

Vergaderjaar 2018–2019

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)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 21 december 2018

De vaste commissie voor Justitie en Veiligheid, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen voldoende zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het voorstel van wet genoegzaam voorbereid.

Inhoudsopgave

I.	ALGEMEEN DEEL	1
II.	ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING	4

I. ALGEMEEN DEEL

De leden van de VVD-fractie hebben met waardering kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel. Het is hen reeds lange tijd een doorn in het oog dat zeer gevaarlijk rijgedrag te weinig wordt bestraft als het gedrag zonder gevolgen blijft. Voor hetzelfde geld had precies dezelfde gedraging heel ernstige, mogelijk zelfs dodelijke gevolgen gehad. Het is dan niet uit te leggen dat lage straffen worden opgelegd voor deze acties. Om die reden zijn deze leden zeer verheugd met dit wetsvoorstel. Wel hebben zij nog enkele vragen.

Voornoemde leden lezen dat de Universiteit Tilburg een onderzoek heeft gedaan naar (onder andere) de jurisprudentiële ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de straf in concrete verkeerszaken. Kan de regering een kort jurisprudentieoverzicht geven van veroordelingen op grond van het huidige artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, dat luidt: «Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.»?

De aan het woord zijnde leden vinden het goed dat de term «roekeloosheid» nader in de wet wordt geëxpliciteerd. Kan de regering een

overzicht geven van de uitleg die tot op heden in de jurisprudentie is gegeven aan deze term?

De leden van de VVD-fractie constateren dat vrijwel alle organisaties aan wie advies is gevraagd, positief hebben geoordeeld over het wetsvoorstel. Het openbaar ministerie (OM) heeft zelfs met grote instemming kennisgenomen van het wetsvoorstel. Ook de politie verwelkomt de nieuwe strafbaarstelling in het wetsvoorstel, maar heeft wel opmerkingen gemaakt over de handhaafbaarheid hiervan. Daarnaast constateren zowel het OM als de politie dat in het wetsvoorstel geen voorstellen worden gedaan ten aanzien van de uitbreiding van opsporingsbevoegdheden voor de politie bij het doorrijden na een ongeval. In reactie hierop schrijft de regering dat zij wel wil voorzien in meer opsporingsbevoegdheden, maar dat dit pas zal worden geregeld in het wetsvoorstel over de modernisering van het Wetboek van Strafvordering. Deze leden maken zich hier enige zorgen over. De modernisering van het Wetboek van Strafvordering is een project van zeer lange adem. Zoals de aan het woord zijnde leden hebben begrepen, zal het nog vele jaren duren totdat dit project tot een afronding is gekomen. Is het mogelijk de opsporingsbevoegdheden bij het doorrijden na een ongeval, waar veel partijen om vragen, toch al in deze wet te regelen? Is de regering bereid dit alsnog te doen, bijvoorbeeld door middel van een nota van wijziging?

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie een reactie op de opmerkingen van de politie over de handhaafbaarheid van de wet. Op welke wijze zijn deze opmerkingen meegenomen in de totstandkoming van dit wetsvoorstel?

Tot slot vragen deze leden of de ANWB is betrokken bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel. Zo ja, op welke wijze?

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden herkennen in de samenleving (in z'n algemeenheid en bij slachtoffers en nabestaanden van slachtoffers van ernstige verkeersongevallen) de behoefte dat roekeloos rijgedrag, ook als dat niet tot een aanrijding heeft geleid, adequater bestraft kan worden. Voornoemde leden zijn met name verheugd met het voornemen van de regering om het juridische begrip «roekeloosheid» nader te definiëren. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Dit wetsvoorstel beoogt het grote verschil in strafmaxima weg te nemen tussen (zeer) gevaarlijk rijgedrag met, en zeer gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen. Daarnaast beoogt het wetsvoorstel het begrip roekeloosheid nader in te vullen. Deze leden hebben nog wel vragen over het wetsvoorstel, met name over het punt of de verduidelijking van het begrip roekeloosheid in de praktijk ook het beoogde resultaat zal hebben. Voornoemde leden constateren dat ook na verhoging van het strafmaximum van artikel 7 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994, doorrijden na een ongeval) bij een verdenking van dit strafbare feit sommige opsporingsbevoegdheden niet kunnen worden toegepast, hoewel daar in de praktijk wel behoefte aan is. De regering wil dat thema adresseren bij de herziening van het Wetboek van Strafvordering. De aan het woord zijnde leden hebben daar bedenkingen bij, te meer aangezien de herziening van het Wetboek van Strafvordering niet op korte termijn valt te verwachten en aanpassing van artikel 67 van het Wetboek van Strafvordering betrekkelijk eenvoudig lijkt. Kan de regering nader toelichten waarom deze aanpassing desondanks toch niet wordt doorgevoerd in dit wetsvoorstel?

Voorts merken de leden van de D66-fractie op dat uit het onderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) naar de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten blijkt dat er vaak sprake is van een verschil tussen ofwel

de strafeis en de strafoplegging, ofwel de strafopleggingen in eerste en tweede aanleg en dat dit komt door de vrijheid van de rechter bij het bepalen van een passende straf.¹ Ook al blijkt uit de brief (Kamerstuk 29 398, nr. 567) dat dit bij een normale rechtsgang behoort, kunnen de aan het woord zijnde leden zich met de Raad voor de rechtspraak (Rvdv) goed voorstellen dat een goede voorlichting voorafgaande aan de behandeling van een ernstige verkeerszaak van belang kan zijn. Kan de regering toelichten hoe zij in die voorlichting gaat voorzien?

De leden van de SP-fractie hebben het voorliggende wetsvoorstel met interesse gelezen. Zij zien dat de regering de op- en aanmerkingen die zijn gemaakt tijdens de consultatieperiode serieus heeft genomen en waarderen het dat de regering het wetsvoorstel dan ook op belangrijke punten verduidelijkt en verbeterd heeft. Evenwel hebben de aan het woord zijnde leden nog wel enkele vragen over het wetsvoorstel. Voornoemde leden wijzen erop dat voor een goed resultaat niet alleen een grondslag geregeld moet zijn die zorg draagt voor de mogelijkheid tot straffen, maar ook handhaving van wetten en de (subjectieve) pakkans goed geregeld moeten zijn. Deze twee zaken zijn niet los van elkaar te zien. De aan het woord zijnde leden willen daarom weten wat de regering doet met de aanbeveling van het Fonds Slachtofferhulp die zij doet in het rapport «Verkeersslachtoffers, over de strafrechtelijke reactie op (ernstige) verkeersdelicten» om het aantal gespecialiseerde politieagenten en officieren van justitie op peil te houden. Hoe verhoudt die uitspraak zich tot de terugloop van 1000 FTE inzetbare agenten tot aan het einde van 2022? Creëert de regering zo niet een wet die mooi klinkt op papier maar die in de praktijk niet uitvoerbaar is of in ieder geval geen verandering teweeg brengt simpelweg omdat er geen capaciteit is? Kan de regering ingaan op wat dat betekent voor slachtoffers? Wat wordt er nu concreet aan gedaan om de pakkans bij ernstige verkeersovertredingen te vergroten en de handhaving van de verkeersveiligheid te verbeteren? Verder vragen de leden van de SP-fractie waar de verhogingen van de verschillende strafmaxima precies op gebaseerd worden. Komt het voornemen de diverse strafmaxima te verhogen voort uit de constatering dat rechters tegen grenzen aanlopen bij het opleggen van straffen? Is dit gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek? Graag ontvangen deze leden een uitgebreidere reactie op de verhoging van de verschillende strafmaxima dan nu is gegeven bij de artikelsgewijze toelichting in de memorie van toelichting.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben enkele vragen.

Deze leden lezen dat het strafmaximum voor zeer gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen wordt verhoogd naar zes maanden hechtenis en een geldboete van de derde categorie. Kan de regering aangeven waarom er is gekozen voor de lengte van zes maanden, en bijvoorbeeld niet voor twaalf maanden? Voornoemde leden vragen tevens of dit vergelijkbaar is met de strafmaat in andere landen.

Daarnaast nemen zij kennis van de strafverzwaring bij overtredingen in combinatie met rijden onder invloed. In Duitsland is het strafmaximum vijf jaar hechtenis. Kan de regering aangeven waarom onderhavig wetsvoorstel een strafmaximum van «slechts» twee jaar beoogt? Recidive kan straks zorgen voor het verhogen van het strafmaximum met een derde. Ook hierbij vragen de aan het woord zijnde leden waarom deze relatief lage strafverzwaring wordt voorgesteld. Kan de regering aangeven hoe tot deze strafmaat is gekomen, en of deze strafmaat vergelijkbaar is met andere landen.

¹ H.D. Wolswijk e.a., *Ernstige verkeersdelicten* (onderzoek RUG), Den Haag: WODC 2017, p. 395.

Rijden onder invloed wordt via deze wetwijziging zwaarder bestraft. In Spanje ligt het strafmaximum op twee jaar. Kan de regering aangeven waarom er wordt voorgesteld het strafmaximum in Nederland op «slechts» één jaar hechtenis te zetten?

Deelt de regering de mening dat er goede begeleiding moet plaatsvinden nadat verkeersovertreders uit hun hechtenis komen, zodat zij niet weer de fout in gaan? Ziet de regering mogelijkheden verkeersovertreders na hechtenis een rijontzegging en bijvoorbeeld een verplichte veiligheids-cursus op te leggen? Ziet de regering mogelijkheden herkeuring na hechtenis verplicht te stellen voor verkeersovertreders?

Is de regering van mening dat er met deze wetwijziging genoeg wordt gedaan om de risico's van alcohol in het verkeer tegen te gaan, zeker gezien het feit dat ook het huidig toegestane promillage al voor risico's zorgt? Zo nee, ziet de regering mogelijkheden in het verlagen van het strafbare promillage? Ziet de regering nog andere mogelijkheden bovengenoemde risico's tegen te gaan?

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel dat erop gericht is zeer gevaarlijk rijgedrag strenger te bestraffen. De bevordering van de verkeersveiligheid vloeit naar hun opvatting rechtstreeks voort uit de verdragsrechtelijk gewaarborgde bescherming van het recht op leven. Bewust gevaarlijk gedrag moet dan ook streng worden bestraft. Soms is het de vraag of de huidige strafmaat voldoende is. Dat blijkt ook uit het onderzoek door de Rijksuniversiteit Groningen. Deze leden hebben een aantal opmerkingen bij het wetsvoorstel.

Zij constateren dat de regering het voorstel van de politie niet overneemt voor ernstige gevallen van doorrijden na een ongeval te voorzien in meer opsporingsbevoegdheden. Zij vragen of het toch niet nuttig kan zijn de wet direct aan te scherpen, vooruitlopend op de modernisering van het Wetboek van Strafvordering.

De leden van de SGP-fractie constateren dat de regering het voorbeeld geeft van iemand die onbedoeld een ernstig verkeersongeval veroorzaakt tegenover het voorbeeld van iemand die zeer roekeloos rijdt, maar (net) geen ongeval veroorzaakt. Deze leden vragen hoe naar de huidige stand van de rechtspraak de opgelegde straffen zijn in zulke gevallen. Kan ook worden aangegeven of dit beeld daadwerkelijk gekanteld zal zijn ten voordele van degene die op een normale wijze rijdt? Of is het nog steeds mogelijk dat er in het eerste geval een veel hogere straf opgelegd wordt?

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

ARTIKEL I

Onderdeel A (artikel 5a WVV 1994 (nieuw))

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het voorgestelde artikel 5a. Zij vragen de regering nader in te gaan op de handeling onder sub k, te weten: tijdens het rijden een mobiele telefoon vasthouden. Is het enkele vasthouden van de mobiele telefoon voldoende onder deze bepaling te vallen? Is het niet beter dit pas het geval te laten zijn als de mobiele telefoon daadwerkelijk wordt gebruikt, bijvoorbeeld om een berichtje te sturen of iets op te zoeken op het internet?

Voorts constateren deze leden dat een aantal van de genoemde overtredingen, zoals snelheidsovertredingen, rijden door rood of negeren van een rood kruis, doorgaans wordt vastgesteld met camera's waarna de kentekenhouder de bekeuring krijgt. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de werkelijke bestuurder, en niet de kentekenhouder, wordt aangesproken op de overtreding van artikel 5a?

Tot slot hebben voornoemde leden een aantal vragen over het begrip «opzettelijk» in het voorgestelde artikel 5a. In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 5a lezen deze leden dat het verrichten van één gedraging niet voldoende zou zijn voor een overtreding van het nieuwe artikel. De dader moet door de gedraging opzettelijk in ernstige mate de verkeersregels schenden terwijl daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is. Op dezelfde pagina van de memorie staat ook dat een aantal van de genoemde gedragingen niet anders dan opzettelijk kunnen worden gepleegd. In die gevallen zou het verrichten van één gedraging dan toch wel voldoende zijn voor een overtreding van artikel 5a? Kan de regering hier op ingaan?

De leden van de CDA-fractie constateren een aantal voorbeelden van gedragingen worden gegeven die onder het nieuw te introduceren artikel 5a WVV 1994 zouden kunnen vallen. Deze leden vragen of onder dit nieuwe wetsartikel, tevens het (veel) te hard rijden bij wegwerkzaamheden zou kunnen komen te vallen?

Voornoemde leden wijzen op de vele opmerkingen die in adviezen van zowel de Afdeling advisering van de Raad van State als diverse andere betrokken instanties en belangengroeperingen zijn gemaakt over het opzet-karakter van het nieuwe artikel 5a. De aan het woord zijnde leden vragen of de regering nog eens uiteen kan zetten waar die opzet in dat artikel 5a nu exact op gericht moet zijn, op welke wijze die opzet door opsporingsambtenaren in processen-verbaal zou kunnen worden vastgelegd of geduid en op welke wijze (inhoudelijk) de rechter zich hiervan dient te vergewissen. Is de opzet gericht op het in ernstige mate schenden van de verkeersregels en/of op het gevaar dat daardoor te duchten is? Of dient er opzettelijk één van de genoemde gedragingen gepleegd te zijn? Kan er ook sprake zijn van voorwaardelijk opzet? De leden van de CDA-fractie vragen nadere duiding op deze vragen.

Voorts vragen deze leden hoe noodzakelijk het is van artikel 5a een opzetdelict te maken. Zou – om het doel van de wetswijziging te bereiken – niet simpelweg volstaan kunnen worden met de volgende startzin van dit artikel: «Het is een ieder verboden zich zodanig roekeloos te gedragen in het verkeer dat de verkeersregels [...]»? Zou die constructie ook niet logischer zijn in verband met de omweg die het begrip «roekeloosheid» vanuit het nieuwe artikel 5a via artikel 175 naar het schulddelict van artikel 6 WVV 1994 maakt? Deelt de regering de opvatting van voornoemde leden dat deze benadering bij zou dragen aan niet alleen de bewijsbaarheid van het artikel maar ook aan de consistentie van de wet?

De leden van de CDA-fractie vragen waarom met deze wetswijziging ten aanzien van verkeersgevaarlijk gedrag op de weg zonder dat letsel of de dood veroorzaakt wordt een opzet-misdrijf wordt geïntroduceerd, terwijl in die gevallen dat wel letsel of de dood wordt veroorzaakt slechts sprake blijft van een schuld-delict? Ware het niet logisch dat van deze gelegenheid gebruikt wordt gemaakt om aan de Wegenverkeerswetgeving een artikel toe te voegen (bijvoorbeeld artikel 6a) waarin de opzet-variant van het huidige artikel 6 wordt strafbaar gesteld?

Deelt de regering het standpunt dat maatschappelijk de tijd rijp is voor het adequater kunnen bestraffen van mensen die zodanig veel als roekeloos te kwalificeren handelingen «stapelen» (én dronken rijden, én veel te hard rijden, én zonder geldig rijbewijs rijden, én onder invloed van drugs rijden) dat gerust gesteld kan worden dat zij de aanmerkelijke kans aanvaarden dat ze een (zware) aanrijding gaan veroorzaken en derhalve opzettelijk dat feit plegen? Deelt de regering de opvatting dat de commune levensdelicten (moord, doodslag, toebrengen zwaar lichamelijk letsel) niet toegesneden zijn op het specifieke karakter van het wegverkeer en dat juist opname van een lex specialis in de Wegenverkeerswetgeving – in hoge mate draaiend rond het begrip «voorwaardelijk opzet» – passend en geboden is? Zou juist niet zo'n specifiek artikel (inclusief

toelichting in de wetsgeschiedenis) de mogelijkheid bieden om bezwaren zoals geformuleerd in het Porsche-arrest (namelijk dat de opzet van de verdachte niet gericht kan zijn op de dood van de andere weggebruiker omdat het niet voor de hand liggend was dat hij ook zijn eigen dood beoogde) terzijde te schuiven en adequater te kunnen reageren op deze misdaden?

De leden van de CDA-fractie lezen in het wetsvoorstel dat zowel de politie als het OM hebben opgemerkt dat dit wetsvoorstel geen voorstel doet ten aanzien van de uitbreiding van de opsporingsbevoegdheden van de politie bij het doorrijden na een ongeval. Deze leden lezen in het antwoord dat dit beslag zal krijgen in het kader van de modernisering van het Wetboek van Stafvordering. Voornoemde leden zijn niet gelukkig met dit antwoord. De modernisering van het Wetboek van Strafvordering laat, volgens deze leden, te lang op zich wachten. Het uitbreiden van de opsporingsbevoegdheid voor de politie bij het doorrijden van een ongeval is van groot belang in bij de daadwerkelijke opsporing en berechting van dit delict. De aan het woord zijnde leden vragen de regering haar standpunt hieromtrent te herzien en het uitbreiden van de opsporingsbevoegdheid wel bij dit wetsvoorstel te betrekken.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het nieuwe artikel 5a een misdrijf betreft en daarmee bij de politierechter zal worden afgedaan, dit in tegenstelling tot artikel 5 wat een overtreding betreft en daarmee bij de kantonrechter afgedaan zal worden. Deze leden vragen of dit voorzienbare problemen in de praktijk zal opleveren, aangezien het in een tenlastelegging gebruikelijk is subsidiair verschillende delicten ten laste te leggen. Hoe verhoudt dit zich tot de absolute competentie van verschillende de rechters? Zou het voor de eenduidigheid van het Wetboek van Strafrecht niet logischer zijn het nieuwe artikel 5a WvW tevens een overtreding te laten zijn?

De leden van de D66-fractie lezen dat voor het volvoeren van het misdrijf zoals geïntroduceerd met het voorgestelde artikel, het noodzakelijk is dat de gedraging van de verdachte opzettelijk in ernstige mate de verkeersregels schendt, terwijl daar levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel te duchten is geweest. Zij kunnen zich, net als de politie, voorstellen dat een verdachte verklaart enkel uit onoplettendheid te hebben gehandeld. Kan de regering uiteenzetten op welke wijze in die gevallen toch aannemelijk gemaakt kan worden dat er sprake is van (voorwaardelijk) opzet?

Voorts vragen deze leden, evenals de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak, waar de grens ligt met een gewone strafrechtelijke overtreding. Zij lezen dat het moet gaan om (voldoende) ernstig verkeersgevaarlijk gedrag, waarbij bijvoorbeeld gedacht moet worden aan het meerdere malen negeren van een rood kruis, het meerdere keren rijden door rood licht en het voor een langere periode rijden met een hoge snelheid. Het strafbare gedrag roept aldus een veel groter risico op het intreden van ernstige gevolgen in het leven dan bij een gewone strafrechtelijke overtreding. Kan de regering nader toelichten in welke gevallen er sprake is van «een veel groter risico» op ernstige gevolgen?

Voornoemde leden hebben daarnaast nog een vraag over de bewijsbaarheid van het opzet-bestanddeel in de delictomschrijving. Het is hen duidelijk dat het om een ernstig strafbaar feit gaat waaraan strenge eisen gesteld moeten worden voor wat betreft het bewijs, maar zij vrezen in de praktijk problemen met het bewijzen dat er ook opzet was op het «in ernstige mate» begaan van de overtreding. Kan de regering aangeven hoe in de praktijk onderscheid moet worden gemaakt tussen de gevallen waarin opzet slechts gericht was op een «gewone» schending van een verkeersvoorschrift en een gerichtheid van het opzet op een als «in ernstige mate» aan te merken schending?

De aan het woord zijnde leden lezen dat er verschillende redenen zijn om rijden onder invloed niet als gedraging op te nemen in het voorgestelde artikel 5a. In het voorgestelde artikel 5a gaat het om een samenstel van gedragingen, waaruit moet worden begrepen dat artikel 5a alleen geldt voor zeer ernstige verkeersdelicten. Deze leden constateren dat er een verschil is in de strafbedreiging van maximaal één jaar voor rijden onder invloed en maximaal twee jaren voor de gedragingen die vallen onder het voorgestelde artikel 5a. Zij vragen of dat rechtvaardig is. Aan het rijden onder invloed ligt immers een dubbel besluit ten grondslag, namelijk de beslissingen om te gaan drinken en vervolgens de beslissing om te gaan rijden. Kan de regering in dit licht nader toelichten waarom het rijden onder invloed niet als een delict van vergelijkbare ernst moet worden gezien als de genoemde gedragingen in het voorgestelde artikel 5a.

