen, want dan staan wij hier voor we het weten dagelijks casuïstiek te bespreken. En dat lijkt mij zonde van de positieve energie.

Voorzitter. Er is nog een vraag van de heer Markuszower. Hij zei: moeten mensen in dit soort situaties niet minimaal acht jaar de cel in? Laat ik benadrukken dat de ernstige verkeersdelicten inderdaad strafrechtelijk stevig worden aangepakt met hoge straffen. Dat ziet de heer Markuszower terug in dit wetsvoorstel en ik hoop dat er voor dit wetsvoorstel in uw Kamer een groot draagvlak is.

Is iemand, zo vroeg de heer Markuszower, onder de nieuwe wet strafbaar en kan hij celstraf krijgen als hij keurig rijdt, geen ongeluk veroorzaakt, maar wel even zijn mobiele telefoon pakt of door rood licht rijdt? Dat is ook vaak even, want, ja, daar ga je dan doorheen en dan is het dat. Ja, ook een losse gedraging zoals het vasthouden van een mobiele telefoon achter het stuur of door rood licht rijden is een strafbare gedraging die op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften wordt bestraft. Die enkele gedragingen leveren niet het roekeloos rijgedrag op dat als misdrijf strafbaar wordt gesteld. Er zijn talloze verkeersvoorschriften. Vele daarvan, althans het overtreden ervan, kunnen gevaar opleveren. En er kan vervolgd worden op grond van de algemene gevaarsbepaling van artikel 5 van de Wegenverkeerswet.

De heer **Markuszower** (PVV):
Even voor mijn begrip, maar ook voor de mensen die misschien thuis meekijken. Laat ik een voorbeeld nemen. Ik ben aan het rijden en ik heb mijn mobiele telefoon vast. Als ik nu gepakt wordt door de politie, krijg ik een flinke boete van uit m'n hoofd ongeveer €300, €400. Volgens mij is dat op basis van de zogenaamde "'wet-Mulder"'. Als dat niet zo is, hoor ik dat ook graag. Mijn vraag is: gaat dat wijzigen? Laat ik weer een voorbeeld nemen. Wij als Kamer en straks de Eerste Kamer nemen deze wet aan. Ik rij nog steeds zoals ik net reed. Ik word weer gepakt door diezelfde politieagent. Wat is dan mijn straf? Krijg ik nog steeds die boete? Ik reed verder keurig, maar ik had die mobiele telefoon nou eenmaal vast. Vroeger kreeg ik dus €350 boete. Krijg ik dan voortaan net zo'n behandeling als ware het zo dat ik drie biertjes had opgedronken, wat dus rijden onder invloed is?

Minister **Grapperhaus**:
Nou, ik heb het net voorgelezen: het kan artikel 5 zijn, maar in beginsel kan het ook een strafbare gedraging zijn die op grond van de wet-Mulder wordt bestraft. Maar het gaat er natuurlijk om dat u zich zodanig gedraagt dat de verkeersregels in ernstige mate worden geschonden en er daarbij levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is. Dan komt dat hele rijtje van artikel 5a. Dus ja, als u, laten we zeggen, stapvoets ergens rijdt en u zit op uw telefoon, dan weet u in ieder geval dat u wel een forse boete zult krijgen, ja. Maar dat is dus iets anders dan de situatie waarin u in de categorie zware gevangenisstraffen terechtkomt.

De heer **Markuszower** (PVV):
Dus "'gewoon"' rijden, maar even de telefoon vastpakken, wordt straks nog steeds beboet, maar als je daar ook nog zeer gevaarlijk rijgedrag bij vertoont, dan kunnen de politieagent en het Openbaar Ministerie vervolging instellen en maximaal twee jaar celstraf eisen.

