

Vergaderjaar 2022–2023

33 552

Slachtofferbeleid

Nr. 105

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 december 2022

De motie van de leden Slootweg en Helder (Kamerstuk 33 552, nr. 96), die is ingediend tijdens het Tweeminutendebat Slachtofferbeleid met de Minister voor Rechtsbescherming op 8 juni jl. (Handelingen II 2021/22, nr. 89, item 3), roept op om de uitzonderingsgrond in artikel 184 van de Wegenverkeerswet 1994 te schrappen of in te korten tot 3 uur met een verplicht bloedonderzoek. In mijn brief van 4 juli jl. heb ik toegezegd naar de uitwerking van deze motie te gaan kijken en uw kamer hierover voor het eind van dit jaar te informeren. Met deze brief doe ik die toezegging gestand. In de motie van de leden Slootweg en Helder wordt verwezen naar situaties waarin een beschonken bestuurder doorrijdt en zich binnen 12 uur meldt, zodat het alcohol- of drugsgebruik niet meer mee kan wegen bij de strafmaat. De gedachte achter deze motie is begrijpelijk en deel ik. Het is onverteerbaar als beschonken bestuurders van deze termijn misbruik zouden maken om zo straf(verzwarende) te ontlopen. Echter, het kabinet is van mening dat het nog niet wenselijk is om deze termijn te schrappen of aan te passen. Daar liggen enkele overwegingen aan ten grondslag.

Vóór ik in ga op deze overwegingen, acht ik het van belang om de complexiteit van het verkeersrecht te benadrukken. Aan de ene kant zijn er de verkeersongevallen waarbij iemand enkel handelde in een kort moment van onoplettendheid, waardoor hij of zij ongewild een ongeluk heeft veroorzaakt. Dat kan een licht ongeval zijn, dat mogelijk niet eens is opgemerkt. Maar ook een ongeluk met ernstigere gevolgen. Een ernstig verkeersongeval zorgt voor veel leed bij het slachtoffer en zijn of haar naasten. Ook de veroorzaker van het ongeval kan vanwege het besef van de grote, en soms zelfs fatale, gevolgen van de verkeersfout of zijn eigen verwondingen eveneens zwaar onder het ongeval lijden. Aan de andere kant zijn er de gevallen waarbij iemand, zonder acht te slaan op de veiligheid van en risico's voor een ander, zich volstrekt onverantwoordelijk in het verkeer gedraagt met al dan niet verstreckende gevolgen. Binnen het verkeersstrafrecht is dus sprake van een zeer grote diversiteit aan zaken die worden afgedaan. Het is van belang dit te benadrukken omdat

het verkeersrecht zodanig vormgegeven moet zijn dat adequaat kan worden gereageerd op dit brede spectrum aan zaken.

Dan de redenen waarom ervoor gekozen wordt om nu niet de 12-uurs termijn aan te passen. De 12-uurs termijn is opgenomen in de Wegenverkeerswet omdat het bestuurders stimuleert zich alsnog te melden en dat in het belang van slachtoffers is. Immers, als de dader bekend is kan het ongeval op de juiste wijze afgehandeld worden, bijvoorbeeld door het verhalen van schade of door strafrechtelijke stappen. Dit kan ook bijdragen aan de verwerking van het ongeval. Een andere reden is dat het aannemelijk is dat niet iedereen die doorrijdt na een ongeval dit bewust doet of kwade zin heeft. Soms is een ongeval niet opgemerkt, bijvoorbeeld omdat er slechts sprake is van (lichte) blikschade aan een andere auto, of ontstaat er uit paniek een vluchtreactie. Hoewel ook in dit soort gevallen doorrijden absoluut niet juist is, is er voor gekozen om voor deze gevallen een uitzondering te creëren. De 12-uurs termijn die in artikel 184 Wegenverkeerswet is opgenomen, is voor dit soort gevallen bedoeld. Het stimuleert mensen om, als het besef komt dat er een ongeluk is geweest, zich alsnog te melden. Als we de termijn nu schrappen, gaat deze mogelijkheid verloren. De termijn is op 12 uur gesteld, zodat bestuurders zich bij een ongeval in de avond of nacht ook de volgende ochtend nog kunnen melden. Ook maakt deze termijn het mogelijk dat men na overleg, met bijvoorbeeld een advocaat, gestimuleerd wordt om zich alsnog te melden.

Bovendien geldt dat bij ernstige ongevallen waarbij een slachtoffer in hulpeloze toestand wordt achtergelaten, de uitzonderingsgrond van artikel 184 Wegenverkeerswet niet van toepassing is. Deze bestuurders kunnen dus altijd, ook als zij zich binnen 12 uur melden, vervolgd worden voor het doorrijden na een ongeval. Op 1 januari 2020 is met de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten het strafmaximum voor het doorrijden na een ongeval verhoogd van 3 maanden naar 1 jaar. Ook geldt de termijn niet als de verdachte al is aangehouden of verhoord. Er moet vaststaan dat de verdachte zich geheel vrijwillig en op eigen initiatief meldt bij de politie.