De leden van de SP-fractie vragen of de stelling van de Nederlandse Orde van Advocaten klopt dat het veroorzaken van gevaar voor letsel, zonder dat dit risico zich verwezenlijkt, met dit wetsvoorstel zwaarder bestraft wordt dan het daadwerkelijk toebrengen van zwaar lichamelijk letsel. Zo ja, waarom acht de regering dit wenselijk?

De leden van de SGP-fractie lezen in artikel 5a «zodanige verkeersgedragingen» dat dit terugverwijst naar de hele voorgaande volzin. Is dit juist? Zou dit dan niet tot gevolg hebben dat enkel het feit dat iemand éénmaal (per ongeluk) een van de gedragingen uit de lijst van gedragingen doet, waardoor ook direct die enkele gedraging dient te worden gezien als een zich «opzettelijk zodanig in het verkeer te gedragen dat de verkeersregels in ernstige mate geschonden worden waardoor daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is.»? Deze leden begrijpen dat dit automatisme niet de bedoeling van de regering is, maar zij vragen wel of dit ook volledig wordt gedragen door de tekst van de bepaling.

Bij het overschrijden van de maximumsnelheid wordt in de toelichting soms gesproken over een «aanzienlijke» overschrijding. In de wettekst wordt alleen gesproken over een «overschrijding» van de maximumsnelheid. Deze leden vragen wat de achtergrond van dit verschil is en of hier nog betekenis aan moet worden gegeven. Is het de bedoeling alleen in gevallen van een aanzienlijke overschrijding te spreken van gedrag dat in strijd is met artikel 5a?

In artikel 5a wordt zowel gesproken over «onder meer» bij de lijst aan gedragingen. Tevens wordt in onderdeel m gesproken over «soortgelijke gedragingen». Is dit een doublure?

Verder vragen zij of de aanduiding «soortgelijke gedragingen» voldoende bepaald is om te dienen als kenbare strafbepaling.

Onderdeel C (Artikel 175 WVW 1994)

De leden van de D66-fractie begrijpen dat het doel van het wetsvoorstel is onder andere het begrip roekeloosheid nader te verduidelijken. Dat gebeurt door in het wetsvoorstel nader te expliciteren waarin de roekeloosheid bij ernstige verkeersdelicten bestaat. Het gaat dan om zeer onvoorzichtig rijgedrag waarbij welbewust met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico's zijn genomen. Zij begrijpen dat dit roekeloosheidsbegrip mede door opzet kan worden gedefinieerd, omdat het gekoppeld kan worden aan opzet uit het voorgestelde artikel 5a. Kan de regering bevestigen dat deze vorm van vermenging van de begrippen opzet en schuld in één delictsomschrijving verder in de strafwetgeving niet voorkomt en kan zij haar keuze nader toelichten?

De aan het woord zijnde leden begrijpen verder dat de regering in hoge mate de oplossing kiest die door de onderzoekers van de Rijksuniversiteit Groningen wordt aangereikt. Kan de regering dat bevestigen? Kan de

regering tevens ingaan op de vraag waarom bijvoorbeeld niet is gekozen voor de mogelijkheid, zoals ook in het genoemde onderzoek, geopperd enkel het rijden onder invloed in artikel 175, derde lid, WVV 1994 te laten staan?

Voornoemde leden begrijpen dat de regering, na adviezen, heeft gekozen de opsomming van gedragingen in het voorgestelde artikel 5a WVV 1994 niet-limitatief te laten zijn. Deze leden vragen wat dit betekent voor de voorgestelde koppeling tussen artikel 5a WVV 1994 en artikel 175 WVV 1994, in het bijzonder voor wat betreft de vraag wat de gevolgen zijn voor de afgrenzing van het begrip roekeloosheid. Kan de regering uiteenzetten waarom zij van mening is dat de onduidelijkheid over de invulling van dit begrip nu is weggenomen?

De voorzitter van de commissie,
Van Meenen

De griffier van de commissie,
Hessing-Puts