Minister **Grapperhaus**:
Misschien is het dan toch even goed om gewoon de tekst van het artikel erbij te pakken, want anders komen we in allemaal verschillende ... Ik lees het even voor: "Het is eenieder verboden opzettelijk zich zodanig in het verkeer te gedragen dat de verkeersregels in ernstige mate worden geschonden, indien daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een andere te duchten is. Als zodanige verkeersgedraging kunnen de volgende gedragingen worden aangemerkt." Nou, dat is bijvoorbeeld: u raast door rood licht, en ik kan nog nét op het nippertje in de remmen van mijn auto gaan staan, want anders was ik er geweest of was er ernstig letsel geweest. Dat is wat anders dan de situatie waarin u door een rood licht rijdt op een punt waar u verder rustig rijdt en er verder geen ander verkeer is en dat soort dingen.

Voorzitter. Ik was gebleven bij die vraag van de heer Markuszower. De heer Markuszower had ook een vraag over het rijden onder invloed. Gelet op de grote gevaren die verbonden zijn aan het besturen van een motorrijtuig onder invloed van alcohol of drugs, verhoog ik met dit wetsvoorstel het strafmaximum van artikel 8 Wegenverkeerswet naar een jaar. Dat is dus een verviervoudiging. Dat is een aanzienlijke verhoging ten opzichte van het huidige strafmaxi-

mum van drie maanden. Dan moeten we er ook echt rekening mee houden, en dat heb ik weleens vaker in uw Kamer gezegd, dat dat dan ook het referentiepunt wordt voor de officier van justitie en de rechter. Daarmee geven we echt aan dat we dit als zeer ernstig zien, namelijk vier keer zo ernstig als in de tijd dat de vorige strafmaat werd vastgesteld, zou je kunnen zeggen.

Overigens sluit het aan bij de strafmaat in Duitsland, waar degene die een voertuig bestuurt hoewel hij door het gebruik van alcohol of andere verdovende middelen niet in staat is veilig te rijden, ook een maximumstraf van een jaar opgelegd kan krijgen. De slotsom is dat ik dat voldoende afschrikwekkend vind. Zo dadelijk kom ik op de amendementen.

De heer **Markuszower** (PVV):
Oké, maar ik wil het toch nog een keer vragen. Het is inderdaad wel vier keer zo veel. Maar ja, je kan ook stellen dat de periode van drie maanden die toen in de wet kwam, ernstig laag was. Ik vraag het nogmaals: als iemand die echt flink alcohol drinkt maar maximaal één jaar kan krijgen, dan is dat toch niet afschrikwekkend genoeg? De minister weet toch dat heel veel ongelukken gebeuren door mensen die alcohol hebben gedronken? Het zou toch mooi zijn, ook als een soort preventieve maatregel, als het afschrikwekkende effect van de strafmaat zo groot mogelijk is? Dan stappen mensen misschien minder vaak met alcohol op de auto in.

Minister **Grapperhaus**:
Als er een ongeluk wordt veroorzaakt, is er weer een strafverzwarende omstandigheid. Daar hoeven we ons dus niet zo'n zorgen over te maken. We hebben het hier over de situatie dat iemand, zoals de heer Markuszower net beschreef, puur alleen maar even op zijn telefoon zit. Iemand gaat achter het stuur zitten en doet dat onder invloed, maar er gebeurt verder niets; hij wordt aangehouden en bij het blazen blijkt dat hij boven de gestelde toegestane grens zit. Dan geldt een heel veel hogere maximumstraf. De verwachting is, ook natuurlijk op basis van de consultaties die er zijn geweest, dat dat echt afschrikwekkend zal zijn.

Voorzitter. Ik kom bij een tweetal amendementen van de heer Van Dam van het CDA. Het is eerste is Kamerstuk 35086, nr. 8. Dat strekt ertoe dat bij de beoordeling van zeer gevaarlijk rijgedrag volgens het nieuwe artikel 5a het rijden onder invloed uitdrukkelijk wordt meegewogen. U wilt mij vergeven dat ik eerst even een korte wetssystematische overweging maak. Omdat het hier een omstandigheid betreft die op zichzelf geen verkeersgedraging is, is rijden onder invloed niet opgenomen in de opsomming van de gedragingen in artikel 5a. Bij rijden onder invloed gaat het niet om hoe je je gedraagt, zoals bij bumperkleven of verkeerde verrichtingen als door het rode licht rijden, maar rijden onder invloed is natuurlijk wel direct van invloed op het in ernstige mate schenden van de verkeersregels. Die omstandigheid wordt in de rechtspraak ook altijd betrokken bij de beoordeling van gevaarlijk verkeersgedrag.

Maar goed, ik ben het wel met de heer Van Dam eens dat niet duidelijk genoeg kan worden gemaakt dat rijden onder invloed echt niet kan en iemand zwaar aangerekend moet worden. Ik laat het oordeel over dit amendement dus over aan de Kamer.

De **voorzitter**:
Daarmee heeft het amendement op stuk nr. 8 oordeel Kamer gekregen.

Minister **Grapperhaus**:
Dan het amendement op stuk nr. 9. Dat strekt ertoe de strafverzwaringsgrond in artikel 175, lid 3 voor rijden onder invloed aan te passen, zodat de straf voor het veroorzaken van een ongeval onder invloed niet met de helft wordt verhoogd, maar wordt verdubbeld. Uit de vorige gedachtewisseling naar aanleiding van de vraag van de heer Markuszower heeft u al kunnen afleiden dat ik vind dat rijden onder invloed niet alleen absolute afkeuring verdient, maar ook zwaar bestraft moet worden. Het is niet alleen als misdrijf strafbaar, maar het is ook als zelfstandige strafverzwaringsgrond bij artikel 6 opgenomen. Ik accepteer — daarom gaf ik oordeel Kamer — dat het ook in artikel 5a komt. De straffen voor het veroorzaken van een ongeval met ernstig gevolg gaan volgens het huidige wetsvoorstel met de helft omhoog als de bestuurder onder invloed verkeerde. Strafverzwaringsgronden leiden doorgaans tot een vermeerdering van de straf met "'slechts"' een derde. Ook volgens de algemene recidiveregeling van artikel 43a, Wetboek van Strafrecht, wordt de straf normaal gesproken met een derde verhoogd bij recidive.

Een strafverdubbeling, zoals in dit amendement wordt voorgesteld, leidt tot een strafbedreiging voor een culpoos delict, dood door schuld, die past bij opzetdelicten in onze systematiek. Dan zou voor het veroorzaken van een dodelijk ongeval onder invloed, als het gaat over roekeloosheid, twaalf jaar gevangenisstraf kunnen worden opgelegd. Ter vergelijking: tot de twaalfjaarsfeiten in het Wetboek van Strafrecht behoren onder andere verkrachting en mensenhandel. Met een dergelijke verdubbeling raakt de systematiek van de strafbedreiging toch wel wat uit het lood. Dan drijven de verhoudingen tussen diverse strafbedreigingen die passen bij verwijtbaarheid van gedrag toch een beetje uit elkaar, om het zomaar te zeggen.

Daarom zou ik, ondanks alle sympathie die ik heb voor de gedachte dat we dit stevig moeten aanpakken, dit amendement toch willen ontraden.

Voorzitter. Ik ben door mijn eerste termijn heen.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van de heer Van Dam over dat laatste oordeel.

De heer **Van Dam** (CDA):
Ik heb daar inhoudelijk zo veel op te zeggen dat het een interruptie voorbijgaat. Ik zal dat dus in tweede termijn doen. Ik vond het gepast om dat even in reactie op de woorden van de minister te melden.

De **voorzitter**:
Prima. Dank aan de minister voor zijn beantwoording in eerste termijn. Ik stel voor dat we direct doorgaan met de tweede termijn van de zijde van de Kamer.

Het woord is allereerst aan de heer Dijkstra namens de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Ik denk dat we nu een proces afronden waar we lange tijd mee bezig zijn geweest. Ik hoop dat het recht doet aan iedereen die zich betrokken heeft gevoeld, aan mensen die dit overkomen is en die de frustraties en het verdriet over het verlies van hun dierbare kinderen of andere familieleden hebben omgezet in iets positiefs. Dit leidt hopelijk tot een vermindering van dit soort ernstige ongevallen in de toekomst, waarbij roekeloosheid inderdaad bewezen kan worden, waarbij de rechters zo meteen ook die strafmaat kunnen en ook gaan opleggen en de bewijslast, wat dat betreft, ook makkelijker wordt. Daar zijn wij dus verheugd over.

Voorzitter. Ik heb een motie. Ik heb het antwoord van de minister goed beluisterd, vanmiddag en ook nu, maar ik dien de motie toch in. Ik overweeg nog eventjes wat ik doe bij de stemmingen, omdat ik gezien het oordeel dat de minister net al gaf, de uitslag wel kan raden. Maar ik vind het ook van belang dat wij laten zien dat wij opkomen voor onze mensen die dagelijks op de weg zitten om anderen te helpen, maar wel soms met gevaar voor eigen leven. Zij worden helaas nog steeds geconfronteerd met mensen die door die rode kruizen heen rijden en zich niet te gedragen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat inspecteurs van Rijkswaterstaat wel over camera's in hun auto's kunnen beschikken om roekeloos rijgedrag, zoals het negeren van een rood kruis, te kunnen bekeuren en boa's dit middel thans niet tot hun beschikking hebben;

overwegende dat het negeren van een rood kruis een gevaar vormt voor de veiligheid van hulpverleners, wegwerkers en verkeersdeelnemers;

overwegende dat aanvullende handhaving daarom geboden is;

verzoekt de regering maatregelen te treffen om ook de auto's van boa's waar nodig van camera's te voorzien die het negeren van een rood kruis en ander roekeloos rijgedrag kunnen registreren teneinde een verkeersboete te kunnen heffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (35086).

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dank u wel. Ik heb nog even bewust "'waar nodig"' in het dictum benadrukt, om hopelijk ook een gunstiger oordeel te krijgen dan ik zojuist begreep te gaan krijgen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Dijkstra. De heer Groothuizen heeft geen behoefte aan een bijdrage in tweede termijn. Dan is het woord aan de heer Van Dam namens het CDA.

De heer **Van Dam** (CDA):
Voorzitter. Ik wil de minister bedanken voor zijn uitgebreide beantwoording. Ik had in eerste instantie het idee om een motie in te dienen over de Kalsbeeknorm op verkeersongevallengebied, maar ik waardeer de toezegging van de minister dat hij voor de Slotwetbehandeling met iets komt, zeer. Ik zal die motie dus niet indienen.

Dank voor de ondersteuning van het amendement over de uitbreiding van de roekeloosheid, om het maar zo te zeggen.

Ik wil toch nog iets zeggen over de strafmaat. Mij is van meet af aan ingepeperd dat ons strafrecht een gevolgstrafrecht is. Als ik hier in de Lange Poten ga staan met een pistool en ik schiet dat af, dan maakt het een enorm verschil of ik iemand raak en doodschiet of dat de kogel tussen de mensen door verdwijnt. In het eerste geval heb ik een voltooid delict gepleegd, waar jaren op staat, en in het tweede geval zullen de officier van justitie en de rechter niet verder komen dan een poging waar, meen ik, een derde op staat van de straf die normaal op een voltooid delict staat. Eigenlijk is artikel 5a een beetje een beetje doorbreking daarvan, want nu wordt juist op iets waar het gevolg — een zware aanrijding, letsel, de dood — niet op volgt, toch een forse straf gezet.

Maar goed, het gevolgstrafrecht is dus bepalend. Een dodelijke aanrijding kan leiden tot iemand die zwaar letsel heeft. Het kan leiden tot één dode. Het kan ook leiden tot tien doden, bij wijze van spreken. Als ik dan zie wat de rechter aan ruimte heeft om te straffen — dan heb ik het even niet over de recidiveregeling — dan kom je bij een dodelijke aanrijding normaliter op drie jaar. Bij roekeloos rijden gaat het naar zes jaar en bij gebruik van alcohol of andere middelen kan het naar negen jaar. Negen jaar gevangenisstraf voor iemand die meerdere mensen doodrijdt, door roekeloos rijden, onder invloed? Met alle respect, maar dan kom ik tot de afweging dat ik dat te weinig vind, ook binnen de idee van een gevolgstrafrecht. In ons strafrecht bepaalt het gevolg in hoge mate de strafrechtelijke reactie. Ik respecteer de minister volledig in zijn afweging dat hij het genoeg vindt, maar dit is mijn manier van denken. Ik wil de rechter ruimte bieden. Ik ga dus niet mee, bijvoorbeeld, met de te respecteren opvatting van de PVV dat er nooit taakstraffen mogen worden opgelegd. Die ruimte wil ik de rechter niet ontnemen, want iedere zaak is

een zaak op zich. Maar ik wil wel de rechter de ruimte bieden om in die extreme situaties die zich kunnen voordoen en waar maatschappelijk bijzonder veel onrust over ontstaat, ook in strafmaat te kunnen doen wat nodig is.

Daarom handhaaf ik mijn amendement. Ik hoop dat de minister zich niet gebruuskeerd voelt, dat mijn uitleg hem duidelijk maakt wat ik beoog en dat ik daarin steun mag ontvangen van de Kamerleden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel meneer Van Dam.

Daarmee is ook de tweede termijn van de zijde van de Kamer voltooid. De minister kan direct antwoorden.

Minister **Grapperhaus**:
Voorzitter. Ik hoef, denk ik, niets meer te zeggen over de amendementen.

Als ik het goed heb, heb ik één motie, van de heer Dijkstra, op stuk nr. 10. Daar kan ik twee dingen mee doen. Laat ik beginnen met uit te leggen waarom ik voorstel om de motie aan te houden, subsidiair de motie ontraad. We hebben vanmiddag in het andere algemeen overleg Verkeersveiligheid besproken dat er op dit moment een drietal verkenningen plaatsvindt naar de bevoegdheden en het werkterrein van de bijzondere opsporingsambtenaren, de boa's. Dat zijn verkenningen waarbij de VNG, het Openbaar Ministerie, de politie en andere stakeholders — zo heten ze tegenwoordig, maar het zijn in ieder geval de belanghebbende partijen — betrokken zijn. Ik zou willen suggereren om deze motie aan te houden tot nadat die verkenningen deze zomer zijn afgerond. Vermoedelijk zullen we daar spoedig na de zomer met uw Kamer over spreken. Dat zou ik als eerste willen voorstellen.

De **voorzitter**:
Wilt u de motie aanhouden, meneer Dijkstra?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik neig daartoe, maar wil ook even overleggen met mijn collega. U hoort dat voor dinsdag.

De **voorzitter**:
In dat geval geldt het oordeel "'ontraden"'. Dat begrijpt u.

Minister **Grapperhaus**:
Het oordeel is "'ontraden"', omdat we anders echt voor de spreekwoordelijke muziek uitlopen. Dat moeten we echt niet doen, want dan hebben we straks een onuitvoerbare motie, als de VNG en al die andere partijen — ook de boa's zijn erbij betrokken — zeggen: we gaan die en die kant op. Vanmiddag heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat gezegd: ik vind niet dat mijn inspecteurs, in dit geval dan de boa's waar het om gaat, in zo'n positie moeten komen. Het is goed om dat te melden en ter overweging mee te geven om nu niet door te gaan met de motie. Ik vind dit ook een punt om mee te nemen in de verkenning of je de boa's meer moet meegeven. Dat zijn ook de redenen om de motie te ontraden als die niet wordt aangehouden. Maar ik hoop oprecht dat de heer Dijkstra de motie uiteindelijk aanhoudt. Dan kunnen we er ergens in september of oktober constructief met elkaar over verder spreken.

De **voorzitter**:
Dank u wel. U heeft geen behoeft meer om in te gaan op de heer Van Dam begrijp ik? Het hoeft van mij niet hoor.

Minister **Grapperhaus**:
Ik heb respect op de insteek die de heer Van Dam heeft. Hij hanteert een wat ander uitgangspunt op het punt waarover wij het hebben gehad. Ik heb aangegeven waarom ik het tweede amendement ontraad. Wij hebben onze argumenten gewisseld.

De **voorzitter**:
Prima. Dan dank ik u hartelijk voor uw inbreng in tweede termijn. Ik dank ook de leden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Dinsdag gaan we stemmen over de ingediende amendementen, het wetsvoorstel en eventueel over de motie van de heer Dijkstra. Maar dat horen we voor die tijd.