Daarnaast is het onduidelijk in hoeverre het in de motie aangehaalde misbruik daadwerkelijk plaatsvindt. Naar aanleiding van de motie hebben de afgelopen periode gesprekken plaatsgevonden met de politie en het Openbaar Ministerie om meer beeld te krijgen bij hoe vaak van deze termijn mogelijk misbruik wordt gemaakt. Dit is echter niet eenvoudig gebleken. Het OM en de politie hebben aangegeven dat het bij bestuurders die zijn doorgereden na een ongeval achteraf niet met zekerheid meer is te constateren dat ze ten tijde van het ongeval onder invloed waren. Uit deze gesprekken blijkt dus dat het niet te constateren is of er van deze regeling misbruik wordt gemaakt om het rijden onder invloed te verhullen. Omdat eventueel misbruik van de 12-uurs termijn moeilijk te constateren is, zijn hier geen betrouwbare cijfers van bekend of te genereren. Het is daarom niet mogelijk om hier onderbouwde uitspraken over te doen.

Zoals hierboven aangegeven is het bij bestuurders die zijn doorgereden na een ongeval achteraf niet met zekerheid meer te constateren dat ze tijdens het ongeval onder invloed waren. Het maakt daarbij niet uit of iemand zich binnen 12 uur of 3 uur alsnog meldt. Ook zal in die gevallen een standaard bloedtest geen uitsluitel bieden. Wel wordt er door de politie altijd onderzoek gedaan als iemand zich na een ernstig ongeval later alsnog meldt en er aanleiding is om te vermoeden dat de betrokkene ten tijde van het ongeval onder invloed was. Er wordt dan een voorlopig ademonderzoek- en/of speekseltest, en bij positief resultaat een

ademanalyse en/of bloedonderzoek, afgenomen. Hoewel er bij alcoholgebruik tot op zekere hoogte teruggerekend kan worden wat de waardes ten tijde van het ongeval geweest moeten zijn, kan aan de hand van bloedonderzoek niet met zekerheid worden vastgesteld of iemand ook ten tijde van het ongeval al onder invloed was. Op basis van alleen een dergelijk onderzoek kan de bestuurder dus niet vervolgd worden voor rijden onder invloed. Daarom wordt er ook altijd naar aanvullend bewijs gezocht, bijvoorbeeld getuigenverklaringen of camerabeelden die aantonen dat iemand alcohol of drugs genuttigd heeft en daarna is gaan rijden. Juist dit laatste bewijs is van belang, omdat het aantoont dat iemand op het moment van het ongeval onder invloed was. Iemand die zich immers later meldt en waarbij de adem- of speekseltest een positief resultaat geeft, kan ook pas na het ongeval zijn gaan drinken of drugs gebruikt hebben. Iemand kan dus alleen enkel op basis van een ademanalyse of bloedonderzoek vervolgd worden voor rijden onder invloed als er direct ter plaatste onderzoek wordt gedaan door de politie. Als met behulp van aanvullend bewijs later alsnog kan worden vastgesteld dat de persoon ten tijde van het ongeval onder invloed was, kan dit meewegen in het bepalen van de strafmaat.

Ik wens wel nog te benadrukken dat we niet stil zitten als het aankomt op het aanpakken van doorrijden na een ongeval. Bij de verhoging van het strafmaximum voor doorrijden na een ongeval in 2020, zijn ook de opsporingsbevoegdheden van de politie bij het doorrijden na een ongeval met letsel verruimd. Het gaat dan bijvoorbeeld om bevoegdheden zoals aanhouden buiten heterdaad en het vorderen van camerabeelden.

Het is tot slot onduidelijk waarom bestuurders doorrijden na een ongeval en of zij dat doen omdat ze zich bewust zijn van de uitzonderingsgrond in artikel 184 Wegenverkeerswet en daar willens en wetens misbruik van proberen te maken. Bestuurders kunnen ook doorrijden zonder zich van deze regeling bewust te zijn omdat ze überhaupt niet vervolgd willen worden voor het veroorzaken van het ongeval. Het schrappen of inkorten van de termijn uit artikel 184 Wegenverkeerswet zal dit niet voorkomen. Ook zal het schrappen of inkorten niet voorkomen dat bestuurders doorrijden en zo het rijden onder invloed kunnen verhullen. Omdat, zoals eerder aangegeven, het op een later moment niet met zekerheid meer is vast te stellen of iemand ten tijde van het ongeval onder invloed was. Om die reden ligt het inkorten van de termijn met het opleggen van een verplicht bloedonderzoek (op dit moment) ook niet voor de hand. Het inkorten of schrappen van de 12-uurs termijn zorgt er dus alleen voor dat bestuurders sneller voor het doorrijden na een ongeval vervolgd kunnen worden, maar draagt niet bij aan de vervolging voor rijden onder invloed.

Concluderend hebben we geen feitelijke onderbouwing dat van deze termijn vaak misbruik wordt gemaakt om de in de motie geschetste reden en weten we ook niet of het schrappen of inkorten tot gevolg zal hebben dat er minder mensen doorrijden na een ongeval. Wel kan dit tot gevolg hebben dat minder bestuurders zich alsnog melden. Hoewel de wens voor aanpassing van deze termijn begrijpelijk is, kleven er, op dit moment, in mijn ogen meer potentieel nadelige dan positieve gevolgen aan het schrappen of inkorten van deze uitzonderingsgrond.

Wel zal ik deze vraag expliciet meenemen in het kader van de evaluatie van de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten die in 2025 plaats zal vinden.

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius